

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILODOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

MATHEUS AYRES E SILVA WESSLER

A ATUAÇÃO DA RENAULT S.A. NO BRASIL:
CIRCUITOS ESPACIAIS PRODUTIVOS E CÍRCULOS DE COOPERAÇÃO

FLORIANÓPOLIS

2022

MATHEUS AYRES E SILVA WESSLER

**A ATUAÇÃO DA RENAULT S.A. NO BRASIL:
CIRCUITOS ESPACIAIS PRODUTIVOS E CÍRCULOS DE COOPERAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Geografia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Geografia

Orientador: Prof.^a Dr.^a Leila Christina Duarte Dias

Florianópolis

2022

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Wessler, Matheus Ayres e Silva

A atuação da Renault S.A. no Brasil : circuitos
espaciais produtivos e círculos de cooperação / Matheus
Ayres e Silva Wessler ; orientadora, Leila Christina
Duarte Dias, 2022.

65 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em Geografia,
Florianópolis, 2022.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. circuitos espaciais produtivos. 3.
círculos de cooperação. 4. Renault S.A.. 5. indústria
automobilística . I. Dias, Leila Christina Duarte . II.
Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em
Geografia. III. Título.

Matheus Ayres e Silva Wessler

A Atuação da Renault S.A. no Brasil: circuitos espaciais produtivos e círculos de
cooperação

Este de Trabalho Conclusão de Curso foi julgado adequado
para obtenção do Título de Bacharel em Geografia e aprovado em sua forma final
pelo curso de Graduação em Geografia

Florianópolis, 21 de Março de 2022

Prof. Lindberg Nascimento Junior, Dr.(a)

Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof.(a) Leila Christina Duarte Dias, Dr.(a)

Orientadora

Instituição: Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.(a) Carlos José Espíndola, Dr.(a)

Instituição: Universidade Federal de Santa Catarina



Prof.(a) Samuel Frederico, Dr.(a)

Instituição: Universidade Estadual Paulista

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à minha mãe, Ivety, pelo apoio de uma vida. Foi só com esse suporte que pude ingressar na Universidade Federal de Santa Catarina e agora caminhar para a conclusão da graduação. Também devo recordar do meu pai, José, que nos deixou cedo, mas que me fez ser quem sou hoje.

Também sou imensamente grato aos meus amigos, tanto os de Curitiba, quanto os de Florianópolis, que foram sempre um alicerce emocional. Aqui, aproveito pra nomear especialmente Elisa, minha companheira de mais de quatro anos.

Agradeço à Professora Leila Christina Duarte Dias, minha orientadora. Agradeço pelos ensinamentos, pela paciência e pela atenção aos detalhes. Tenho total convicção que não poderia estar mais bem orientado. Agradeço finalmente a todo o corpo de docentes da Universidade Federal de Santa Catarina.

RESUMO:

Esta pesquisa tem como principal objetivo analisar o circuito espacial produtivo e os círculos de cooperação da Renault S.A. na indústria automobilística brasileira, buscando identificar a formação dessa indústria e sua desconcentração pelo país, sempre trazendo à centralidade do debate a dialética terceiro-mundista entre Estado e mercado. A fundamentação teórica da pesquisa perpassa os conceitos de circuito espacial produtivo e círculos de cooperação, além de concepções marxistas a respeito da atividade produtiva e da acentuação dos fluxos internacionais, uma vez em que valorizamos tanto a impossibilidade de compreender a produção sem a análise das diversas etapas produtivas em sua realização concreta, quanto o papel central da união entre banco e indústria na intensificação dos fluxos estrangeiros. A metodologia da investigação conta com uma leitura sistemática da literatura produzida sobre o escopo temático, teórico e espaço-temporal, identificando uma linha de investigação focada na instalação da Renault S.A. na Grande Curitiba, além da pesquisa em fontes secundárias sobre a atuação da firma estrangeira no Brasil. Buscamos contribuir com a ciência geográfica ao aumentar o nível de compreensão a respeito da indústria automobilística instalada na Grande Curitiba e ao debater o processo de desconcentração industrial e busca por novas localizações da indústria automobilística. Finalizamos concluindo a impossibilidade de compreender os fluxos internacionais no Brasil sem centralizar a contradição entre Estado e mercado, ao mesmo tempo que compreendemos como, apesar da intensificação dos fluxos internacionais materializar firmas multinacionais pela periferia do capitalismo, seus centros de decisão são mantidos nos países centrais.

Palavras-chaves: circuito espacial produtivo; círculos de cooperação; Renault S.A.; indústria automobilística

ABSTRACT

This research's main objective is to analyse the spatial circuit of production and the cooperation circles of Renault SA in the Brazilian automotive industry, intending to identify this industry's formation and its decentralization across the country, always bringing the dialectic between state and market in the Third World to the forefront of the discussion. The theoretical foundation of the research goes through the concepts of spatial circuit of production and cooperation circles, in addition of Marxist conceptions of productive activity and the intensification of international capital flows, considering we acknowledge both the impossibility of understanding production without analysing the several steps that constitute the concrete process of production, and the primordial role of the industry-bank cooperation in the intensification of foreign capital flows. The investigation's methodology consists of a systematic reading of the literature produced on the thematic, theoretic and temporal-spatial scope, identifying an investigation line focused on the installation of Renault SA in the Greater Curitiba, along with secondary research sources about this foreign company operations in Brazil. We aim to contribute to the geographical sciences by increasing the extent of understanding of the automotive industry set up in the Greater Curitiba and by debating the industrial decentralization process and the automotive industry's search for new locations. We conclude that it's not possible to understand the international capital flows in Brazil without focusing on the contradiction between state and market; and we come to understand that, despite the intensification of international capital flows materializing multinational firms at the periphery of capitalism, their decision centers are kept in the central countries.

Keywords: spatial circuit of production; cooperation circles; Renault SA; automotive industry

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Brasil: localização, investimento e inauguração das principais montadoras.....	31
Quadro 02 – Brasil: número de concessionárias da Renault por macrorregião em 2021.....	41
Quadro 03 - Porcentagem de capital por detentor nas quatro plantas industriais latino-americanas da Renault em 2021.....	51

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 – Brasil: sedes nacionais das principais montadoras automobilísticas, 2021.....	32
Mapa 02 – Brasil: rede de concessionárias da Renault em 2021.....	40
Mapa 03 - Subsidiárias da Renault nas Américas em 2021.....	51
Mapa 04 - Localização de plantas industriais e laboratórios de inovação e design da Renault nas Américas em 2021.....	54

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 - Brasil: Porcentagem de mercado de veículos nacionais licenciados entre Renault e três montadoras selecionadas entre 1999 e 2019.....	39
Gráfico 02 - Produção e exportação de veículos pela Renault do Brasil entre 2006 e 2017.....	46
Gráfico 02 - Porcentagem de produção exportada entre 2006 e 2017.....	46
Gráfico 04 – Produção de veículos pela Renault, General Motors, Fiat e Volkswagen entre 2006 e 2017.....	48
Gráfico 05 - Porcentagem de produção exportada pelas quatro montadoras selecionadas entre 2006 e 2017.....	48
Gráfico 06 – Produção de veículos pela Renault e Peugeot-Citröen entre 2006 e 2017.....	50

LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

BADEP – Banco de Desenvolvimento do Paraná

BANESTADO – Banco do Estado do Paraná

PIB – Produto Interno Bruto

BRDE – Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul

CCFA – Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

CIC – Cidade Industrial de Curitiba

COFAL – Compagnie Financière pour L'Amérique Latine

COPEL – Companhia Paranaense de Energia

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

FNM – Fábrica Nacional de Motores

GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística

GM – General Motors

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

PIA – Pesquisa Industrial Anual

PIF – Parque Industrial de Fornecedores

RCI – Renault Crédit International

RMC – Região Metropolitana de Curitiba

SANEPAR – Companhia de Saneamento do Paraná

TELEPAR – Telecomunicações do Paraná

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
1.1	OBJETIVO GERAL	15
1.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	15
2	REFERENCIAL TEÓRICO	18
3	CONCENTRAÇÃO E DESCONCENTRAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA	23
3.1	GÊNESE DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA E ABERTURA ECONÔMICA	23
3.2	PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO E AS NOVAS LOCALIZAÇÕES DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	26
4	A DIMENSÃO ESPACIAL DA RENAULT	35
4.1	UM BREVE HISTÓRICO DA RENAULT E SUA BUSCA POR INTERNACIONALIZAÇÃO	35
4.2	O MERCADO INTERNO	38
4.3	OS FORNECEDORES	44
4.4	A EXPORTAÇÃO DA PRODUÇÃO	46
4.5	A MATERIALIZAÇÃO DO CAPITAL	53
4.6	O PAPEL DO ESTADO	56
5	CONCLUSÃO	60
	REFERÊNCIAS	63

1. INTRODUÇÃO

A espacialidade e a relevância da indústria automobilística para o desenvolvimento econômico das nações constituem objeto de debate denso e contraditório. Envolve, além dos trabalhadores, o Estado e as estratégias globais de grandes firmas multinacionais. No contexto de uma nação capitalista periférica e dependente, como o Brasil, esse processo é ditado pelas pressões internacionais e seus fluxos. Nesse sentido, a linha de investigação que foca na espacialidade da indústria automobilística no Brasil encontra inconstância de investimentos públicos, isenções fiscais e concessão de subsídios. Acima disso, encontra a atuação de grandes empresas estrangeiras e suas estratégias de localização pelo país.

No começo do século XX, há a instalação da Ford Motors (1919) e da General Motors (1925) na capital paulista, onde encontraram uma cidade e seu entorno já maduros economicamente e com infraestrutura de transportes, contingente de mão-de-obra e mercado consumidor, ainda relacionado ao ciclo econômico do café. Este é o momento do início da concentração da indústria automobilística em São Paulo e sua Região Metropolitana, que conhecerá seu auge na década de 1970. É a partir dos anos 1990 que tem início o processo de desconcentração do setor industrial, atingindo o que Diniz (1993) traça como polígono industrial¹. É inclusive pela materialização dessa desconcentração ter alcançado majoritariamente as Regiões Sul e Sudeste, que o autor prefere tratar o fenômeno espacial como desenvolvimento poligonal ou espraiamento da indústria, relativizando a desconcentração e a falta de uma mudança macroespacial objetivando um desenvolvimento regional efetivamente equilibrado.

Na mesma época se acentuam os fluxos internacionais – como previsto em 1917 por Lenin ([1917] 2013) e descrito em várias oportunidades por Santos (1997, 1988, 1989) – e acontece a abertura do mercado nacional e o incentivo à chegada de empresas estrangeiras. Inúmeras montadoras se localizam no Brasil dentro da lógica

¹ O polígono industrial proposto por Diniz (1993) tem como limite ao norte a região do Triângulo Mineiro e ao sul, a Região Metropolitana de Porto Alegre. O polígono também avança pelo estado do Paraná até a região de Londrina e Maringá, tendo ainda São Paulo e Belo Horizonte como fixos importantes.

de desconcentração, ou espraiamento, da indústria automobilística brasileira. Nesse contexto, com investimento dolarizado bilionário em 1998 a Renault instala sua unidade produtiva em São José dos Pinhais (PR) na Região Metropolitana de Curitiba (RMC).

A localização do investimento da Renault S.A. será tratada aqui como Grande Curitiba essencialmente por um motivo: o circuito e os círculos envolvidos na atuação da firma francesa no Brasil excedem o município de São José dos Pinhais. Importante ressaltar que também ultrapassam a capital paranaense, o próprio estado do Paraná e também o Brasil. Afinal, como veremos, a localização da Renault no país faz parte de uma mudança de lógica de organização industrial global da empresa, além de envolver fixos produtivos e de decisão por todo o mundo. Contudo, a decisão metodológica de utilizar a nomenclatura Grande Curitiba, envolve a centralidade do município de Curitiba dentro do processo de desconcentração industrial brasileiro, principalmente através da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), bairro da capital em que se localiza a Volvo do Brasil S.A. Entendemos que a opção da Renault S.A. pela instalação no município da região metropolitana não pode ser totalmente compreendida sem o entendimento do papel central de Curitiba no processo de desenvolvimento industrial poligonal.

A localização da Renault S.A. na Grande Curitiba foi objeto de várias investigações, com diversas lentes e objetivos. Sua chegada no Brasil foi marcante pela nova lógica de organização industrial da firma francesa, o Parque Industrial de Fornecedores (PIF), analisado por Firkowski (2008). A autora ainda produziu outros trabalhos investigando a espacialização da multinacional na Grande Curitiba e as transformações espaciais relacionadas à chegada da firma francesa (FIRKOWSKI, 2001; 2002; 2004; 2007). Soma-se à autora, Lourenço (1996), Guedes (2013), Silveira (2006), entre outros. Esses autores identificaram a fundamental presença do Estado para a chegada da firma, com os subsídios e isenções; nessa seara é válido mencionar Chiapetti (1994), e sua investigação sobre a CIC, que, assim como Firkowski (2002), encontrou não só o papel do Governo Federal na instalação da indústria na Grande Curitiba, mas também o fundamental apoio do Governo do estado e da Prefeitura de Curitiba.

Por consequência, entendemos que o ponto comum da linha de investigação preocupada com a espacialidade da indústria em um país de capitalismo dependente

(no recorte, a indústria automobilística no Brasil) obrigatoriamente toca na dialética do espaço no Terceiro-Mundo: a contradição entre Estado-Nação e as empresas multinacionais (SANTOS, [1977] 2005).

Com esse prisma, e buscando a potencialidade da ciência geográfica na análise das tramas locacionais dos fenômenos, esta investigação apresenta os seguintes objetivos.

1.1. OBJETIVO GERAL

Analisar o circuito espacial produtivo e os círculos de cooperação da Renault S.A. na indústria automobilística brasileira.

1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Analisar o papel do Estado na ordenação industrial da Renault S.A.;
- b) Identificar a atuação internacional da Renault S.A. e seu desempenho no Brasil;
- c) Analisar a evolução da indústria automobilística brasileira, sua desconcentração e especialização na Grande Curitiba.

Esta pesquisa trata sobre a indústria automobilística brasileira instalada na Grande Curitiba, atentando principalmente à atuação da Renault S.A. e do Estado brasileiro, assim como às condições materiais que permitiram o surgimento da contraditória indústria brasileira até às consequências da mundialização da economia e da divisão internacional do trabalho, responsáveis por introduzir o Brasil ao capital internacional, capitaneado, desde a acentuação dos fluxos internacionais de diversas naturezas, pelos Estados centrais do capitalismo.

A pesquisa nasce essencialmente a partir de duas motivações: I) da busca por um estudo marxista sobre a indústria brasileira no contexto de economia mundializada; e II) pelo preenchimento de lacunas na construção do conhecimento

geográfico. Assim, urge a procura pelos conceitos que podem efetivamente balizar uma investigação geográfica. Nesse contexto, nos voltamos inicialmente à geografia produzida por Milton Santos, principalmente através dos conceitos de circuito espacial produtivo e círculos de cooperação (SANTOS, 1996; SANTOS, SILVEIRA, 2001), responsáveis pelo entendimento tanto do universal quanto do particular dentro do processo produtivo. Tais conceitos têm sido, frequentemente, operacionalizados através da ótica da agroindústria nacional, com destaques para trabalhos atentando ao circuito espacial produtivo da soja, do café, do tabaco etc. (CASTILLO e FREDERICO, 2010; FREDERICO, 2014; BOTELHO, 2010; SILVEIRA, 2016) Considerando a potencialidade do conceito, esta pesquisa procura associá-lo ao estudo da indústria de transformação, particularmente da relevante indústria automobilística. Assim, optou-se pelo foco na Renault S.A., localizada em São José dos Pinhais (PR).

Dessa forma, contextualizamos as três esferas do escopo investigativo: temática, indústria automobilística localizada na Grande Curitiba; teórica, envolvendo os conceitos citados e o próprio entendimento leninista de fluxos imateriais internacionais como fundantes da nova fase do capitalismo, além de outras contribuições como as ideias de geometria do poder e de unidade contraditória do processo produtivo, e os debates em torno do desenvolvimento de forças produtivas, industrialização, desindustrialização, desconcentração industrial etc.; e o espaço-temporal, considerando não só a Região Metropolitana de Curitiba, mas também a perspectiva nacional e, em última análise, a introdução do capital internacional na materialização da indústria automobilística brasileira entre o século XX e XXI.

Ao buscar compreender o processo da chamada globalização, já emergente na década de 1970, observa-se como essa reordenação mundial acarreta a mundialização do espaço geográfico e a transformação de territórios nacionais em espaços nacionais da economia internacional (SANTOS, [1989] 2005). É bem verdade que as críticas à teorização da globalização apontam muito bem como a presença de fluxos cada vez mais internacionais não suspendem o entendimento da realidade material como relações contraditórias entre as nações periféricas e centrais na organização do espaço mundial.

Buscando uma compreensão desses fluxos materializados no escopo supracitado, a construção e operacionalização dos conceitos de circuito espacial

produtivo e círculos de cooperação são pertinentes para o entendimento das movimentações de capital e produção envolvidas nos processos produtivos. Afinal a dupla conceitual trata justamente da impraticabilidade de conceber um território nacional – agora espaço nacional da economia mundializada – alheio às trocas de capital e pressões internacionais (públicas e privadas) para localização de suas atividades econômicas, além de também pormenorizar a circulação da produção e atuação do poder público nacional em favorecer (ou desfavorecer) as pretensões do capital internacional.

A revisão da bibliografia buscou identificar contribuições teóricas sobre o tema, além de propor um contexto histórico-dialético sobre as condições materiais encontradas pela Renault S.A. em sua instalação na Grande Curitiba. Os procedimentos metodológicos incluíram levantamento de dados a respeito da atuação da Renault S.A. no Paraná e no Brasil, atentando para sua localização e seus dados de produção e exportação, e de seus principais fornecedores e concessionárias, sempre levando em consideração a relação dos dados com a materialidade do processo produtivo e da mundialização da economia.

A apresentação dos resultados desta pesquisa está organizada em três capítulos, além desta introdução e da conclusão. O próximo capítulo traz o referencial teórico basilar para a investigação, atentando para os fluxos internacionais imateriais no contexto de nova fase do capitalismo, além de pontuações sobre a operacionalização dos conceitos utilizados e sua relevância para a ciência geográfica. Na sequência, o capítulo três apresenta um breve histórico da indústria automobilística brasileira e sua relevância no desenvolvimento econômico nacional, além de contemplar a sua desconcentração e localização na Grande Curitiba. A seguir, o capítulo quatro busca introduzir a Renault S.A., seu histórico internacional e chegada no Brasil, com seus subcapítulos que tratarão da espacialidade da multinacional francesa no país. Ao final, uma breve conclusão.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo trataremos sobre a orientação teórica da pesquisa, ressaltando sempre a ordenação espacial como eixo central. Dessa maneira, temos, em um polo, a concepção de uma teoria marxista preocupada em investigar a acentuação dos fluxos internacionais e sua relevância no desenvolvimento das forças produtivas, buscando principalmente o que Lenin ([1917] 2013) trabalha como a união entre banco e indústria na intensificação da circulação de capital pelo mundo, gênese de uma nova etapa do capitalismo. Em outro polo, trabalhamos com ferramentas próprias da ciência geográfica interessadas na compreensão da ordenação espacial dos fenômenos, como os conceitos de circuito espacial produtivo e círculos de cooperação (SANTOS, 1996; SANTOS, SILVEIRA, 2001).

A literatura marxista sobre produção do espaço tem apontado a necessidade da compreensão de fluxos materiais e imateriais envolvidos nos processos produtivos já com Lenin ([1917] 2013). Ao reconhecer a nova fase do capitalismo, o autor a compreende como fruto da aliança entre banco e indústria; essa compreensão é fundamental pois identifica, logo no começo do século XX, o papel elementar das instituições bancárias no desenvolvimento do capitalismo e à conseqüente produção espacial. Lenin ([1917] 2013) ainda observa como essa mutação capitalista é viabilizada pela substituição da mera exportação de produtos manufaturados – fluxo material – pelos países centrais do capitalismo (sobretudo Alemanha, Estados Unidos, França e Inglaterra) pelos novos fluxos, agora imateriais, representados essencialmente pela exportação de capital.

Ao expor a relevância dos fluxos de capital na ordenação espacial, surge a inevitabilidade de discutir sobre a orientação (origem e destino) desses fluxos. Ao investigar qualquer atividade produtiva, a necessidade de tratar sobre essa movimentação de capital se multiplica, afinal, a atividade produtiva não pode ser entendida exclusivamente no local em que se materializa, sendo necessária a investigação de como ela se conecta com as economias extra-locais. Ademais, a justificativa da indispensabilidade desse enfoque expande ao determinar a atividade automobilística como objeto da investigação; isso fundamentado em algumas características próprias dessa atividade, como sua característica de atividade

industrial moderna, seu efeito multiplicador na produção e a intensa internacionalização presente nessa indústria. Em relação a indústria moderna, tratamos daquelas com produção em larga escala e altamente globalizadas e organizadas por multinacionais. É justamente essa organização mundializada que pressupõe sua intensa internacionalização e a presença dos fluxos imateriais de capital e decisões empresariais. A constatação do efeito multiplicador na produção é notada na própria organização interna da indústria automobilística, que é essencialmente uma indústria de montagem; em sua planta industrial articula as diversas matérias-primas dos fornecedores industriais, gerando o produto de alto valor agregado; essa especificidade amplifica a relevância da investigação dos fluxos na indústria automobilística pois implica na necessidade de outras atividades industriais na produção de automóveis.

Como citado, apesar de não pormenorizar o debate a respeito da importância dos fluxos de capital na organização capitalista, Lenin ([1917] 2013) já atentava para sua relevância. Continuando com o debate na esfera marxista, o próprio Marx ([1859] 2008) realiza pontuações importantes para a construção dessa argumentação. Segundo o autor, há uma contradição inerente ao processo produtivo, envolvendo a produção em si, a distribuição, a troca e o consumo. Essa concepção é fundamental para este trabalho, e para toda a ciência geográfica, pois assinala mais um grau de espacialização no estudo dos processos produtivos.

É inicialmente relevante por introduzir a importância da circulação (ou distribuição) no processo produtivo; “Se a distribuição sofre uma modificação, também varia a produção.” (MARX, [1859] 2008, p.257). Essa afirmação vai ao encontro do fluxo imaterial envolvido no processo, mas, agora, também ao material, porque a proposição, além de permitir o entendimento de distribuição imaterial envolvida no processo produtivo, indica diretamente a circulação da produção, seja de matéria-prima implicada nas etapas iniciais do processo, seja a distribuição do próprio produto finalizado.

A relevância dessa concepção à ciência geográfica se constrói envolta daquilo, que, para Gomes (2009), pode ser entendido como a principal contribuição da geografia aos estudos de determinados fenômenos: a ordenação espacial. Diz o autor: “Há uma trama locacional que é parte de alguns fenômenos (...) e a análise dessa trama é a especificidade da ciência geográfica. Ela é relevante pois o ordenamento espacial de alguns fenômenos lhes é essencial.” (GOMES, 2009 p.25).

Ao evidenciar como o processo produtivo não pode ser totalmente compreendido apenas como a produção em si, Marx ([1859] 2008) abre a possibilidade de a geografia – com sua especificidade de estudar a ordenação espacial, ou trama locacional – se introduzir como uma ciência operante nos estudos dos processos produtivos. Esse entendimento foi trabalhado por Castillo e Frederico (2010); vejamos.

Ao buscar uma distinção entre cadeia produtiva e circuito espacial produtivo, os autores mostram como o primeiro conceito, apesar de também pressupor as diversas etapas do processo produtivo já supracitadas, consideram o espaço e a região, como parte do ambiente externo, “um fator que pode afetar, positiva ou negativamente, o processo produtivo” (CASTILLO e FREDERICO, 2010, p.468). Com o conceito de cadeia produtiva, o foco são as empresas, a racionalidade econômica, visando ganhos relacionados a competitividade entre as empresas, identificando gargalos etc. Em contrapartida, a abordagem dos circuitos espaciais produtivos conduz o foco da investigação ao espaço geográfico:

[...] o objetivo passa a ser as implicações socioespaciais da adaptação de lugares, regiões e territórios aos ditames da competitividade, o papel ativo do espaço geográfico na lógica de localização das atividades econômicas, na atividade produtiva e na dinâmica dos fluxos (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p.468)

Essa interpretação pressupõe o espaço geográfico como híbrido (LATOUR, 1994; SANTOS, 1996), constituído pela combinação do material e das normas (sociais, jurídicas, políticas, etc.). Castillo e Frederico (2010) ainda chamam atenção para uma série de conceitos que auxiliam o circuito espacial produtivo a encontrar seu pleno sentido. São exemplos desses conceitos: divisão espacial do trabalho (MASSEY, 1995) – ou divisão territorial do trabalho (SANTOS, 1996) –, círculos de cooperação (SANTOS, 1994), formação socioespacial (SANTOS, 1977) e desenvolvimento geograficamente desigual (SOJA, 1989; SMITH, 1988).

Santos ([1989] 2005) aponta ainda como o processo de globalização acarreta a mundialização do espaço geográfico, causando, entre inúmeras consequências, a transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais da economia internacional. Sobre esta constatação, Santos ([1989] 2005) pontua que “(...) os sistemas de engenharia criados em cada país podem ser mais bem utilizados por

firmas transacionais do que pela própria sociedade nacional” (SANTOS, [1989] 2005, p.150).

Ao trabalhar com a evolução do conceito de território, Gottmann (2012) entende que “do século XV ao século XX, a importância do território como a base e estrutura essencial da política emerge gradualmente [...], paralelamente às ideias políticas de soberania nacional e autonomia” (GOTTMANN, 2012, p.528). A evolução do conceito se associa também à divisão internacional do trabalho e aos novos fluxos da economia mundializada:

Uma vez que a perspectiva de invasão militar e a dominação política estrangeira recuem, preocupações socioeconômicas [...] tornam-se assunto principal [...] o progresso tecnológico que se iniciou com a Revolução Industrial modificou as relações entre as diversas seções do espaço geográfico. Por um lado, isso melhorou a tecnologia de transporte e comunicação; por outro, fomentou a especialização das diversas regiões na produção ou no consumo de uma variedade de bens (GOTTMANN, 2012, p. 529)

Esses espaços nacionais passam a intensificar seu papel de teatro de fluxos materiais e imateriais, se tornando cada vez mais palco das relações de poder de diversas intensidades e naturezas. Mais relevante para esta pesquisa que o debate sobre a conceituação de território e de relações de poder, é justamente a concepção de “espaço como teatro de fluxos com diferentes níveis, intensidades e orientações” (SANTOS, [1989] 2005, p.149).

Essa compreensão teórica abarca a mundialização da economia e a intensificação dos fluxos internacionais, potencializados pela divisão internacional do trabalho, e exige a utilização de lentes conceituais para operacionalizar a investigação acerca de determinada atividade produtiva. O conceito de divisão internacional do trabalho é relevante na seara ao enquadrar nações como centrais ou periféricas de acordo com a natureza de suas atividades produtivas e os sentidos de seus fluxos, essencialmente materiais entre o século XVIII e XIX, mas também imaterial a partir da consolidação de uma economia internacionalizada e aliada ao capital bancário.

Nessa perspectiva, esta pesquisa trabalha com os conceitos de circuito espacial produtivo (SANTOS, 1986) e círculos de cooperação (SANTOS, SILVEIRA; 2001).

Como citado anteriormente, o conceito de circuito espacial produtivo difere do de cadeia produtiva na medida em que coloca o espaço como agente ativo na investigação. Essa concepção é de extrema relevância para esta pesquisa pois parte do pressuposto de crescente especialização produtiva internacional, distanciando locais de produção dos locais de consumo, e ainda criando uma divisão entre fixos, pontos espacializados no “teatro dos fluxos”, que tomam decisões e fixos que as aplicam, intensificando a hierarquia produtiva à escala internacional.

Enquanto a operacionalização do conceito de circuito espacial produtivo é essencial para o entendimento das trocas materiais, intensificadas pela mundialização da economia e pela divisão internacional do trabalho, a do conceito de círculo de cooperação surge como ferramenta para a investigação dos fluxos imateriais, que permitem a conexão das diversas etapas produtivas afastadas espacialmente:

podemos dizer que os circuitos espaciais de produção pressupõem a circulação de matéria (fluxos materiais) no encadeamento das instâncias geograficamente separadas da produção, distribuição, troca e consumo (...); os círculos de cooperação, por sua vez, tratam da comunicação, consubstanciada na transferência de capitais, ordens, informações (fluxos imateriais), garantindo os níveis de organização necessários para articular lugares e agentes dispersos geograficamente, isto é, unificando, através de comandos centralizados, as diversas etapas, especialmente segmentadas, da produção (CASTILLO e FREDERICO, 2010, pp. 464-465).

3. CONCENTRAÇÃO E DESCONCENTRAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

“A dialética do espaço no Terceiro Mundo se dá entre o Estado-Nação e as atividades modernas, principalmente as empresas multinacionais e os monopólios” (SANTOS, [1977] 2005, p.46).

Neste capítulo será realizada uma breve abordagem sobre o desenvolvimento industrial brasileiro, destacando a indústria automobilística, sua prévia concentração na Região Metropolitana de São Paulo e sua desconcentração poligonal, atingindo, entre outros estados e municípios, a Região Metropolitana de Curitiba. A compreensão sobre a instalação das montadoras multinacionais passa pela afirmação da dialética entre o Estado e as atividades modernas, salientando o Brasil como um país capitalista dependente e a existência das pressões internacionais desde a gênese da industrialização brasileira até a abertura econômica e a chegada das montadoras estrangeiras.

Para Santos ([1977] 2005), um país subdesenvolvido é uma Formação Socioeconômica dependente, se caracterizando como um espaço em que o impacto das forças externas é dominante em todos os processos. Essa é a tônica do desenvolvimento industrial brasileiro.

3.1. GÊNESE DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E INÍCIO DA ABERTURA ECONÔMICA

Essa breve introdução da relação de uma formação socioeconômica dependente com o impacto das forças externas apresenta uma importante intersecção entre o comprometimento de um Estado com sua política industrial e a ciência geográfica, principalmente quando contemplamos o entendimento da intensificação de fluxos transnacionais a partir da mundialização da economia – é, inclusive, com esse entendimento teórico, que Santos (1988) compreendia a impossibilidade de conceber pontos isolados no globo. Assim, mesmo antes da consolidação dos fluxos transnacionais imateriais, o desenvolvimento industrial relacionado à Primeira Revolução Industrial, na segunda metade do século XVIII, foi de extrema pertinência

para o desenvolvimento econômico dos Estados nacionais que se atentaram ao momento histórico; no momento em que as redes de capital, informação e produção se tornam basilares para o prolongamento do capitalismo, essa compreensão se torna urgente. Para Rangel (2005), a industrialização no Brasil se inicia com a reabertura da economia nacional no contexto da Primeira Guerra Mundial, com a substituição de importações, distinguindo-se de movimentos anteriores semelhantes por estabelecer feição industrial. Rangel (2005) também atenta para a localização da origem da industrialização no Brasil, “primeiro nas regiões mais desenvolvidas do país e, depois, na economia nacional como um todo” (RANGEL, 2005, p.691). Essa concepção introduz a ideia de concentração e futura desconcentração industrial no Brasil, que será vista em breve. Getúlio Vargas (1882-1954) efetiva a industrialização brasileira com a transferência de recursos inicialmente pensados à produção cafeeira ao setor industrial, através de investimento em infraestrutura e proteção às indústrias, além da criação de órgãos, legislações e medidas vinculadas ao fomento da atividade industrial² (CORONEL et al, 2014). O Governo Kubitschek (1956-1961) intensifica a industrialização pelo Plano de Metas, com os objetivos de investimento em estatais, infraestrutura e o incentivo no aumento da produção de bens de capital e de consumo durável (*Ibid.*), além do Decreto nº 39.412/1956, que criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), fundamental para a valorização da indústria automotiva brasileira e uma das primeiras decisões de Estado nesse sentido. Assim se concretiza um dos embriões dos círculos de cooperação viabilizadores da instalação da indústria automobilística estrangeira no Brasil, principalmente na Região Metropolitana de São Paulo, ainda no contexto de concentração industrial na região. Há ainda que se comentar a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em 1941, e da Fábrica Nacional de Motores (FNM), em 1942, afinal são decisões políticas organizadas pelo Estado que demonstram o interesse do Brasil na diversificação produtiva.

A partir dos anos 1990, entretanto, com o início da abertura econômica, o país é inundado por bens importados e começa o fechamento de relevantes empresas nacionais, além da extinção de muitas estatais – situação que seria agravada com o

² Válido citar o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, Instituto do Açúcar e do álcool, Código de Minas, Código de águas, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Comissão de Defesa da Economia Nacional, Consolidação das Leis Trabalhistas, expansão do crédito, criação da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil e da Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc)

avanço dos anos 1990. Ainda neste recorte temporal, os países industrializados na conjuntura da Primeira Divisão Internacional do Trabalho, relativa à Primeira Revolução Industrial, como Inglaterra, com a manufatura hegemônica, mas também EUA, França e Alemanha, nações que internalizaram o modelo inglês de produção e consumo ainda na primeira metade do século XIX, partiram para desenvolvimento do eixo dinâmico do complexo eletrônico em detrimento do setor automobilístico. É nesta época, entretanto, que o Brasil intensifica suas ações para o fortalecimento da indústria automobilística, totalmente vinculada à entrada de empresas multinacionais em território brasileiro e fluxos de capital estrangeiro, potencializados pelo Investimento Estrangeiro Direto (IED), principalmente pós anos 1990. Além de marcar um atraso em relação ao paradigma produtivo internacional, essa abertura de capital relacionada à indústria automobilística ainda foi responsável pela extinção da Gurgel, em 1996, empresa automobilística nacional que em 1980 exportava sua produção para 40 países (ALMEIDA, 2016). Para além da problematização do fluxo de capital estrangeiro na indústria nacional, é fundamental entender essa etapa do desenvolvimento do capitalismo sob a ótica das tramas locais desse fenômeno, ou seja, a contribuição da ciência geográfica na análise da realidade.

Como já brevemente apresentado, a compreensão da atual fase do desenvolvimento do capitalismo remonta inicialmente o entendimento de Lenin ([1917] 2013) na relevância da união entre banco e indústria no processo de substituição da mera exportação de mercadorias para a exportação de capital, momento fundante da chamada fase superior do capitalismo. Essa nova fase é marcada por uma partilha definitiva do mundo ordenada pela circulação transnacional de capital que pode ser traduzida no capital financeiro estendendo “as suas redes, no sentido literal da palavra, em todos os países do mundo” (LENIN, [1917] 2013, p.180). Tanto ao falar da partilha do mundo vinculada à circulação, quanto ao mencionar as redes, Lenin sinaliza o potencial da geografia e suas ferramentas teóricas na investigação do desenvolvimento do capitalismo. A geografia, ao se preocupar com a espacialidade dos fenômenos, tem a capacidade de elevar ao centro de sua discussão a questão dos fluxos transnacionais de qualquer natureza. E é essa concepção de circulação que desenvolve as forças produtivas na periferia do sistema alienadas à circulação de capital em escala internacional. Nessa seara, Lenin ([1917] 2013) resgata como a construção das estradas de ferro brasileiras se realiza justamente com capitais

francês, belga, britânico etc. Prado Jr. (1976) escreve em um mesmo sentido, atentando como “a penetração do capital financeiro no Brasil tem sua origem nos primeiros empréstimos concedidos pela Inglaterra” (PRADO JR., 1976, p.270) no contexto de busca dos ingleses por mercado consumidor para sua indústria em crescimento. Com isso, entendemos que a origem do desenvolvimento das forças produtivas e das redes técnicas nacionais estão sob égide do fluxo internacional de capital; e essa realidade se mantém na organização do circuito espacial produtivo da indústria automobilística. Prado Jr. (1976) afirma: “Outro campo de operações para o capital financeiro internacional no Brasil foram os empreendimentos industriais: estradas de ferro, serviços urbanos, portos, energia elétrica” (PRADO JR., 1976, p.273). Inegavelmente, o desenvolvimento das forças produtivas nacionais na virada do século XX não poderia ser alheio à circulação do capital internacional, afinal a inserção do Brasil dentro do espaço mundializado intensificou-se com a chegada dos anos 1990, se vinculando ao espaço global, “formado de redes desiguais, emaranhadas em diferentes escalas e níveis” (SANTOS, [1977] 2005, p.150).

3.2. PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO E AS NOVAS LOCALIDADES DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Um grande debate a respeito da existência de um processo de desindustrialização ou não no Brasil cerca a ciência econômica e reverbera também na Geografia. Sobre a questão, Pereira Júnior (2019) traz posições de economistas que advogam tanto pela existência do processo quanto aqueles que julgam precipitado sentenciar a existência da desindustrialização no Brasil. Podemos compreender que discordâncias em respeito à desindustrialização se referem a decisões metodológicas. Para Pereira Júnior (2019), o debate sobre o tema no Brasil costuma ser feito através de três elementos centrais: I) desindustrialização por perdas no valor manufatureiro em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) nacional; II) desindustrialização por aumento das importações e diminuição da exportação de manufaturados; e III) desindustrialização em função da queda da participação da indústria no emprego formal. Pereira Júnior (2019) argumentará que esses indicadores não têm a capacidade de esgotar e resolver a questão, afinal não capturam a realidade exata das transformações produtivas, além de negligenciar a

própria ciência geográfica, que não pode ficar restrita “ao comportamento de índices alimentados com dados estatísticos” (PEREIRA JÚNIOR, 2019, p.11). Adiante, o autor afirma que um debate maduro sobre desindustrialização necessita aproximar a relação desse fenômeno com a terceirização, além da reestruturação territorial e produtiva materializada no país. Essa reestruturação entra no escopo desta pesquisa na medida em que concebemos o papel central da mundialização do capital e seus fluxos em sua materialização, além de ter função primordial no entendimento da desconcentração da indústria no Brasil.

O debate a respeito do processo de desindustrialização não é efetivamente o escopo desta pesquisa, mas é relevante por tratar sobre o desenvolvimento da indústria no Brasil. Como demonstrado por Pereira Júnior (2019), o tema suscita um grande debate na ciência econômica. Para Cano (2012), na América Latina, apenas Brasil, México e Argentina instalaram um parque industrial expressivo. Ao final da década de 1970, os três países, respectivamente, possuíam 33, 23 e 25% de produto da indústria de transformação na constituição de seu PIB; entre 2008 e 2011, esses valores passaram para 19% no México e na Argentina, e 14,6% no Brasil (CANO, 2012). Para o autor, a queda na participação da indústria de transformação se relaciona com a instauração das políticas neoliberais a partir de 1990. Também é relevante o investimento estrangeiro direto. Cano (2012) demonstra que, apesar do aumento no fluxo absoluto, uma análise pormenorizada atesta a diminuição da participação da indústria de transformação: 75% em 1980; 60% em 1990; e cerca de 30 a 40% a partir de 2001, concomitante ao aumento da participação das atividades financeiras (CANO, 2012).

Cano (2012) é então contundente ao afirmar o processo de desindustrialização no Brasil aliado à reprimarização da pauta exportadora. Mamigonian (2019) ainda resgata o papel industrial brasileiro no mundo: 3,47% do total mundial em 1995; 2,85% em 2005; e 1,84% em 2016; “No Brasil as dificuldades se agravaram em decorrência da inserção passiva na chamada “globalização”, diminuindo nossa soberania, impondo a desindustrialização[...]” (MAMIGONIAN, 2019, p.8). Nesse sentido, Prado Júnior (1976) já escrevera que “efetivamente a ação do capital estrangeiro ocupa na economia brasileira contemporânea uma posição central, e é um dos elementos fundamentais do seu condicionamento” (PRADO JÚNIOR, 1976, p.270).

Se o fluxo internacional de capital desde o século XX já é central na economia brasileira, sua intensificação na abertura econômica carrega a diminuição da indústria de transformação na constituição do PIB nacional e a desconcentração da indústria brasileira. Sobre o processo de desconcentração (antes concentrada na Região Metropolitana de São Paulo), há inúmeras análises a respeito de sua intensidade e espacialidade. Em um primeiro momento, ainda nos anos 1980, esse movimento de desconcentração ainda acontecia dentro do estado de São Paulo, sendo apenas um deslocamento da metrópole ao interior (LENCIONI, 1991). É a partir da década de 1990 que o grande capital internacional e os investimentos estrangeiros buscam efetivamente outros espaços nacionais, mas ainda com certo grau de concentração. Segundo Rodriguez (2000), o movimento de desconcentração física da indústria brasileira capitaneada pela abertura comercial e a mundialização da economia alcançando o Brasil atinge particularmente seis estados: Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Paraná, Bahia, Ceará e Amazonas. Pacheco (1999) argumenta em um mesmo caminho, debatendo como essa desconcentração é predominante nas Regiões Sul e Sudeste do Brasil, apesar do começo de uma nova concentração relacionada a setores de telecomunicações e informática em São Paulo; sobre essa alteração do espaço nacional em relação à participação industrial, duas importantes inferências podem ser realizadas. A primeira diz respeito novamente à questão da desindustrialização; vejamos.

Enquanto as nações já industrializadas na conjuntura da Primeira Divisão Internacional do Trabalho passaram por um processo de desindustrialização³ nos anos 1970, a América Latina, nos anos 1990, enfrenta a intensificação dos fluxos internacionais. Segundo Bresser-Pereira (2012), um dos pioneiros na defesa da existência da desindustrialização brasileira, o primeiro grupo de países passa pela desindustrialização acompanhada por um aumento da participação de produtos com maior tecnologia e valor agregado, enquanto no caso brasileiro a desindustrialização teria recolocado a exportação de commodities primárias e de baixo valor agregado no centro da produção nacional. Nesse sentido, enquanto acontecia a desconcentração industrial brasileira, os setores de informática e tecnologia se acumularam em São Paulo, evidenciando o atraso brasileiro no desenvolvimento intensivo desses novos

³ Segundo o conceito clássico de desindustrialização (ROWTHORN e RAMASWANY, 1999), levando em conta, essencialmente, a redução da participação do emprego industrial no emprego total do país.

ramos, se diferenciando da “desindustrialização positiva⁴” encontrada nos países precocemente industrializados. Essa constatação pode ser relacionada com o apontamento de Firkowski (2002), a segunda inferência citada, sobre a desigualdade espacial “das atividades relacionadas à decisão e gestão, além da produção de inovação e informação.” (FIRKOWSKI, 2002, p. 77). Essa é uma observação essencial para a pesquisa em circuito espacial produtivo e círculos de cooperação, pois evidencia o surgimento dos fixos espacializados que futuramente serão parte integradora do circuito, no âmbito material, e dos círculos de cooperação, no imaterial, e também nos mostra a relação hierárquica entre esses fixos e na orientação e decisão do sentido dos fluxos.

A compreensão da hierarquia entre fixos relacionados a determinada rede e o entendimento da intensificação dos fluxos transacionais nos evocam Massey (2017) e as geometrias do poder: a desigualdade de influência existente no atual desenvolvimento do capitalismo, não apenas entre sociedade civil, comunidades e capital internacional, mas também entre nações do centro e da periferia do sistema. Firkowski (2002) ainda escreve como devemos entender concentração e desconcentração “como duas faces de um mesmo processo, portanto, a partir de uma relação dialética” (FIRKOWSKI, 2002, p.77). Essa observação sobre a importância da leitura do par dialético contraditório pode parecer banal, mas é de extrema relevância para a continuidade desta pesquisa.

Ao iniciar o debate sobre a materialização da indústria automobilística na Grande Curitiba, devemos retomar a questão do surgimento dessa indústria no Brasil, sua prévia concentração na Região Metropolitana de São Paulo e a lenta desconcentração a pontos específicos do território brasileiro. Segundo Prado Jr. (1976), as indústrias subsidiárias de empresas estrangeiras constituem o mais sólido setor industrial brasileiro a partir da Primeira Guerra Mundial. Nesse contexto, se destacam a indústria farmacêutica e a automobilística, principalmente as multinacionais *General Motors* e *Ford Motor Company*, empresas estadunidenses que

⁴ Para Cano (2012), ao atingir um elevado padrão de expansão da indústria de transformação, a estrutura produtiva e de emprego se expande, moderniza e diversifica os serviços, diminuindo o peso relativo industrial; “Assim é que se deve entender por desindustrialização em um sentido positivo ou normal” (CANO, 2012, p.833); Para mais, ver também Bresser-Pereira (2012)

“instalaram em São Paulo oficinas para montagem de veículos motores com peças importadas de suas fábricas norte-americanas” (PRADO JR., 1976, p. 267).

A importância da indústria automobilística no desenvolvimento capitalista é enorme sobre diversas perspectivas. Botelho (2002) chama atenção de como sua relevância econômica, política e social traz consequências fundamentais para a produção espacial, seja no peso do valor de produção e no número de empregos gerados. Essa relevância repercute tanto nas relações do setor automobilístico com o Estado, principalmente através da concessão de subsídios e dos incentivos fiscais, quanto na classe operária brasileira, “sendo um caso muito expressivo das relações entre o capital e o trabalho, relações que se redefinem com a reestruturação industrial” (BOTELHO, 2002, p.58).

Botelho (2002) mostra como a concentração industrial em São Paulo conheceu seu auge nos anos 1970, quando a Região Metropolitana de São Paulo concentrava 44% da produção industrial brasileira. O autor continua atentando sobre como a lenta desconcentração industrial permaneceu inicialmente “intra-estadual[...]. No período 1970-90, a participação do interior paulista na produção industrial estadual aumentou de 25% para 47%” (BOTELHO, 2002, p.56). O mapa 01 mostra a localização das sedes das principais montadoras. Das doze multinacionais listadas, apenas quatro não estão localizadas na Região Metropolitana de São Paulo. Esse dado corrobora a compreensão da manutenção da concentração em São Paulo – não apenas industrial, de montagem, mas também de decisão⁵.

Ratificando a desconcentração industrial geral apontada anteriormente, Firkowski (2002) afirma que até 1995 havia uma concentração da indústria automobilística em São Paulo, “correspondendo a cerca de 73% de todas as unidades instaladas no país” (FIRKOWSKI, 2002, p.88). Após 1995, entretanto, os novos investimentos passam a se materializar no centro-sul, dentro do que Diniz (1993) denomina polígono industrial. Ilustrando essa constatação, segue a tabela 01. Com ela, percebemos que das quinze localizações de investimento entre 1997 e 2000, apenas três estão situadas no estado de São Paulo. Todos os outros investimentos, com exceção de três (um em Goiás, e dois na Bahia) estão localizados dentro do

⁵ Importante ressaltar que como todas as doze montadoras mapeadas são estrangeiras, o fixo principal de decisão empresarial não é o localizado no Brasil, mas sim em sua sede principal.

polígono industrial de Diniz (1993). Sobre isso, Firkowski (2002) faz uma importante inferência: “Isso nos indica cautela quanto às teorizações que tentam capturar os processos em formas espaciais pré-definidas, na medida em que os processos são sempre mais dinâmicos do que as formas” (FIRKOWSKI, 2002, p.88). Sobre isso também voltemos a Harvey (1992), quando o autor escreve que o desenvolvimento capitalista não é previsível por se indexar na especulação – “em novos produtos, novas tecnologias, novos espaços e localizações, novos processos de trabalho” (HARVEY, 1992, p.307).

É também válido mencionar como Firkowski (2002) afirma, que, segundo o SINDIPEÇAS⁶ (1994), havia equilíbrio entre empresas de autopeças nacionais e internacionais, “com um leve domínio das nacionais de cerca de 52% contra 48% das externas” (FIRKOWSKI, 2002, p.89). Contudo, segundo o SINDIPEÇAS (2021), essa detenção de capital no setor das autopeças se inverte: aproximadamente 67% de capital estrangeiro contra 33% de capital nacional em 2020. Essa variação pode ser relacionada com a maturação das multinacionais no Brasil e o consequente movimento de fornecedores estrangeiros as acompanhando, como é o caso da Renault e que será visto melhor em breve.

Quadro 01 – Brasil: localização, investimento e inauguração das principais montadoras

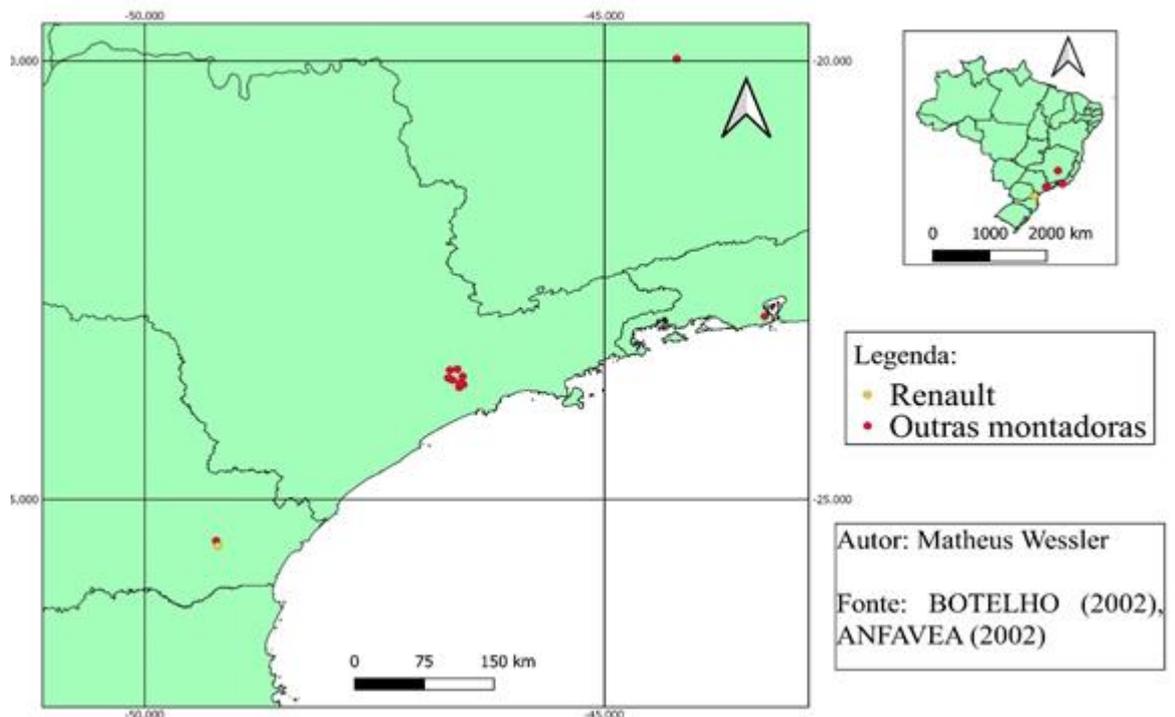
Montadora	Local	Investimento (em US\$)	Inauguração
Renault	São José dos Pinhais (PR)	1 bilhão	1998
Mercedes-Benz	Juiz de Fora (MG)	820 milhões	1999
Audi/Volkswagen	São José dos Pinhais (PR)	750 milhões	1999
General Motors	Gravataí (RS)	600 milhões	2000
Peugeot/Citröen	Porto Real (RJ)	600 milhões	2000
Ásia Motors	Camaçari (BA)	500 milhões	Não disponível
Ford	Camaçari (BA)	500 milhões	2000
Chrysler	Campo Largo (PR)	315 milhões	2000
Hyundai	Aratu (BA)	286 milhões	2000
Iveco	Sete Lagoas (MG)	240 milhões	2000

⁶ (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores)

Fiat	Belo Horizonte (MG)	180 milhões	1998
Toyota	Indaiatuba (SP)	150 milhões	1999
Honda	Sumaré (SP)	100 milhões	1997
Mitsubishi	Catalão (GO)	35 milhões	1998
Kia	Itu (SP)	50 milhões	1999

Fonte: Adaptado de Botelho (2002), Anfavea (2002)

Mapa 01 – Brasil: sedes nacionais das principais montadoras automobilísticas, 2021



Fonte: Organizado por Wessler com base em Botelho (2002), Anfavea (2002)

É a partir da abertura econômica dos anos 1990 que se observa um aumento quantitativo tanto na presença da indústria automobilística no Brasil quanto na intensificação dos fluxos de capital estrangeiro ao país.

Com essa nova realidade, o Brasil passa por uma desconcentração industrial relacionada ao setor automotivo, abrangendo estados como Minas Gerais, Rio de Janeiro, Goiás, Bahia, Rio Grande do Sul e Paraná. O número total de pessoal ocupado na indústria de transformação ajuda a ilustrar a desconcentração industrial: o estado de São Paulo passa de 53% da mão-de-obra industrial no PIA (Pesquisa

Industrial Anual) em 1973 para 35% no PIA em 2013. Todos os outros estados nacionalmente relevantes em produção industrial dentro do polígono (Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Rio de Janeiro e Minas Gerais) aumentaram sua participação em relação à mão-de-obra nacional da indústria de transformação: Rio Grande do Sul de 8 a 9%, com pico de 12% no PIA 2003; Santa Catarina de 4 a 8%; Paraná, 4 a 9%; Rio de Janeiro, 4 a 6%, com pico de 10% no PIA 1981; e Minas Gerais de 6 a 11%. (PIA, 1973; PIA 2003; PIA 2013)

Assim como Diniz (1993), Firkowski (2002) explica como o processo de desconcentração é intimamente relacionado à ação do Estado, principalmente na figura das políticas de incentivo fiscal, financeiro e físico. Nesse sentido, é criada, em 1995, a Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Desenvolvimento Econômico, “responsável pela coordenação da política de atração de investimentos para o Paraná” (FIRKOWSKI, 2002, p.91). A partir dessa Secretaria, é criado o Programa Paraná Mais Emprego (1995), que permitia o retardamento do recolhimento do ICMS por empresas que executassem investimento fixo no estado.

Entre uma série de objetivos do Programa, como o estímulo de investimentos industriais, estímulo a criação de fornecedores, apoio a modernização tecnológica, etc., o Programa incentivava a “desconcentração industrial/regional”. Esse interesse fica evidente ao observarmos as áreas prioritárias ao Programa, determinadas a partir do percentual do ICMS retido nos estabelecimentos industriais gerando seu autofinanciamento: Curitiba e Araucária, 50%; Ponta Grossa, Maringá, Londrina e São José dos Pinhais, 70%; e demais municípios da RM e do estado, 80%. (FIRKOWSKI, 2002) Apesar da notória intenção em descentralizar a emergente indústria paranaense, o capital optou por se localizar na RM de Curitiba, se opondo aos princípios de incentivar a descentralização industrial no estado. Dessa maneira, o governo reviu os percentuais de ICMS e os alterou, deixando Curitiba, Araucária e São José dos Pinhais com 30% e Campina Grande do Sul, Campo Largo, Pinhais, Piraquara e Quatro Barras (todos municípios da RMC) se juntaram com Ponta Grossa, Maringá e Londrina, com 70% de ICMS incremental. Os demais municípios continuaram na faixa de 80%. (Ibidem)

Nessa seara beneficiou-se a Renault, que, segundo Lourenço (1996), recebeu, além dos incentivos do Programa Paraná Mais Emprego (1995), a doação de um terreno no valor de 12 milhões de dólares, serviços de infraestrutura, ramal ferroviário

exclusivo e acesso direto ao Porto de Paranaguá e o compromisso do governo estadual em organizar um grupo de investidores responsáveis por 40% dos investimentos iniciais da empresa, com a participação do Fundo de Desenvolvimento Paranaense.

4. DIMENSÃO ESPACIAL DA RENAULT S.A.

Neste capítulo apresentaremos um breve histórico da Renault S.A. e sua internacionalização, caracterizando a presença das concessionárias, a rede de fornecedores, o crescimento da produção e de exportação e a localização das subsidiárias e das instalações fabris da Renault S.A., além do papel fundamental do Estado brasileiro na implementação da firma.

4.1. UM BREVE HISTÓRICO DA RENAULT S.A. E SUA BUSCA PELA INTERNACIONALIZAÇÃO

Fundada em 1899, a Renault se lançou à internacionalização de fato apenas a partir dos anos 1990 (FIRKOWSKI, 2008). Antes disso, passou por processos de nacionalização e privatização. Largamente destruída durante a Segunda Guerra, a Renault foi nacionalizada em 1945, gênese da *Régie Nationale des Usines Renault* após a colaboração dos proprietários com os alemães (Ibidem). Em 1996, a Renault foi privatizada, com o Estado mantendo 25% das ações (VERDI, 2003), após ter sido acionista único a partir de 1986. Assim como a Peugeot, os anos 1980 para a Renault foram de expansão dentro do mercado europeu, principalmente na Europa Ocidental.

A partir da década de 1990 a Renault inicia um intenso processo de internacionalização, destacando seu estabelecimento na Turquia, Eslovênia, Romênia, Rússia e Brasil. Também é importante destacar a compra de outras empresas automotivas, como a Nissan e a Samsung Motors. Com a compra da Nissan, em 1999, a Renault se torna a sexta maior produtora mundial de veículos (VERDI, 2003). Em 2002, a Renault compra 70% das ações da Samsung Motors e se torna a primeira montadora estrangeira localizada na Coreia do Sul. A aquisição da Dacia, empresa romena fundada em 1966 e adquirida pela Renault em 1999, é “talvez a mais bem sucedida estratégia de internacionalização do grupo” (FIRKOWSKI, 2008, p.94). Mantendo o nome da empresa adquirida, a Renault é responsável por 38% das vendas de automóveis na Romênia em 2015 (CCFA, 2015).

No Brasil, com sua instalação definida em 1998, a Renault passou de aproximadamente 3% da do fatia mercado nacional em 2006 (60.314 veículos montados dentro do universo de 2.027.305 produzidos nacionalmente) para aproximadamente 9% em 2017 (208.644 veículos produzidos pela Renault no universo de 2.269.230 produzidos nacionalmente). Para efeito comparativo, a Peugeot-Citröen manteve sua fatia aproximada de 4% do mercado nacional em ambos os anuários. (ANFAVEA, 2007; ANFAVEA, 2018).

Sobre o crescimento intenso da produção veicular da Renault no Brasil, Firkowski (2008) trabalha com a ideia do PIF (Parque Industrial de Fornecedores) como diferencial da Renault no mercado nacional.

O PIF reúne uma série de fornecedores no interior ou na proximidade imediata da fábrica montadora, tendo como essência, segundo Adam-Ledunois, Guédon e Renault (2007) “agrupar em um mesmo lugar atores independentes, implicados em uma mesma cadeia de produção” (apud FIRKOWSKI, 2008, p.97). Essa nova organização industrial presume a proximidade geográfica nas etapas produtivas. Para Firkowski (ibidem), essa proximidade não se refere apenas a distância métrica, mas também ao tempo, essencial ao processo produtivo.

Firkowski (2008) ainda analisa como o estabelecimento do PIF na unidade produtiva em São José dos Pinhais funcionou como um “teste”, que, como bem-sucedido, significou sua implantação também nas unidades produtivas em Sandoville e Douai, na França. Contudo, é importante ressaltar que apesar da experiência positiva com o PIF no Brasil, a materialização dessa nova organização industrial não foi estabelecida em todas as unidades produtivas da empresa. Segundo a autora, essa realidade é explicada a partir do entendimento que unidades já estabelecidas em uma antiga lógica industrial podem passar por traumas com a mudança repentina de modelo organizacional. Essa explicação auxilia na compreensão das especificidades espaciais e produtivas, atentando à multiplicidade do espaço.

Localizada na Grande Curitiba, a Renault estreia no mercado nacional licenciando 18.058 automóveis montados em São José dos Pinhais em 1999. O último dado da série histórica, em 2020, aponta 118.098 veículos, com o pico de 217.184 automóveis em 2019. Para fins comparativos, a Peugeot-Citröen licencia automóveis nacionalmente produzidos apenas em 2001, com 14.771 automóveis, chegando a

21.888 em 2020. O pico do grupo foi em 2010, quando licenciou 107.192 automóveis. Em 2010, a Renault licenciou 113.014 automóveis. Os dados são distintos ao observarmos o mercado interno francês, onde, apesar de a Renault liderar as vendas entre 2008 e 2014, Peugeot e Citroën aparecem sempre na vice-liderança e 3º lugar, respectivamente. Somando os números do mercado consumidor francês na série histórica mencionada, o grupo PSA lidera no intervalo com aproximadamente 860 mil automóveis vendidos a mais. Esses dados também somam as vendas da Dacia, subsidiária da Renault. Na porcentagem de automóveis particulares registrados na Europa Ocidental, o Grupo PSA também bate a Renault. Em 1990, Peugeot e Citroën eram responsáveis por 12,7% do mercado consumidor da Europa Ocidental, atrás apenas do Grupo Volkswagen, com 15,8% e do Grupo FCA, com 14%. A Renault, com 9,7%, ocupa a 6ª posição nesse mercado. Já em 2014, o Grupo PSA, com 11% do mercado ocupava a vice-liderança, atrás do Grupo Volkswagen, que concentrava 25% das vendas. O Grupo Renault, com 9,3%, aparece na terceira posição. (CCFA, 2015).

A produção de veículos pelo Grupo PSA se concentra na União Europeia (67% da sua produção) e China, 25%. América do Sul (5%), Resto da Europa (2%) e Japão (1%) completam o dado. Já a Renault tem sua produção mundial dividida da seguinte forma: 50% na União Europeia, 14% na América do Sul, 19% no Resto da Europa, 6% na Coreia do Sul, e 11% no Resto da Ásia, África e Oceania. (CCFA, 2015)

Destaca-se a atuação internacional da Renault na Coreia do Sul, única multinacional europeia localizada no país asiático, na Romênia, onde é líder do mercado, e no Brasil, onde instalou sua planta com uma nova lógica de organização industrial e vem apresentando crescimento na sua fatia do mercado consumidor.

É com essa nova estratégia de internacionalização e organização industrial que a Renault se instala no Brasil, país capitalista dependente e submisso dentro da lógica de internacionalização do capital no Século XX. Com a realidade inequívoca da relação dialética entre Estado e mercado, a Renault se beneficia de diversos incentivos fiscais e organiza seus fixos no país. A unidade produtiva na Grande Curitiba e seu Centro de Design em São Paulo aliam-se a diversas concessionárias para produzir uma rede de comercialização e abastecimento do mercado interno, além da exportação da produção para 25 países, com destaque para Argentina, pelo Porto de Paranaguá, onde a Renault possui um pátio exclusivo, de 33.000 m². Assim já

observamos a internacionalização dos seus fluxos materiais produtivos. O veículo montado para exportação passa por dois principais fixos: a unidade produtiva na Grande Curitiba e o Porto de Paranaguá, momento em que o fluxo se internacionaliza. Também importante atentar a exportação dos cabeçotes de motor para a fábrica de motor na Turquia, evidenciando ainda mais a internacionalização produtiva da firma. Já o abastecimento do mercado interno é realizado por uma rede de concessionárias localizadas em todas as macrorregiões brasileiras, com destaque para as Regiões Sul e Sudeste, que juntas possuem 72% dos centros de distribuição. Quanto aos fornecedores, Quinalha (2001) chama a atenção para a origem das peças: 60% estão na Grande Curitiba; 30% da França; 7% em São Paulo; e 3% em outros estados brasileiros.

Os fornecedores, a rede de distribuição nacional e os destinos da exportação dizem respeito ao circuito espacial produtivo, responsável pelo entendimento da circulação dos fluxos materiais, afinal trabalha I) com a ideia da circulação no encadeamento das etapas de produção (origem dos fornecedores, localização da unidade produtiva, espacialização do Porto, exportação e abastecimento interno da produção); II) com o espaço como agente ativo da reprodução (a localização das concessionárias, destinos da exportação); e III) com o foco na atividade produtiva, a produção veicular da multinacional Renault.

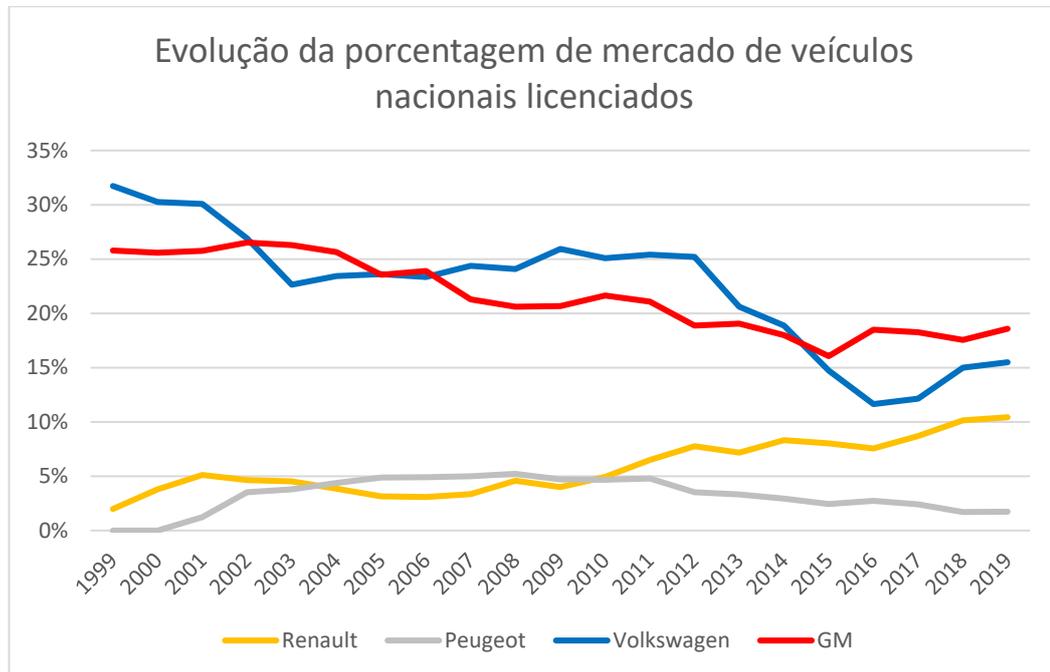
As decisões estratégicas da firma, como sua lógica de espacialização de unidades produtivas e centros de decisões pelo mundo, aliadas às decisões do Estado, definem os círculos de cooperação, que tratam da transferência de ordens, capital e informação, “garantindo o nível de organização necessário para articular espaços e agentes dispersos” (CASTILLO e FREDERICO, 2010, p. 465). Nesta investigação, chamamos atenção para a localização das plantas industriais na América do Sul e centros de decisão, localizados em Paris e em Sunnyvale, nos EUA, além da rede de subsidiárias em toda a América Latina, principalmente através de *holdings* e representantes comerciais; também atentamos aos detentores de capital das plantas industriais, identificando a presença de *holdings* e do Estado.

4.2. O MERCADO INTERNO

Podemos investigar a atuação da Renault no mercado brasileiro através de diversos prismas. Nesta pesquisa, utilizaremos os dados relativos aos números de licenciamento de veículos automotivos nacionalmente produzidos e a rede de concessionárias estabelecida pela multinacional francesa. O ano de 1999 é a estreia de licenciamento de veículos pela Renault produzidos no Brasil, que até então apenas licenciava e comercializava os importados. Neste primeiro ano, a Renault licenciou 18.058 veículos em um total de 907.050 no país (ANFAVEA, 2020). No ano de 2000, a multinacional francesa licencia 42.189, e em 2001, 60.463. O ano de 2001 é relevante pois marca o começo do licenciamento de veículos nacionalmente produzidos pela Peugeot (14.771 veículos), que até 2000 apenas importava, tal como a Renault antes de 1999. Em 2019, último ano da série histórica, a Renault licenciou 217.184 veículos, enquanto a Peugeot licenciou 36.404. O crescimento de veículos licenciados pela Renault representou um aumento na fatia do mercado consumidor de 2 a 10% entre 1999 e 2019, enquanto a Peugeot se manteve na casa do 1%.

O Gráfico 1 mostra a queda na fatia de mercado de Volkswagen e General Motors, duas das principais montadoras especializadas no Brasil e uma relativa estagnação da Peugeot, enquanto a Renault cresce ao patamar de 10% dos veículos nacionais licenciados no Brasil. Vale ressaltar que enquanto a Renault entra nessa série histórica apenas em 1999 (e a Peugeot em 2001), Volkswagen e General Motors já licenciam veículos nacionais desde 1959 e 1960, respectivamente.

Gráfico 01 - Brasil: Porcentagem de mercado de veículos nacionais licenciados entre Renault e três montadoras selecionadas entre 1999 e 2019

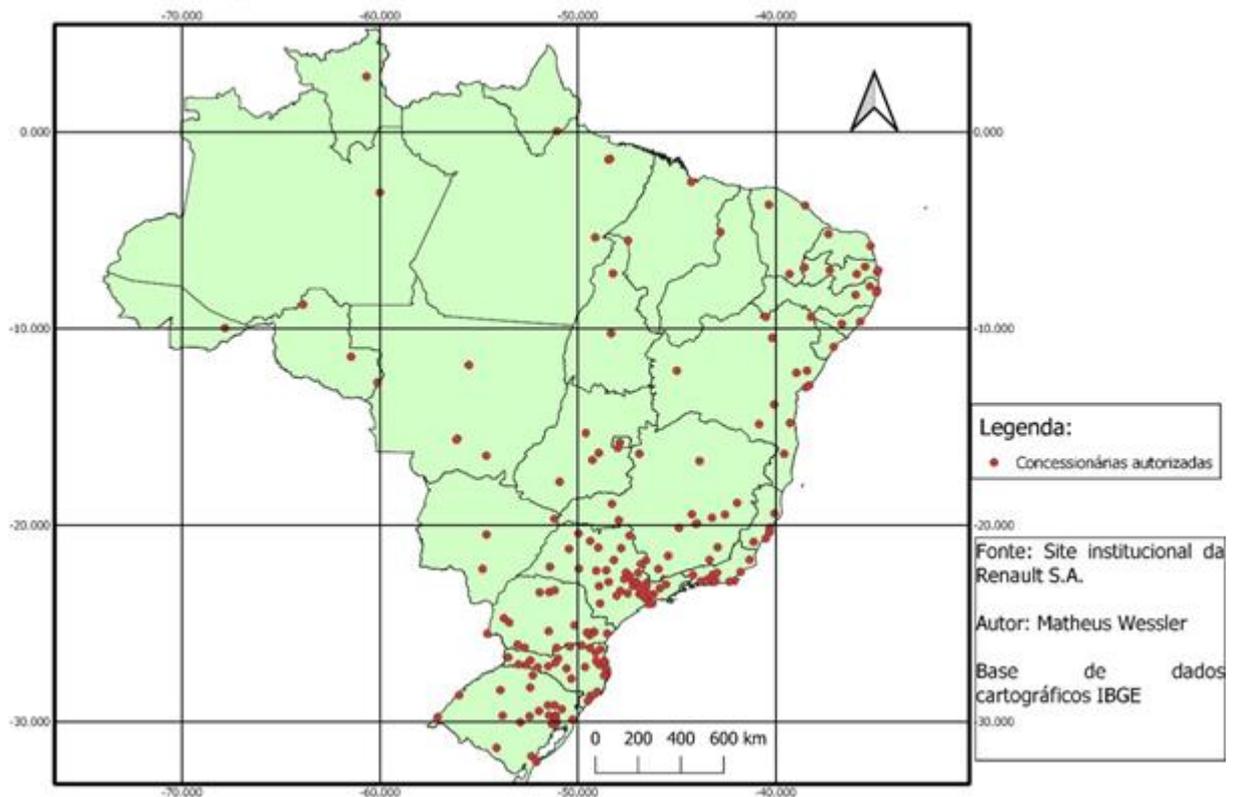


Fonte: Organizado por Wessler com base em ANFAVEA, 2020

O sítio eletrônico da Renault⁷ lista 276 concessionárias autorizadas no Brasil, representadas no Mapa 02. Ao observarmos a localização dessas concessionárias, evidenciamos a desigualdade de serviços no território brasileiro. Aproximadamente 52% das concessionárias estão nas Regiões Sul e Sudeste (ou Região Concentrada). Essa concentração da circulação produtiva deve ser entendida pelo acúmulo de fluxos financeiros na região onde se concentrou grande parte da atividade industrial brasileira (Região Metropolitana de São Paulo) e para o local onde a industrialização se espalhou, como visto anteriormente. Essa concentração é uma repetição do padrão de organização da maioria das redes tangíveis e da oferta de serviços no espaço brasileiro, que repete processo de desenvolvimento das forças produtivas nacionais e na própria resistência do antigo modo de produção dominante.

⁷ Disponível em: <<https://www.renault.com.br/encontre-uma-concessionaria/liste-concessions.html>> ; Acesso em: 15/02/2022

Mapa 02 – Brasil: rede de concessionárias da Renault em 2021



Fonte: Organizado pelo autor com base em Renault (2021)

Nesse caso, como citado, nos referimos à gênese da indústria no Brasil em substituição, ou em combinação dentro do processo dialético, à expansão cafeeira. É evidente que esse processo de concentração industrial, financeira e de consumo nas Regiões Sul e Sudeste do país não podem ser vistos apenas pelo processo interno de desenvolvimento industrial, mas também pela execução de fluxos internacionais. Nesse sentido, Prado Jr. (1976) escreve como encontramos um lastro positivo dentro do imperialismo: “Ele representou sem dúvidas um grande estímulo para a vida econômica do país. Entrosando-a num sistema internacional altamente desenvolvido como é do capitalismo contemporâneo (...). Sua contribuição no sentido de dotar o país de estradas de ferro, portos modernos, serviços urbanos, grandes empresas industriais (...)” (PRADO JR., 1976, p.282).

Essa passagem nos dá a noção que o desenvolvimento do Brasil acontece aos moldes do imperialismo, o que significa o uso do território brasileiro ao interesse do capital estrangeiro. Nesse sentido, entendemos que a aglomeração de redes técnicas

e serviços na Região Concentrada não é banal, mas reflexo da acentuação do capital internacional ali espacializado.

Quadro 02 – Brasil: número de concessionárias da Renault por macrorregião em 2021

Macrorregiões	Número de concessionárias	
	Absoluto	Relativo
Norte	14	5%
Nordeste	44	16%
Centro Oeste	20	7%
Sudeste	115	42%
Sul	83	30%
Total	276	100%

Fonte: Organizado por Wessler com base em Renault, 2021

Esse entendimento da produção espacial vinculada tanto ao desenvolvimento histórico brasileiro quanto à atuação do capital internacional é relevante para a compreensão do circuito espacial produtivo na perspectiva do método histórico-dialético e para buscar atingir a potencialidade da ferramenta conceitual. Ao tratar de circuito espacial produtivo, a circulação é levada ao centro do debate, compreensão que carrega consigo importantes inferências sobre todo o processo produtivo. Por sua vez, investigações a respeito de processos produtivos necessitam levar em conta as contradições espaciais e temporais no desenvolvimento do capitalismo. Podemos entender que ao trazer os processos, entramos na esfera temporal; ao trazer a circulação, entramos na esfera espacial. Esse é um entendimento que vai ao encontro de Doreen Massey e suas proposições para uma abordagem sobre o espaço: “reconhecemos o espaço como produto de inter-relações [...], como esfera da possibilidade da existência da multiplicidade [...], e estando sempre em construção” (MASSEY, 2008, p.28). O que a autora defende com esses pressupostos é justamente a impossibilidade de tratar a esfera temporal sem a espacial e vice-versa. Quando nos propomos a investigar o circuito espacial produtivo, podemos entender o espaço como

a materialidade que permite a circulação e o escopo temporal como o processo produtivo, dialético e internamente contraditório.

Além da circulação e da produção em si, os processos produtivos também compreendem o consumo, que no caso da indústria automobilística é fomentado pelas concessionárias. Importante observar que as concessionárias representadas no Mapa 02 são àquelas citadas no sítio eletrônico da Renault, portanto autorizadas. É evidente que o consumo dos automóveis também se dá por mercados paralelos e não regulados pela multinacional montadora. Apesar de não pertencer ao escopo desta pesquisa, essa é uma discussão de extrema relevância e pode, futuramente, ser investigada sob a ótica dos circuitos da economia urbana. De qualquer forma, é importante perceber que as concessionárias, parte do processo produtivo por efetivarem o consumo das mercadorias, também podem ser observadas pela circulação e constituição de fluxos e fixos, ou redes. Talvez a constatação mais importante nesse sentido seja justamente entender que a localização dessas concessionárias é dada por todo o processo histórico de desenvolvimento das forças produtivas nacionais e pela concentração da industrialização, renda e consumo nas Regiões Sul e Sudeste. Mas podemos reconhecer outra característica relevante dessa construção: empresas multinacionais têm interesse no amadurecimento das redes técnicas nacionais, afinal o aprimoramento de rodovias, ferrovias e da própria rede urbana fomentam sua produção e facilitam a circulação pelo país. Entretanto, o papel de fortalecimento dessas redes, tangíveis ou não, recaem sobre o Estado.

Não são poucos os exemplos de fomentos do poder público para a instalação de multinacionais no Brasil. O caso da guerra fiscal envolvendo a Ford e os estados da Bahia e do Rio Grande do Sul é um grande exemplo do papel do Estado na materialização do capital estrangeiro no país. Outro exemplo é a criação da CIC (Cidade Industrial de Curitiba) na capital paranaense, bairro criado com a proposta de acolher indústrias com várias isenções fiscais, que veremos melhor adiante. Quando entramos nessas questões, nos distanciamos da materialidade na circulação pelo espaço (abastecimento do mercado interno, exportação de veículos, localização das concessionárias etc.) e encontramos uma escala imaterial, mas nunca “a-espacial”, afinal, como vimos, a circulação é a efetivação do escopo espacial nos processos produtivos. Essa imaterialidade são os círculos de cooperação.

4.3. OS FORNECEDORES

Esta pesquisa também buscou identificar os fornecedores da Renault do Brasil. Por se tratar de uma informação estratégica, a lista com os fornecedores não é tão facilmente encontrada, sendo necessária a revisitação da literatura sobre a multinacional. Segundo Santos (2002), eram treze os principais fornecedores para a Renault em 2001: Bertrand-Faure, Ecia, SAS, Vallourec, PPG, Comau e Geico, Degremont, Accor, Thera, Siemens, Peguform, Koyo-Pedriel e Eurostyle. Valeo, Solvay, Bosch e Saint-Gobain também são citadas como fornecedoras relevantes para a Renault do Brasil. Alguns desses fornecedores são também citados por Quinalha (2001).

Ao pesquisar essas empresas fornecedoras, algumas se destacaram pela quantidade de informações em seus sítios eletrônicos institucionais, principalmente a Bertrand-Faure, que pormenoriza a localização das suas unidades com base nas funções desempenhadas (complexos industriais, centros de pesquisa e desenvolvimento e *headquarters*, ou centros de decisão).

Os fornecedores nos dão a noção da rede material na medida em que constituem os fluxos dos componentes dos veículos para montagem, ou seja, fazem parte da escala tangível relacionada ao circuito espacial produtivo. Entretanto, também podem compreender a escala mais subjetiva, ou imaterial, na medida em que fazem parte do fluxo de decisões estratégicas da empresa. Como será visto, a maioria dos principais fornecedores têm sua sede mundial na França (principalmente em Paris) e no sudoeste da Alemanha. São empresas que participaram do processo de internacionalização da empresa nos anos 1990 e que chegam ao Brasil para viabilizar o funcionamento da multinacional e participar de uma inovação da empresa: os PIF's – Parque Industrial de Fornecedores. A seguir serão apresentados os principais fornecedores com as informações retiradas de seus sítios eletrônicos institucionais.

Bertrand-Faure: responsável pela produção de assentos na produção dos automóveis da Renault S.A., a empresa possui 16 unidades no Brasil (quatro na Grande Curitiba) e 334 pelo mundo, entre complexos industriais, centros de pesquisa

e centros de decisão. É relevante observar que todas as 16 unidades brasileiras⁸ são complexos industriais, enquanto seus centros de pesquisas são restritos a 56 pelo mundo (28 na Europa, 7 nos Estados Unidos, 2 no México, 4 na Índia, 2 na Tailândia, 1 na Malásia, 8 na China e 4 no Japão) e seus centros de decisão reduzidos a 10 (2 na França, 2 na Alemanha, 2 na Rússia, 1 na China, 1 na Coreia do Sul e 2 no Japão). Isso nos mostra o potencial da mundialização, que gera uma indústria de montagem específica de assentos na região metropolitana de uma capital brasileira e um centro de pesquisa na periferia de Detroit. Além da mera descrição do espaço mundializado, essa organização interna da empresa também nos mostra que apesar da existência de 20 complexos industriais na América do Sul (16 no Brasil, 3 na Argentina e 1 no Uruguai), não há um centro de pesquisa ou de tomada de decisão no continente: a mundialização não significa a homogeneização das forças produtivas pelo mundo, nem a equalização na distribuição de poder ou riquezas, mas sim a intensificação da hierarquia de poder. Com essas constatações devemos voltar a Santos ([1989] 2005) e alguns de seus apontamentos sobre características da mundialização do espaço geográfico. Entre outros, o autor elenca: I) a transformação dos territórios nacionais em espaços da economia internacional; II) a aceleração de todas as formas de circulação; e III) a tensão crescente entre localidade e globalidade. Essas três concepções são materializadas ao investigarmos a localização da Bertrand-Faure, uma dentre dezenas de fornecedores para a Renault do Brasil. Em relação a primeira observação, o território nacional (responsável por materializar uma série de disputas de poder, envolvendo ou não o Estado brasileiro) da Grande Curitiba é inserido no espaço internacional da economia dos fornecedores. A segunda afirmativa, é justamente um dos fios condutores dessa investigação: a mundialização do espaço intensifica a circulação e possibilita o desenvolvimento desigual das forças produtivas. A terceira concepção dialoga com Massey (2017) e o entendimento das hierarquias de poder como tônica da globalização.

Peguform: a Peguform é a fornecedora responsável pela produção de para-choques, paralamas e outros produtos relacionados à lataria do veículo. Com sede em Bötzingen, na Alemanha, possui 35 unidades pelo mundo. Diferentemente da Bertrand-Faure, não possui em seu sítio eletrônico oficial as especificações de cada

⁸ Além das quatro unidades na RMC, a Bertrand-Faure possui as seguintes instalações: Gravataí/RS; São Bernardo do Campo/SP; Sorocaba/SP; Taubaté/SP; Piracicaba/SP; Limeira/SP; Goiana/PE, além de três unidades em Porto Real/RJ e duas em Camaçari/BA.

unidade. Mesmo não tendo a informação de qual a função de cada um dos 35 centros, é possível saber que eles se espalham por 10 países (Brasil, China, Alemanha, Hungria, México, Portugal, Sérvia, Eslováquia, Espanha e Estados Unidos).

Valeo: responsável pelos eixos, a francesa Valeo não discrimina as funções de suas unidades, mas indica a existência de 187 centros de produção e 63 de pesquisa e desenvolvimento em 33 países.

Solvay: responsável pela produção dos tanques de combustível, a Solvay se encontra em 64 países com 110 centros industriais e 20 centros de pesquisa e desenvolvimento. Na América Latina, responsável por cerca de 10% do faturamento da fornecedora, são encontrados 7 complexos industriais e apenas um centro de pesquisa e desenvolvimento.

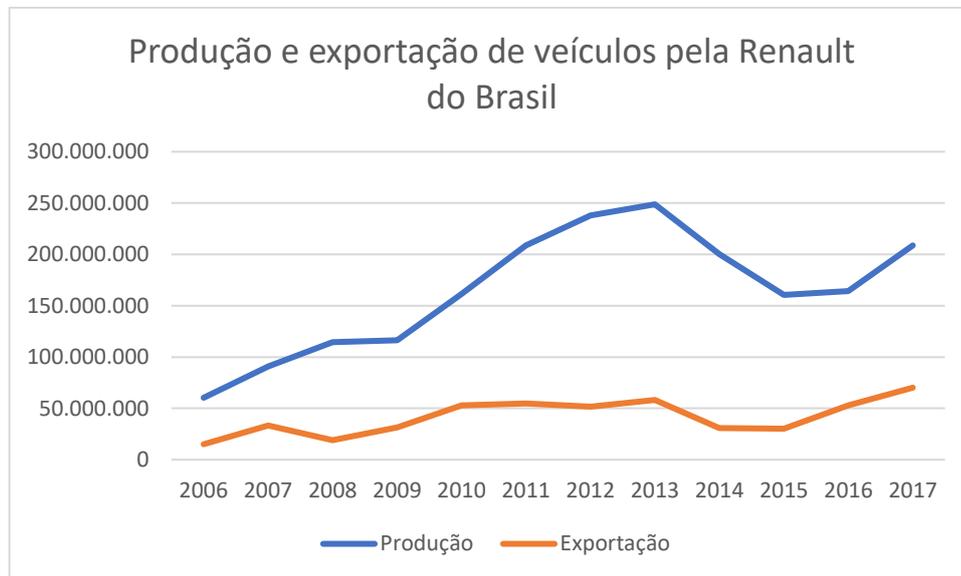
Bosch: a fornecedora Bosch, com sede mundial em Stuttgart está em 60 países. E entre as principais fornecedoras da Renault é a mais inserida na América Latina, estando presente em 9 países do continente.

Saint-Gobain: entre as principais fornecedoras, a multinacional francesa é a única que ostenta em seu sítio eletrônico a existência de um centro de pesquisa e desenvolvimento no Brasil, localizado em Capivari (SP). É o único centro de P&D da empresa no Hemisfério Sul.

Essas são algumas das fornecedoras da Renault. Em sua maioria são empresas que participam da rede de fornecimento em diversas plantas da multinacional e a acompanharam em seu processo de internacionalização. É essa uma característica essencial da indústria automobilística: seu efeito multiplicador da economia. Ao envolver a materialização de diversas empresas fornecedoras, a indústria automobilística apresenta a “exacerbação das especializações produtivas em nível do espaço” (SANTOS, [1977] 2005, p.147) e intensifica a “aceleração de todas as formas de circulação” (Ibidem), se destacando como uma indústria de extrema relevância no desenvolvimento das forças produtivas.

4.4. A EXPORTAÇÃO DA PRODUÇÃO

Gráfico 02 - Produção e exportação de veículos pela Renault do Brasil entre 2006 e 2017



Fonte: Organizado por Wessler com base em CEIC Data, 2021

Gráfico 03 - Porcentagem de produção exportada entre 2006 e 2017



Fonte: Organizado por Wessler com base em CEIC Data, 2021

A exportação da produção de veículos de passeio da Renault atinge 24 países; sendo 8 latino-americanos (Argentina, Chile, Colômbia, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela), 15 africanos (Angola, Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Camarões, Costa do Marfim, Djibouti, Gabão, Gana, Libéria, Madagascar, Nigéria,

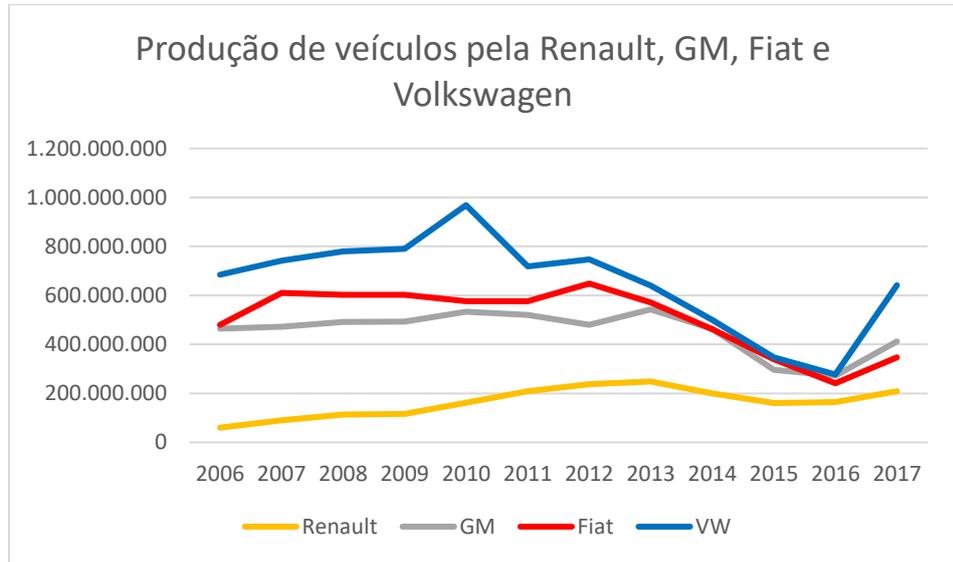
Senegal, Sudão do Norte e Togo), e para a França. Também é válido mencionar a exportação de cabeçotes para a fábrica de motores na Turquia.

Os dados colhidos da CEIC: Global Economic Data, Indicators, Charts & Forecasts (2021) apontam um aumento de aproximadamente 113% entre 2009 e 2013 na produção da Renault S.A no Complexo Industrial Ayrton Senna, demonstrando o objetivo da multinacional de alcançar produção superior a 100 mil veículos no final da primeira década do século XXI. Essa busca por fortalecimento no mercado consumidor brasileiro e latino é evidenciada pela instalação de um novo fixo na rede de capital e decisões estratégicas da empresa na América Latina: a criação de um Centro de Design em São Paulo, em 2008, ano que marca a elevação de patamar da Renault no mercado brasileiro, como será visto adiante. A mesma fonte de dados, CEIC Data, ilustra que, após 2008, a porcentagem de produção veicular exportada pela Renault tem média de 26%, com pico de 34% de exportação em 2017.

Para ampliar a compreensão desses dados, vale comparar os números de produção e exportação da Renault com outras importantes montadoras em solo nacional: General Motors, Fiat e Volkswagen⁹. Com esses dados, observamos como a Renault fica na quarta colocação tanto em produção quando em exportação absoluta, contudo lidera no aumento percentual em produção. De 2006 para 2017, a Renault aumentou sua produção em 245%, enquanto as três montadoras comparadas apresentaram decréscimo percentual produtivo: Fiat (-27%), General Motors (-11%), e Volkswagen (-6%). O gráfico 4 ilustra essa questão. Para explicar os comportamentos diversos das montadoras quanto à produção, inicialmente podemos refletir sobre a consolidação das montadoras comparadas, afinal Fiat, General Motors e Volkswagen já produzem veículos nacionalmente desde 1976, 1960 e 1959, respectivamente. Contudo, isso não basta, afinal, como posteriormente veremos, a comparação entre a produção da Renault e da Peugeot também atesta comportamentos distintos.

⁹ Desta lista se exclui a Ford pela fonte consultada não pormenorizar os dados relativos apenas aos carros, mas também incluir caminhões, diferenciando do padrão apresentado para as outras três montadoras escolhidas.

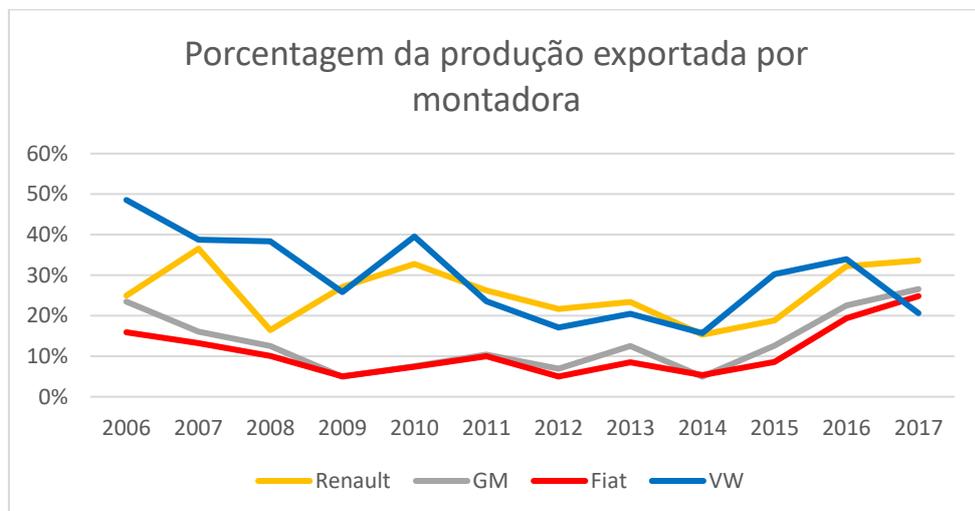
Gráfico 04 – Produção de veículos pela Renault, General Motors, Fiat e Volkswagen entre 2006 e 2017



Fonte: Organizado por Wessler com base em CEIC Data, 2021

É também relevante mencionar como a exportação da produção da Renault é significativa para a montadora: cerca de 25% de toda a produção entre 2006 e 2017 foi exportada. Apesar de ficar um patamar abaixo da Volkswagen, que exportou aproximadamente 30% da sua produção no período, a Renault supera o percentual de exportação da GM e Fiat, 13 e 10% respectivamente.

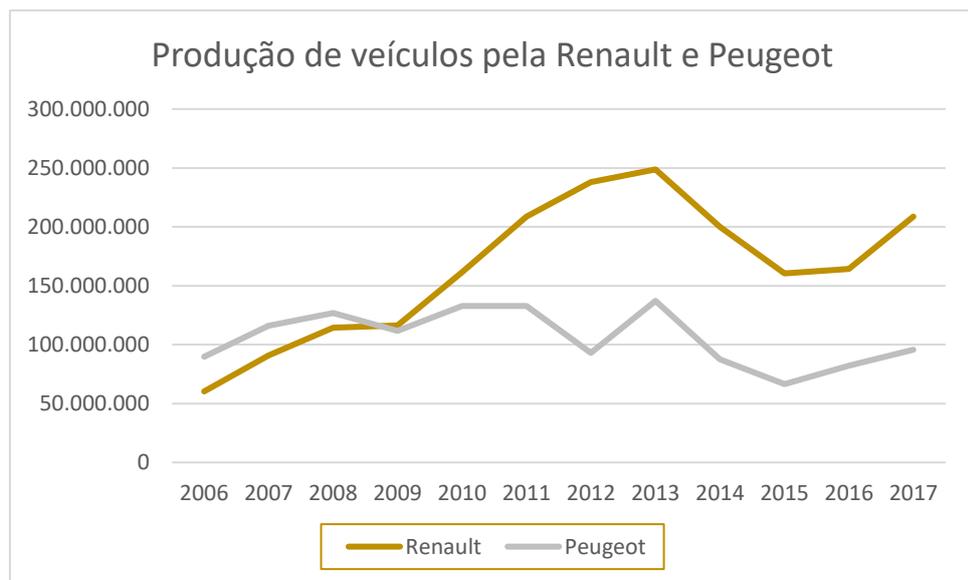
Gráfico 05 - Percentagem de produção exportada pelas quatro montadoras selecionadas entre 2006 e 2017



Fonte: Organizado por Wessler com base em CEIC Data, 2021

Para finalizar, buscou-se comparar esses dados da Renault com os da Peugeot-Citröen (Grupo PSA), objetivando o paralelo entre as duas montadoras francesas. Com os dados, percebemos que o Grupo PSA larga na frente na produção de automóveis: cerca de 89 mil veículos contra aproximadamente 60 mil da Renault em 2006. Contudo, em 2009, a Renault ultrapassa a concorrente em produção: 116 mil *versus* 111 mil. O gráfico 6 ilustra a virada e disparada da Renault em quantidade produzida. Entre 2009 e 2013, quando a Renault apresenta acréscimo de produção de 113%, a Peugeot-Citröen aumenta sua produção em aproximadamente 19%. Com o objetivo claro de se estabelecer no Brasil, implantar uma nova lógica de organização industrial (PIF), e ganhar o mercado latino, a produção da Renault dispara em relação à sua concorrente também francesa.

Gráfico 06 – Produção de veículos pela Renault e Peugeot-Citröen entre 2006 e 2017



Fonte: Organizado por Wessler com base em CEIC Data, 2021

4.4. A MATERIALIZAÇÃO DO CAPITAL

No sítio eletrônico institucional da Renault, encontramos 23 países listados nas Américas (Argentina, Bermuda, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Curaçau, República Dominicana, Equador, Guiana Francesa, Guatemala,

Guadalupe¹⁰, Ilhas Cayman¹¹, São Pedro e Miquelon¹², Martinica¹³, México, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela) com a presença de subsidiárias da multinacional; entre esses, apenas na Argentina, Brasil, México e Venezuela, a Renault S.A. está presente com seu nome. Nos outros 19 países, a multinacional está presente apenas através de representantes comerciais ou de *holdings*, como na Colômbia (SOFASA) e no Chile (Francomecanica). Em escala global, a Renault lista 129 países com representantes comerciais subsidiários, sendo 35 com o nome da Renault. Nessa seara, voltando ao continente americano, são listadas seis plantas entre complexos industriais e centros de engenharia, design ou inovação; dois no Brasil (Complexo Industrial Ayrton Senna, em São José dos Pinhais e um Centro de Design em São Paulo). Além disso, a América Latina conta com complexos industriais em Córdoba (Argentina), Envigado (Colômbia) e Los Andes (Chile) e um Laboratório de Inovação no Vale do Silício (EUA).

O mapa 3 apresenta a localização dessas subsidiárias nas Américas, atentando para a separação entre as que possuem o nome da Renault e as representantes comerciais. É importante ressaltar que essas localizações de subsidiárias não são equivalentes às plantas industriais e de design e inovação da multinacional. Essas, como citado anteriormente, são apenas seis nas Américas, sendo duas brasileiras. Com esses dados, inferimos que a relevância do Brasil para internacionalização da Renault se acentua a partir dos anos 1990. Enquanto a instalação industrial argentina foi concluída em 1955, e a chilena e colombiana em 1969, o Complexo Industrial Ayrton Senna só é instalado em 1998. Entretanto, é apenas o Brasil, em 2008, que recebe um Centro de Design, se juntando a outras quatro localidades com essa funcionalidade no mundo (Paris, Seoul, Mumbai e Bucareste). Tal realidade está relacionada com a decisão empresarial de instalação do Parque Industrial de Fornecedores, como visto anteriormente.

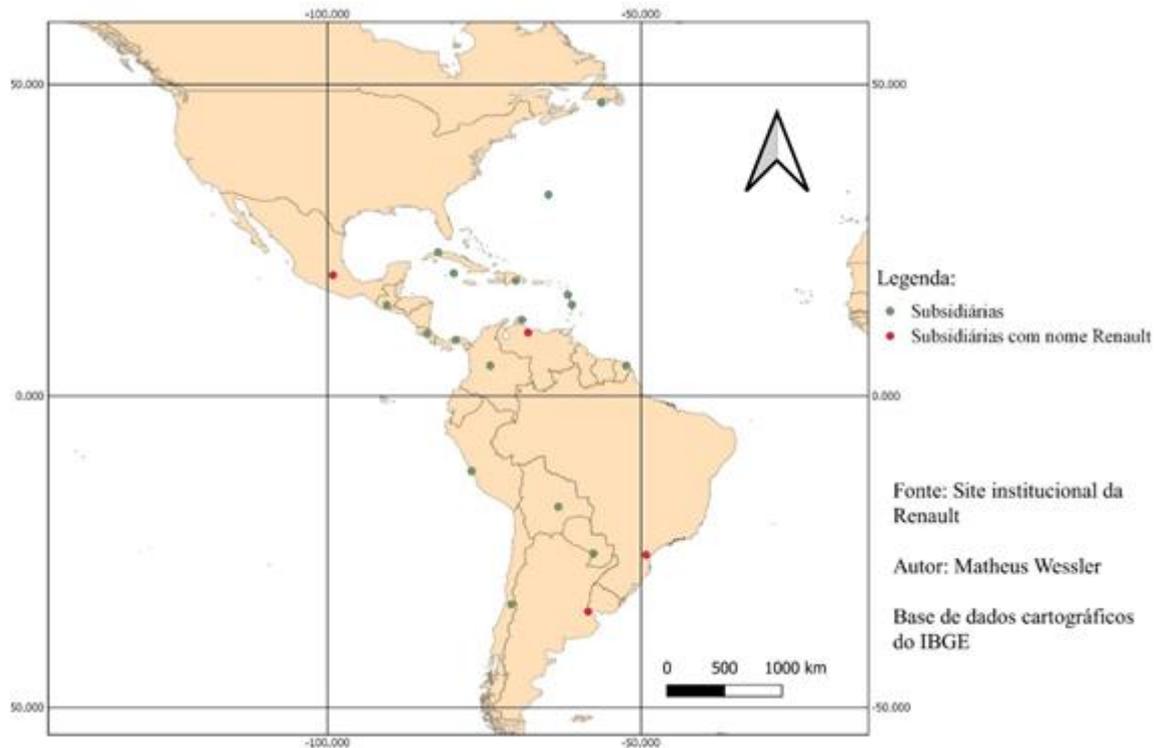
¹⁰ Departamento Ultramarino Francês

¹¹ Idem

¹² Idem

¹³ Território Ultramarino Britânico

Mapa 03 - Subsidiárias da Renault nas Américas em 2021



Fonte: Organizado por Wessler (2021) com base em Renault (2021)

É de extrema relevância para o entendimento dos círculos de cooperação buscar a pormenorização da circulação de capital. Nesse sentido, ainda usando os dados colhidos no sítio eletrônico institucional da Renault, foi organizado o quadro 3, atentando para os detentores do capital envolvido nas quatro plantas industriais na América do Sul. Nas plantas industriais localizadas na Argentina e Chile, identificamos que o capital é praticamente todo pertencente à Renault France, com uma pequena fatia pertencente à *Renault Industrial and Commercial Development*, uma das principais subsidiárias do grupo e com capital 100% pertencente à Renault France (GROUPE RENAULT, 2019). Assim, temos a totalidade do capital envolvido na operação dessas três plantas industriais vindos da França.

Quadro 03 - Porcentagem de capital por detentor nas quatro plantas industriais latino-americanas da Renault em 2021

PAÍS	PLANTA	CAPITAL
Argentina	Santa Isabel	Renault France – 99,33% R.D.I.C. ¹⁴ France – 3,67%
Brasil	Ayrton Senna	COFAL ¹⁵ - 96,18% Estado do Paraná – 3,82%
Colômbia	SOFASA	Renault France – 100%
Chile	Cormecanina ¹⁶	Renault France – 99,9% R.D.I.C. France – 0,01%

Fonte: Organizado por Wessler (2021) com base no sítio eletrônico institucional da Renault (2021)¹⁷

Na planta brasileira, aproximadamente 96% do capital pertence a COFAL (*Compagnie Financiere Pour L'amerique Latine Holding S.A*), holding financeira criada pela Renault em 1992, com sede em Luxemburgo, responsável por aliviar dificuldades financeiras encontradas pela multinacional no mercado argentino e atualmente atuando também no Brasil. A outra parte do capital envolvido na planta é pertencente ao Estado do Paraná. Essa participação do poder público evidencia o caráter híbrido dos círculos de cooperação, que não podem ser entendidos apenas pela atuação da multinacional, mas também pelo papel do Estado. Além disso, a existência de uma *holding* financeira luxemburguesa, pertencente à multinacional francesa e com atuação no Brasil e na Argentina, acentua a internacionalização dos fluxos financeiros na atual etapa do desenvolvimento do capitalismo.

Esse fluxo de capital também pode ser investigado fora do aspecto da produção em si, atentando para o financiamento de vendas, ou a etapa do consumo dentro do processo produtivo. Nesse sentido, o Grupo Renault atua mundialmente através de subsidiárias do *RCI Banque*, ou *Renault Crédit International*. No Brasil, segundo o Documento de Registro Universal da Renault (2020), essa atuação se realiza através do Banco RCI Brasil S.A., com aproximadamente 60% de capital pertencente ao *RCI Banque*, que, por sua vez, tem seu capital 100% pertencente à Renault S.A. Ao pormenorizar essa atuação, chegamos a três companhias subsidiárias: I) RCI Brasil Serviços e Part. Ltd.; II) Corretora de Seguros RCI do Brasil; e III) Administradora do

¹⁴ Renault Industrial and Commercial Development

¹⁵ Compagnie Financière pour l'Amérique Latine – holding responsável por operações da Renault no Brasil e na Argentina

¹⁶ A planta industrial chilena é responsável apenas pela produção de caixas de engrenagem

¹⁷ Disponível em: <https://www.renaultgroup.com/en/our-company/locations/>; acesso em: 20/10/2021

Consórcio RCI Brasil. Enquanto as duas primeiras são 100% capitalizadas pela empresa-mãe, a terceira possui cerca de 1% de capital compartilhado com a COFAL.

Essa discussão de fluxo financeiro e participação de subsidiárias dos bancos internacionais nos é de extrema importância por dois motivos: I) remonta o próprio desenvolvimento do capitalismo tratado por Lenin; e II) evidencia a hierarquia entre lugares, tanto em um sentido de geometrias de poder (MASSEY, 2008), quanto na distinção entre os lugares que produzem massa e os que detém o comando da produção (SANTOS, [1977] 2005).

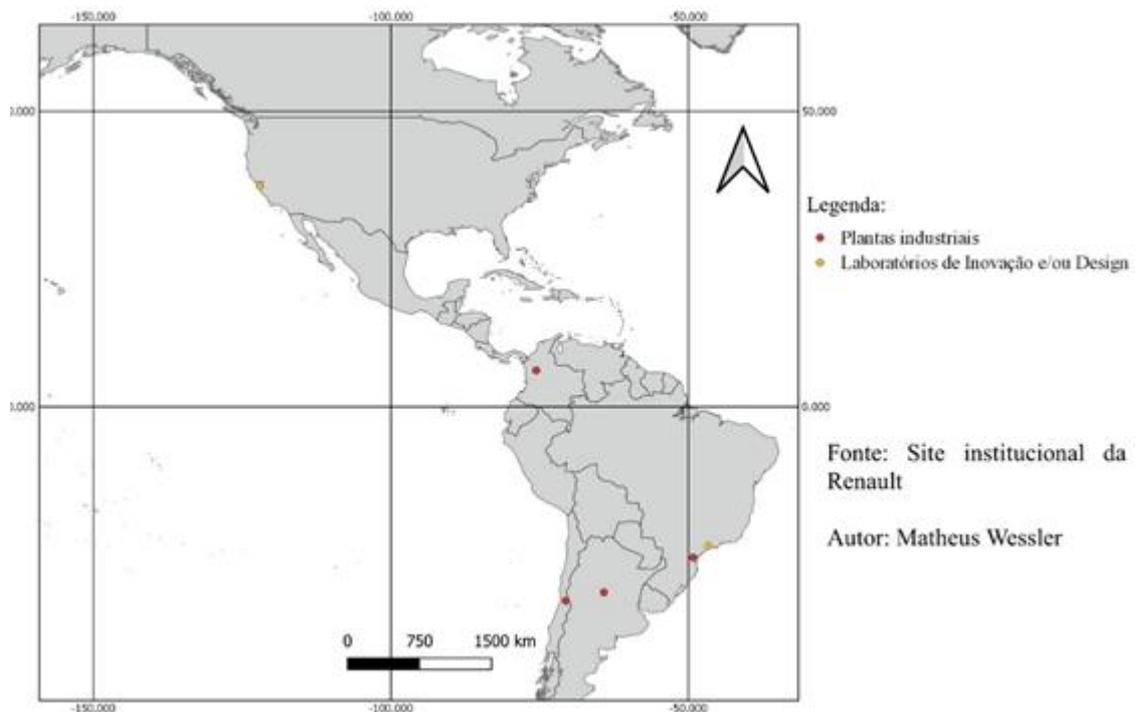
Antes de avançar, vale explicitar o porquê da diferenciação dentro do segundo ponto supracitado. Quando Massey (2008) trabalha com as geometrias do poder, a autora coloca no centro do debate a contradição entre o localismo dos subalternos e o localismo dos poderosos, atentando que “nem local nem global é em si bom” (MASSEY, 2008, p.37). Buscamos chamar atenção para essa contribuição da britânica para não confundirmos o objeto e as lentes dessa investigação: Massey (2008) traz o debate das hierarquias do poder buscando repensar a “imaginação geográfica” e a ideia de desenvolvimento, problematizando o que seria a “fila da história”. A ideia de fila da história se opõe a argumentação da autora na medida em que Massey (2005) entende o espaço como a esfera da possibilidade da multiplicidade, sentido que contradiz a ideia de progresso rumo a um fim único, a um único modelo a ser seguido. O desenvolvimento do pensamento da autora nos traz a negação tanto da defesa absoluta da localidade, “como um espaço de territórios” (Ibidem), quanto da globalidade, “um espaço de fluxos” (ibidem). Ao desenvolver esta investigação não nos propomos a trazer ao centro da pesquisa a questão da problematização da ideia de desenvolvimento, apesar de concordarmos que o espaço é a possibilidade da multiplicidade. A hierarquia que buscamos é a contradição entre centro e periferia do capitalismo, intensificada pelos fluxos internacionais do século XX.

Portanto, quando aqui escrevemos sobre hierarquias entre lugares, nos aproximamos do entendimento de Santos ([1977] 2005) sobre a hierarquização dos fluxos e fixos globais dentro do circuito espacial produtivo da indústria automobilística organizado pela Renault. Assim, a hierarquia de poder reflete o caráter econômico e de desenvolvimento das forças produtivas nacionais e internacionais como causa e consequência dos fluxos da economia internacional. É nesse sentido que

identificamos fixos com o comando político e econômico dos fluxos produtivos, tanto na forma, quanto no processo; vejamos:

O mapa 4 aponta a localização de plantas industriais e laboratórios de inovação e design da Renault nas Américas – quatro plantas industriais e dois laboratórios. O laboratório em São Paulo é focado em atividades de design, enquanto o outro, Sunnyvale, EUA, em inovação.

Mapa 04 - Localização de plantas industriais e laboratórios de inovação e design da Renault nas Américas em 2021



Fonte: Organizado por Wessler (2021) com base em Renault (2021)

Enquanto o laboratório paulista é responsável pela forma, no sentido de aspecto visível (SANTOS, 1985), o laboratório californiano marca o processo, atentando para o desenvolvimento das forças produtivas e mudanças estruturais na multinacional. Tal diferenciação pode ser banal, mas aponta mais um grau de complexificação na estrutura interna da Renault. O laboratório em São Paulo, aberto em 2008, tem como principal objetivo adaptar o design dos veículos do Grupo Renault à realidade do mercado latino-americano, enquanto o laboratório em Sunnyvale, inaugurado em 2011, busca o desenvolvimento de carros elétricos e “novos serviços” (RENAULT, 2021). Como a própria descrição dos laboratórios indica, aquele localizado nos Estados Unidos objetiva a inovação estrutural da firma, buscando o

futuro do mercado automobilístico, enquanto o localizado em São Paulo preocupa-se com modificações não estruturais, dentro da atual lógica produtiva, planejando apenas o crescimento no mercado automobilístico latino-americano atual. Enquanto o sítio eletrônico da Renault¹⁸ indica a reestilização do veículo *Sandero* e as adaptações dos veículos *Clio* e *Duster* como os principais projetos do Centro de Design em São Paulo, sinaliza como o Laboratório de Inovação em Sunnyvale possui parcerias com as Universidades de *Stanford* e *Berkeley* e gigantes da tecnologia, como *Google* e *Intel*, observando tecnologias avançadas e buscando as inovações para o Grupo Renault nos próximos anos.

Continuando com a distinção dos lugares (SANTOS, [1977] 2005), o mesmo mapa 4 aponta as plantas industriais da multinacional: Córdoba (Argentina), São José dos Pinhais (Brasil), Envigado (Colômbia) e Los Andes (Chile). Esses quatro fixos da rede produtiva (e financeira, ou seja: material e imaterial) são os lugares da produção de massa – lugar do proletário, do maquinário e da atividade industrial bruta: local da instância da produção em si dentro do processo produtivo. Entretanto, se juntam a eles os fixos organizados no mapa 2, responsáveis pela presença dos locais intermediários (CASTILLO e FREDERICO, 2010) nessa hierarquia dos lugares: as concessionárias. Nesses fixos, não há o trabalho assalariado aos moldes da Primeira Revolução Industrial (ainda que com toda agregação de tecnologia da indústria automobilística como paradigma metalmeccânico), mas seu pertencimento no processo produtivo é o de consumo final; a geração de mais-valia.

Em contraponto, há o fixo, ou o lugar, de comando do processo produtivo, responsável pela organização dos fluxos e fixos especializados como subsidiárias em centenas de países; essa, a empresa-mãe, especializada em Boulogne-Billancourt, nos subúrbios de Paris (França).

4.5. O PAPEL DO ESTADO

“Há diferentes níveis de Estado: a federação, os Estados federados, os municípios. Muitas vezes, o

¹⁸ Disponível em: <https://www.renaultgroup.com/en/our-company/locations/sao-paulo-design-center/>; acesso em: 18/02/2022

interesse de um dos níveis não é o interesse dos demais” (SANTOS, 1988, p.110).

Ao escrever sobre os níveis de Estado, Santos (1988) traz o par dialético Estado e mercado, contraditório e intensificado com a internacionalização da economia. Ao buscarmos analisar a desconcentração industrial brasileira e sua espacialização em direção do estado do Paraná, voltamos ao Paraná Mais Empregos (1995), iniciativa estadual para investimento industrial no estado. Como visto, o programa tinha como interesse a desconcentração industrial no estado, porém não obteve o sucesso desejado e teve que passar por modificações objetivando o incentivo industrial em outras regiões fora da RMC.

Entretanto é relevante inicialmente tratar da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), criada em 1973, ocupando 10% da área do município de Curitiba com o objetivo de assentar indústrias. Segundo Chiapetti (1994), o município concedia diversos incentivos às indústrias que ali se instalassem, como isenção de IPTU pelo período cinco anos, execução de serviços de terraplanagem e sondagem, atendimento às necessidades de água, energia elétrica, saneamento e telefone, entre outras. Ainda segundo a autora, o Governo do Estado também concedia incentivos, relacionados a seus organismos de fomento econômico, como o BADEP e o BANESTADO; e, ainda, “para as empresas estrangeiras, o Governo dava apoio político-institucional” (CHIAPETTI, 1994, p.41).

A maior parte dos incentivos, contudo, vinha do Governo Federal, que oferecia uma série de estímulos fiscais (isenção de imposto de renda na fonte, isenção de IPI, isenção de ICM, entre outros), estímulos de crédito (financiamento à produção para exportação, financiamento para promover exportações), entre outros estímulos, como seguro de crédito, taxa de câmbio flexível, garantia de contratos de exportação etc. Uma série de órgãos municipais, estaduais e federais se envolveram na implantação da CIC, como IPPUC e URBS a nível municipal e COPEL, SANEPAR, TELEPAR e DNER a nível estadual. No nível federal, o envolvimento se concentrou nos repasses de recursos a órgãos estaduais, como o BANESTADO, BADEP e BRDE. (CHIAPETTI, 1994). É válido mencionar como a isenção de ICM vigorou por pouco tempo, atingindo apenas as primeiras indústrias instaladas na CIC (CHIAPETTI, 1994). Entre elas, chama a atenção a presença da Siemens, empresa que participa do processo produtivo da Renault como fornecedora.

A Cidade Industrial de Curitiba é um exemplo de colaboração dos diversos níveis de Governo buscando o desenvolvimento industrial de uma região, com destaque para o Governo do Paraná e a Prefeitura de Curitiba, buscando sua inserção na lógica industrial brasileira.

Em 1995 é criada a iniciativa Paraná Mais Empregos, objetivando o incentivo industrial em todo o estado do Paraná. Como visto anteriormente, o Programa buscava a “desconcentração industrial” no estado, incentivando a instalação de indústrias não com enfoque na já intensamente industrializada CIC e Região Metropolitana de Curitiba, mas sim nos demais municípios do interior. Enquanto o programa fora reinventado na medida em que o capital continuava a privilegiar sua instalação em Curitiba e entorno, a desconcentração poligonal da indústria brasileira já estava efetivada, inclusive em relação à indústria automobilística. Com esse histórico conseguimos compreender a relação inseparável entre as estratégias do capital estrangeiro e às decisões do poder público: enquanto o Governo brasileiro possuía o interesse de retirar da Região Metropolitana de São Paulo o monopólio espacial das indústrias, o capital, principalmente o estrangeiro, não tinha o interesse em se instalar em locais sem um grau avançado de infraestrutura. Assim surge os diversos programas de benefícios fiscais (no recorte espacial determinado, o Paraná Mais Empregos) para empresas se instalarem fora dos limites do estado de São Paulo, mas ainda próximos de sua evoluída infraestrutura física.

Assim temos a possibilidade de comparar temporalmente o comportamento do Estado e do capital estrangeiro. As pressões internacionais do capital instalaram duas montadoras estrangeiras no começo do século XX em São Paulo, cidade que já possuía um nível sofisticado de infraestrutura, mão-de-obra e mercado consumidor. Na década de 1940, com o princípio de interesse de desenvolver uma indústria automobilística nacional, é criada a Fábrica Nacional de Motores, que seria privatizada nos anos 1960. A lógica de privatização e consolidação do capital estrangeiro seria intensificada nas últimas décadas do século XX, com a instalação de diversas montadoras multinacionais dentro do processo de abertura econômica brasileira e da decisão de desconcentrar a indústria automobilística. Assim, inúmeras firmas internacionais se instalaram ao longo do polígono industrial proposto por Diniz (1993).

Ao trabalhar a dinâmica industrial brasileira e seu espraiamento poligonal, Diniz (1993) atenta para a existência de cinco forças que possibilitam sua ocorrência: I)

surgimento de deseconomias de aglomeração na RM de São Paulo e economias de aglomeração em outros centros urbanos; II) papel do Estado, seja através de políticas regionais explícitas, seja pela consequência espacial de outras decisões de importância; III) disponibilidade diferenciada de recursos naturais; IV) unificações do mercado e mudanças de estrutura produtiva; e V) concentração de pesquisa e renda.

Dentro dessas forças, o papel do Estado urge após a concentração industrial e urbana e o conseqüente aumento da renda urbana, materializada no aumento de preço de terra e aluguel, aumento de salários, custo sociais e coletivos etc. Esse processo contraditório é responsável pela necessidade do espraiamento industrial, que ocorre com a geração de novas economias de aglomeração em outras regiões, resultado da “difusão do conhecimento, crescimento da população e renda, expansão do mercado, disponibilidade de recursos e expansão da infraestrutura” (DINIZ, 1993, p. 40).

O Estado aparece como agente ativo em todas as instâncias desta investigação. Surge como incentivador da indústria brasileira em seu nascimento, para a chegada da indústria automobilística e para a desconcentração industrial, com incentivos de crédito e isenções fiscais. Não só o Estado brasileiro, afinal aparece também o Estado francês dentro da organização empresarial da Renault, sendo acionista majoritário até os anos 1990, mas ainda hoje controlador de uma fração da firma. Ainda vale ressaltar a relevância do desenvolvimento das forças produtivas dentro do ciclo econômico do café, intimamente ligado com o poder público, que surgiram as economias de aglomeração no Sudeste brasileiro, principalmente em São Paulo, responsáveis por receber os primeiros investimentos industriais. Não há como investigar uma atividade industrial e sua localização em um país sem conceder ao Estado a centralidade da questão. Ao investigar uma atividade industrial moderna em um país periférico e dependente aliada à intensificação dos fluxos internacionais na nova fase do capitalismo, também não há como não introduzir na pesquisa a relação Estado e mercado.

5. CONCLUSÃO

Os conceitos de circuito espacial produtivo e círculo de cooperação permitiram que conduzíssemos esta investigação sobre os processos produtivos atentando para o papel ativo do espaço na reprodução social. Por esse motivo, foi inicialmente determinada a importância de operacionalizá-los para pesquisar a atuação da Renault S.A. no Brasil. Contudo, não pudemos deixar de trabalhar com outros conceitos que auxiliam no entendimento material do processo produtivo. Nesse sentido, atentamos à compreensão do Brasil como uma formação socioespacial dependente dentro do contexto de intensificação dos fluxos internacionais e pressões do capital estrangeiro, afirmando a existência da dialética entre Estado e mercado no desenvolvimento das forças produtivas.

Dessa maneira, procuramos atingir os objetivos, destacando-se a análise dos circuitos espaciais produtivos e dos círculos de cooperação da Renault S.A. em sua atuação no Brasil, salientando as concessionárias, os fornecedores, as exportações da produção e as instalações fabris e subsidiárias. Também consideramos a atuação do Estado brasileiro não só no processo de instalação da firma, dentro da instância dos círculos de cooperação envolvidos pela Renault S.A., mas também na lógica de desconcentração da indústria automobilística.

Este trabalho apresentou um breve histórico da industrialização no Brasil, atentando sempre ao setor automobilístico, fundamental no desenvolvimento do capitalismo mundial e fortemente internacionalizado. Observando o desenvolvimento desta indústria no Brasil, chegou-se ao entendimento da aliança entre o Estado brasileiro e as pressões e fluxos internacionais, materializados pela chegada de diversas montadoras multinacionais ao Brasil, concomitantemente ao enfraquecimento da indústria nacional, principalmente no final do século XX. Essa realidade obrigou esta investigação a visitar a ciência econômica para discutir a existência de um processo de desindustrialização no país, afirmado por Bresser-Pereira (2012), Cano (2012), Mamigonian (2019), entre outros. Dada a natureza geográfica desta pesquisa, foi necessário buscar pontuações que determinassem a importância do espaço nesse processo, fugindo da condição de refém de apenas índices estatísticos. De tal forma, a pesquisa trouxe o processo de desconcentração industrial no mesmo período, chamando atenção à potencialidade dos lugares e às

estratégias globais das firmas, nesse caso, a Renault S.A., em novas economias de aglomeração. Sobre a desconcentração, compreendemos a impossibilidade de determiná-la como lógica nacional, afinal, como vimos, o processo se concentrou no polígono industrial proposto por Diniz (1993).

Dentro do polígono proposto, se localiza o estado do Paraná e a Região Metropolitana de sua capital, Curitiba, que recebeu a atenção do Estado e das firmas multinacionais para localizar atividades industriais, com destaque à Cidade Industrial de Curitiba, bairro no oeste da capital, e ao município de São José dos Pinhais, ao sul de Curitiba, onde se instalou, em 1998, a Renault S.A.

Com diversos benefícios fiscais, de crédito, de investimento, e com o privilégio da concessão de um pátio no Porto de Paranaguá, a Renault se estabeleceu, criou sua rede de fornecedores e concessionárias e aumentou sua produção em mais de 240% entre 2006 e 2017, além de exportar veículos para 24 países, com destaque para a América Latina, e atingir seu objetivo de se estabelecer no mercado consumidor latino-americano.

Esta pesquisa também entende a impossibilidade de compreender o desenvolvimento do capitalismo e das forças produtivas nacionais sem o papel central do Estado; sejam os Estados centrais do capitalismo, sejam os Estados periféricos. Em relação aos Estados centrais, a pesquisa chamou a atenção para a França, que, após ser acionista majoritária da Renault, ainda possui cerca de 25% da empresa. A força mundial da empresa, obtida principalmente após os anos 1990, não pode ser entendida sem o papel do Estado francês. De maneira semelhante, destaca-se o papel do Estado brasileiro na chegada da Renault e de diversas outras montadoras estrangeiras; a diferença está na submissão.

Enquanto o circuito espacial produtivo foca na circulação material, com a rede de concessionárias, fornecedores etc., essa dialética entre Estado e mercado diz respeito aos círculos de cooperação, essenciais para a garantia do funcionamento da firma.

O Brasil concedeu às empresas estrangeiras uma série de benefícios fiscais, vistos ao longo da pesquisa, que determinaram o sucesso das montadoras multinacionais e o fracasso das nacionais. Esses benefícios, no caso da Renault,

incluem terreno, ramal ferroviário exclusivo, pátio no Porto de Paranaguá, investimento inicial de 40%, além da série de isenções fiscais.

O que percebemos com a chegada e a atuação da Renault S.A. no Brasil é a acentuação da internacionalização e expansão da sua circulação material, com o aumento das exportações dos veículos produzidos no Brasil para a América Latina e África; entretanto, também compreendemos a manutenção dos fixos de decisão em pontos estratégicos e que diferem espacialmente da produção material, com destaque para o Laboratório de Inovação nos EUA, país em que a Renault comercializa seus veículos, mas não possui planta industrial. A globalização não significa a homogeneização dos processos produtivos, muito menos o fim dos Estados nacionais; mas sim a acentuação da contradição entre centro e periferia do sistema.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, M.W.Z. **Carro não se constrói, compra-se**: o empreendedor brasileiro na indústria automobilística entre os anos 70 e 90. 2016. 240 f. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-graduação em História, PUC-RS, Porto Alegre, 2016. Disponível em: <https://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/9552/1/000481155-Texto%2bCompleto-0.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2022.
- ANFAVEA, Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo, 2002
- ANFAVEA, Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo, 2007
- ANFAVEA, Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo, 2018
- ANFAVEA, Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo, 2020
- BOTELHO, A. Reestruturação produtiva e produção do espaço. O caso da indústria automobilística instalada no Brasil. **Revista do departamento de Geografia**, São Paulo, v. 15, p.55-64, 2002.
- BRESSER-PEREIRA, L.C. A taxa de câmbio no centro da teoria do desenvolvimento. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 75, n. 26, p. 7-28, 2012.
- CANO, W. A desindustrialização no Brasil. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 21, n. 4, p. 831-851, 2015. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8642273>. Acesso em: 15 fev. 2022.
- CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, [s. l.], v. 22, n. 3, p. 461-474, 2010.
- CCFA, Immatriculations & commandes, 2015
- CHIAPETTI, R.J.N. **Evolução da ocupação urbana da cidade industrial de Curitiba-CIC**. 1994. 147 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.
- CORONEL, D. A.; AZEVEDO, A. F. Z. D.; CAMPOS, A. C. Política industrial e desenvolvimento econômico: a reatualização de um debate histórico. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 34, n. 1, p. 103-119, Março 2014.
- DINIZ, CC. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração, nem contínua polarização. **Nova Economia**, [s. l.], v. 3, ed. 1, p. 35-64, 1993.
- FIRKOWSKI, O.L.C. A nova lógica de localização industrial no aglomerado metropolitano de Curitiba. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 103, p. 79-100, 2002.

- FIRKOWSKI, O.L.C. A inserção do estado do Paraná no processo de desconcentração da indústria automobilística brasileira. **Revista de Geografia**, [s. l.], n. 11-12, p. 74-111, 2002.
- FIRKOWSKI, O.L.C. Internacionalização e novos conteúdos de Curitiba. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 107, p. 93-107, 2004.
- FIRKOWSKI, O.L.C. As transformações produtivo-organizacionais na Renault, sua implantação no Brasil e a emergência dos PIF's. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 18, p. 87-119, 2008.
- FREDERICO, S. Circuito espacial produtivo do café e o jogo de escalas. **Mercator**, [S.L.], v. 13, n. 1, p. 37-48, 2014
- GOMES, P.C.C. Um lugar para a Geografia: contra o simples, o banal e o doutrinário. In: MENDONÇA, F.; SAHR, C.L.L.; SILVA, M. (Orgs.). **Espaço e tempo: complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico**. Curitiba: Ademadan, 2009. p. 13-30.
- GOTTMANN, J. A evolução do conceito de território. **História Econômica do Brasil**, Campinas, v. 2, ed. 3, p. 523-545, 2012. Disponível em: <http://aqbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/86>. Acesso em: 15 fev. 2022
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 1992. v. 2.
- LOURENÇO, G. A instalação da Renault no Paraná: um modelo de interpretação. **Análise Conjuntural**, [s. l.], v. 18, p. 3-8, 1996.
- LENIN, V. I. U. **Imperialismo: fase superior do capitalismo**. *Germinal: marxismo e educação em debate*, [S. l.], v. 4, n. 1, p. 144–224, [1917] 2013
- MAMIGONIAN, A. Visão geográfica do Brasil atual: Estado, crises e desenvolvimento regional. **Revista Latino-Americana de Geografia Econômica e Social**, Campinas, v. 1, ed. 1, p. 7-44, julho/dez 2019. Disponível em: <https://revistas.unila.edu.br/geocon/issue/view/138>. Acesso em: 15 fev. 2022.
- MARX, K. **Contribuição à Crítica da Economia Política**. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, [1859] 2008.
- MASSEY, D. B. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- MASSEY, D. A Mente Geográfica. **GEOgraphia**, Niterói, v. 19, n. 40, p. 36-40, 2017.
- PACHECO, C. A. **Novos padrões de localização industrial?** Tendências recentes dos indicadores da produção e do investimento industrial. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 1999.
- PEREIRA JUNIOR, E.A. O Debate sobre a Desindustrialização no Brasil: Abordagens Concorrentes e um olhar a partir da Geografia. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 30, p. 1-20, 2019.
- PRADO JUNIOR, C. **História Econômica do Brasil**. 30. ed. São Paulo: Brasiliense, 1976.

QUINALHA, L.R. **Renault do Brasil Automóveis S.A:** estudo de caso da estratégia operacional. 2001. Dissertação (Mestrado em Administração) - Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Curitiba, 2001. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/2111>. Acesso em: 15 fev. 2022.

RANGEL, I. Economia: Milagre e Antimilagre. *In*: RANGEL, I. **Os Desenvolvimentistas**: Obras Reunidas. 1. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. v. 1, p. 681-735.

SANTOS, R. **Análise da estrutura de governance e do processo de cooperação da rede de fornecedores-parceiros da Renault do Brasil S/A.** 2002. 186 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Economia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002

SANTOS, M. **Metamorfoses do Espaço Habitado.** 1. ed. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **Da Totalidade ao Lugar.** 1. ed. São Paulo: Edusp, [1977] [1989] 2005.

SANTOS, M. **Espaço e Método.** 1. ed. São Paulo: Livraria Nobel, 1985.

SOUZA, M.L. **Os Conceitos fundamentais da Pesquisa Socioespacial.** 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.

VERDI, A.R. **Grupos Econômicos globais e territórios locais:** Alcatel e Renault no Brasil. São Paulo, 2003. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia