

## INDUSTRIALIZAÇÃO, QUESTÃO AMBIENTAL E MERCOSUL

### Breve análise da inserção do Paraná<sup>1</sup>

Olga Lúcia Castreghini de Freitas FIRKOWSKI<sup>2</sup>

#### RESUMO

O artigo analisa a inserção do Paraná no Mercosul, particularmente em relação ao processo recente de industrialização paranaense. Divide-se em quatro partes: a primeira apresenta informações sobre as relações do Brasil com o Mercosul; a segunda as estratégias de participação do Paraná no Bloco; a terceira as perspectivas da industrialização paranaense a partir da análise dos novos investimentos e de sua distribuição espacial, enquanto a quarta insere algumas reflexões sobre a questão ambiental relacionada ao processo recente de industrialização, no âmbito da Região Metropolitana de Curitiba.

*Palavras-chave:* industrialização, Mercosul, novos investimentos, questão ambiental.

#### ABSTRACT

The paper offers an analysis of the insertion of Paraná in Mercosul, particularly in the context of the recent process of industrialization in the state of Paraná. There are four parts, as follows: the first one provides information about the relationship between Brazil and Mercosul; the second one considers the strategies of participation used by Paraná, the third one regards the perspectives of industrialization in Paraná in light of the new investments and of their spatial distribution; last, some reflections upon the environmental issues that have emerged during the recent process of industrialization in the Metropolitan Region of Curitiba are presented.

*Key words:* industrialization, Mercosul, new investments, environmental issue.

<sup>1</sup> Palestra proferida durante a XIV Semana de Geografia do Departamento de Geociência da Universidade Estadual de Londrina - Paraná, em outubro de 1998.

<sup>2</sup> Professora Assistente do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Paraná.

O tema "industrialização, questão ambiental e Mercosul" é extremamente amplo e complexo. No entanto, no intuito de abranger os três eixos temáticos – que, apesar de distintos, estão relacionados – serão analisadas primeiro suas especificidades e, segundo, suas correlações.

Especialmente, a despeito do recorte ser dado no título, ou seja, o Mercosul, tratar-se-á o mesmo na perspectiva de uma nova possibilidade econômica (principalmente de mercado) que se apresenta para o Brasil e de modo especial para o Paraná. É este portanto o recorte espacial predominante, o Paraná, em suas conexões aos três eixos identificados anteriormente, tratando o envolvimento paranaense como um tema transversal.

Temporalmente, a análise se fará na perspectiva do processo recente por que passa a economia paranaense, particularmente a década de 90, aliás, ela própria reveladora da nova dinâmica de bloco imbrida após o Tratado de Assunção, assinado em março de 1991.

O objetivo principal é a busca de elementos que permitam fazer frutíferas tais relações, apresentando uma leitura crítica da realidade em curso. Isso conduzirá a um exercício de interpretação e à compreensão da nova dinâmica espacial estabelecida.

Para a Geografia paranaense abre-se um grande campo de investigação, isto porque o estado coloca-se como um grande laboratório onde novos processos se desenvolvem e interagem.

#### A INSERÇÃO DO BRASIL NO MERCOSUL

O Mercado Comum do Sul, ou simplesmente Mercosul, apresenta-se como um espaço econômico ou bloco concebido na perspectiva de ampliação dos mercados dos Estados-Partes,<sup>2</sup> quais sejam, Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, implicando na adoção de políticas setoriais e macroeconômicas entre seus membros.

Sua origem pode ser identificada a partir da assinatura do Tratado de Assunção, ocorrido em março de 1991 e seus principais objetivos podem ser compreendidos com a transcrição de parte do artigo I, do Capítulo I do referido Tratado, segundo o qual o Mercosul implica:

<sup>2</sup> Denominação dada a cada um dos países participantes do Mercado Comum do Sul.

A livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países através, entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições não tarifárias à circulação de mercadorias e de qualquer outra medida de efeito equivalente;

O estabelecimento de uma tarifa externa comum e a adoção de uma política comercial comum em relação a terceiros Estados ou agrupamentos de Estados e a coordenação de posições em foros econômico-comerciais regionais e internacionais;

A coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados Partes – de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegária, de transportes e comunicações e outras que se acordem –, a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre os Estados-Partes; e o compromisso dos Estados Partes de harmonizar suas legislações, nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração.

Para a viabilização do Mercosul, foi criada uma série de comissões e subgrupos de trabalho, visando a discussão e acerto de posição no âmbito das inúmeras questões que envolvem um empreendimento desta natureza. Além desses, algumas reuniões especializadas ocorreram, dentre elas as relacionadas ao meio ambiente, as REMA – Reunião Especializada em Meio Ambiente, voltadas ao equacionamento de questões amplas, como aquelas referentes à estrutura institucional e legal do setor ambiental em cada país e a elaboração de um Código Ambiental do Mercosul. No entanto, tais questões situam-se no nível macro, de legislação federal de cada país e pouco se relacionam às questões locais, particularmente àquelas oriundas do jogo de interesses estabelecido entre os grandes capitais, vislumbrando tão vasto mercado, e os governos locais (estaduais e municipais no caso brasileiro).

Segundo BARBOSA (1998), o Mercosul ainda é uma "união aduaneira imperfeita porque alguns de seus produtos somente integrarão a Tarifa Externa Comum quando o Regime de Adequação for extinto no final de 1998 e quando forem unificadas as tarifas de bens de capital em 2001 e dos setores de informática e telecomunicações em 2006" (p.1).

Para o autor, o Mercosul teve um grande avanço no âmbito da livre movimentação dos bens, ainda não acompanhado pela livre movimentação de pessoas, serviços e capitais, área onde a integração é incipiente e que deverá avançar nos próximos anos. Igualmente LAHORGUE (1997)

entende que a integração existente no Mercosul é essencialmente comercial, envolvendo decisões sobre fusões, novas localizações, e demais medidas que visam a maior eficiência do setor produtivo e o aumento da competitividade.

Os dados sobre o comércio exterior brasileiro revelam a significativa participação que o Mercosul tem conquistado enquanto intensificação das trocas. Segundo o Ministério das Relações Exteriores, o comércio brasileiro, com o Mercosul, passou de US\$ 3,6 bilhões em 1990, antes portanto da assinatura do Tratado, para US\$ 10,5 bilhões em 1994, dos quais somente as exportações brasileiras corresponderam a US\$ 1,3 bilhão e US\$ 5,9 bilhões, respectivamente.

A tabela 1 apresenta informações relativas às exportações brasileira por blocos econômicos e dá uma idéia precisa da crescente participação do Mercosul no total.

Tabela 1 – Exportações brasileiras para blocos econômicos, % do total

BLOCO	1990	1992	1994
União Europeia	21,4	29,6	27,1
NAFTA (menos México)	26,2	20,8	21,7
Ásia	16,8	15,5	16,2
MERCOSUL	4,2	11,4	13,6
ALADI (menos Mercosul)	6,0	9,7	9,8
Outros	15,4	13,0	13,6

Fonte: Ministério das Relações Exteriores

Quanto às importações brasileiras, a participação do Mercosul apresentou aumento de 3% entre 1992 e 1994, não havendo significativas alterações desde 1990; é o que pode ser observado na tabela 2.

Tabela 2 – Importações brasileiras originárias dos blocos econômicos, % total

BLOCO	1990	1992	1994
União Europeia	22,2	25,5	25,1
NAFTA (menos México)	23,4	26,4	24,8
MERCOSUL	11,2	10,8	14,0
Ásia	8,4	8,5	13,1
ALADI (menos Mercosul)	6,0	3,2	5,2
Outros	26,6	24,6	17,8

Fonte: Ministério das Relações Exteriores

Em seu conjunto, a balança comercial brasileira relacionada ao Mercosul tem se caracterizado por um sensível déficit, ou seja, a participação das importações brasileiras tem sido superior às exportações. Quanto aos principais parceiros dentro do bloco, há nítida supremacia da Argentina, ficando Paraguai e Uruguai em posições pouco significativas no conjunto.

O Mercosul apresenta-se como um atraente espaço econômico que detém cerca de 200 milhões de habitantes e um PIB estimado em 800 bilhões de dólares. Dessa forma, um dos grandes desafios para as empresas que se mostram interessadas em tal conjunto é transformar parte do mercado potencial de 200 milhões de pessoas em mercado efetivo de consumidores para seus produtos.

Resalta-se, contudo, que tal espaço pode ser dividido em duas porções: a do Mercosul de fato e a do Mercosul de direito; tal distinção pode ser observada na figura 1.

Figura 1 – O Mercosul de fato e o de direito



Fonte: Simonsen Associados, 1996

Na representação, além da exclusão de parte considerável do território brasileiro e do sul da Argentina, incluem-se porções da Bolívia e do Chile, ainda não integrados ao bloco. Observa-se que, no caso brasileiro, a influência direta do Mercosul ocorre no centro-sul do país, e não em todo o conjunto territorial, e é nesse contexto que o Paraná almeja se destacar.

#### O PARANÁ E O MERCOSUL: ESTRATÉGIAS DE PARTICIPAÇÃO

O Estado do Paraná tem visto crescer sua participação no âmbito do Mercosul e, concomitantemente, processos recentes têm destacado o Paraná no cenário industrial nacional.

Segundo a Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Desenvolvimento Econômico, o Paraná aparece como tendo uma "vocalização" para liderança no conjunto do bloco; isso se justifica pela sua posição estratégica em relação ao Mercosul e por aspectos relevantes como a qualidade de vida, a infra-estrutura e a capacitação humana.

Desse modo, o Paraná estaria localizado, segundo a mesma fonte,

no centro geográfico de um excepcional mercado emergente, formado pelos países da América do Sul. Numa faixa de 1.300 quilômetros em torno do seu território, onde estão os maiores centros econômicos do Brasil e as capitais dos países do Mercosul, vive uma população de 200 milhões de consumidores potenciais (Paraná, perfil econômico - SEID, 1998).

Considerando as relações comerciais do estado por blocos econômicos tem-se a tabela 3, que demonstra a participação dos mesmos no conjunto das exportações paranaenses.

Do total de cerca de US\$ 48 bilhões de exportações brasileiras no ano de 1996, a participação do Paraná foi de US\$ 4 bilhões, ou seja, aproximadamente 8%.

Os principais produtos exportados foram aqueles relacionados ao complexo soja, incluindo o farelo, óleos e grãos, responsáveis por 52,5% das exportações (SEID, 1998), seguido por cigarros, com 4,82%, café solúvel, com 3,92%, e bombas injetoras para motores de ignição por compressão, com 3,60%.

Figura 2 - O Estado do Paraná no Mercosul



Fonte: SEID, 1998.

Tabela 3 - Exportações paranaenses por blocos econômicos, 1996.

Bloco	%
União Européia	44,42
Ásia	15,17
MERCOSUL	10,64

Fonte: Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Desenvolvimento Econômico.

No quadro geral das exportações, nota-se o predomínio dos produtos relacionados principalmente ao setor agrícola, mas no que concerne ao Mercosul destacam-se os produtos manufaturados. Segundo WOSCH (1997), "o rol de produtos que compõem as exportações paranaenses ao Mercosul é representado, em grande parte, por manufaturados (86%, em 1996), diferentemente da União Européia e da Ásia, cujas aquisições têm o domínio dos básicos, especialmente os produtos do complexo soja (farelo, óleo e soja)" (p.8). Desse modo, o recente incremento do setor industrial do Estado apresenta relação direta com a ampliação de mercado para além das fronteiras nacionais.

Duas tabelas podem ser utilizadas para a visualização do peso das exportações paranaenses de manufaturados para o Mercosul. Ambas tiveram origem em dados do IPARDES, apresentados por WOSCH (1997, p.8-9), e são as tabelas 4 e 5, apresentadas a seguir.

Tabela 4 - Exportações paranaenses ao Mercosul, por gêneros industriais em %

Gêneros industriais	1995	1996
Extração de minerais	0,02	0,06
Minerais não-metálicos	2,61	2,35
Metallurgia	2,00	1,47
<b>Mecânica</b>	<b>18,85</b>	<b>20,71</b>
Material elétrico	3,22	6,24
Material de transporte	4,45	6,29
Madeira	4,98	4,37
Mobiliário	1,27	1,13
<b>Papel e papelão</b>	<b>18,64</b>	<b>17,02</b>
Borracha	0,10	0,09
Couro e peles	0,17	0,20
<b>Química</b>	<b>15,82</b>	<b>15,07</b>
Farmacêutica	0,02	0,01
Perfumaria, sabões e velas	2,33	1,50
Produtos de matéria plástica	0,68	0,59
Têxtil	1,27	1,30
Vestuário	0,51	0,57
Produtos alimentares	7,39	7,24
Bebidas	0,61	0,78
Fumo	7,36	4,78
Editorial e gráfica	0,10	0,19
Diversos	0,28	0,57
Total geral	92,64	92,53
Total em US\$	312.807.264	417.898.543
Total das export. ao Mercosul em US\$	312.859.422	451.823.056

Fonte: Tabela elaborada a partir dos dados contidos em Análise Conjuntural, IPARDES, v. 19, 1997, p.8.

As exportações totais ao Mercosul tiveram um crescimento de 34% entre 1995 e 1996, enquanto a participação dos produtos industrializados no total das exportações foi de cerca de 92,5% nos dois períodos, com destaque para os gêneros mecânica, papel e papelão e química.

Tabela 5 - Empresas paranaenses com destaque nas exportações ao Mercosul, 1996.

Empresa	% export.
New Holland	8,57
Petrobrás	8,37
Klabin	8,08
Philips Morris	4,78
Volvo	4,62
Bosch	3,22
Compass	2,64
Wegcel	2,28
Equitel	1,87
TOTAL	45,43

Fonte: Tabela elaborada a partir dos dados contidos em Análise Conjuntural, IPARDES, v.19, 1997, p.8.

Nove empresas paranaenses foram responsáveis, em 1996, por 45% das exportações ao Mercosul (tabela 5). Dessas, apenas uma não se localizava na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), qual seja, a Klabin; as demais distribuíam-se, predominantemente, entre Curitiba e Araucária. O total das exportações dessas nove empresas foi de cerca de 205 milhões de dólares.

Pelo exposto, não é difícil associar o incremento da atividade industrial no Estado do Paraná aos interesses das empresas em atingir o Mercosul, além, é claro, do grande mercado interno, cujo acesso aos produtos industrializados vem crescendo em função da estabilização da moeda, e de outros fatores que não serão discutidos nesse texto.

Para tanto, o território paranaense vem sendo preparado, a partir de uma rede de infra-estrutura, com destaque para as rodovias que compõem o anel de integração, as ferrovias, ou seja, vias para transferência de informações, baseadas principalmente nas redes de fibras óticas, cujo trajeto é paralelo às principais rodovias do Estado, modernização de aeroportos e portos, além da construção de pontes de ligação estratégica com o Paraguai, dentre outras.

## AS PERSPECTIVAS DA INDUSTRIALIZAÇÃO PARANAENSE

A economia paranaense sempre foi fortemente relacionada ao setor agropecuário, mas a partir dos anos 70 alguns esforços foram implementados de modo a dinamizar seu parque industrial, destacando-se a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), a instalação da Refinaria da Petrobrás em Araucária, além do centro produtor de óleos vegetais em Ponta Grossa, todos na década de 70.

Os resultados de tais iniciativas passam a ser visíveis na estrutura industrial do Estado após a década de 80, conforme pode ser observado na tabela 6.

Tabela 6 - Gêneros industriais mais representativos no Paraná, 1939-1980

Segundo o gênero do estabelecimento	1939	1949	1959	1970	1980
1ª	Prod. Alm.	Prod. Alm.	Prod. Alm.	Prod. Alm.	Prod. Alm.
2ª	Madeira	Min. não met.	Madeira	Madeira	Madeira
3ª	Min. não met.	Madeira	Min. não met.	Min. não met.	Min. não met.
4ª		Bebidas	Mobiliário	Mobiliário	Mobiliário
5ª					Metalúrgica
6ª					Mecânica

  

Segundo o setor da produção	1939	1949	1959	1970	1980
1ª	Prod. Alm.	Prod. Alm.	Prod. Alm.	Prod. Alm.	Química
2ª	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Prod. Alm.
3ª	Química e Farm.	Papel e Papelão		Têxtil	Madeira
4ª				Min. não met.	Min. não met.
5ª					Papel e Papelão
6ª					Têxtil

  

Segundo o pessoal ocupado	1939	1949	1959	1970	1980
1ª	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira
2ª	Prod. Alm.	Prod. Alm.	Prod. Alm.	Prod. Alm.	Prod. Alm.
3ª	Min. não Met.	Min. não Met.	Min. não Met.	Min. não Met.	Min. não Met.
4ª		Mobiliário	Mobiliário	Mobiliário	Mecânica
5ª					Mobiliário
6ª					Metalúrgica

Fonte: IBGE, Censos Econômicos e Industriais, 1939-1980. In: FIRKOWSKI, 1997.

Assim, até a década de 70, a estrutura industrial paranaense foi caracterizada pelo predomínio dos seguintes gêneros: produtos alimentares, madeira, minerais não metálicos, mobiliário, papel e papelão e têxtil, e só a partir da década de 80 é que os gêneros química, metalúrgica e mecânica apareceram no rol dos mais representativos, quando se analisa a variável valor da produção.

No entanto, quando observada apenas a variável número de estabelecimentos, a situação anterior parece permanecer nos anos 90; é o que pode ser observado na tabela 7, o que reforça a cautela que se deve ter ao considerar essa variável na análise.

Tabela 7 - Gêneros industriais de destaque no Paraná em 1998, segundo o número de estabelecimentos

Gênero de atividade	% dos estab.
Produtos alimentares	15,6
Vestuário, Calçados e Art. Tec.	14,9
Madeira	11,3
Mobiliário	9,5
Metalúrgica	8,8
Prod. Minerais Não Metálicos	8,0

Fonte: Secretaria da Indústria, Comércio e Desenvolvimento Econômico, 1998.

Utilizando a classificação de TORRES (1993), que distribui os gêneros industriais entre: *indústrias de bens intermediários*, composta pelos gêneros minerais não metálicos, metalúrgica, papel e papelão e química; *indústria tradicional*: madeira, mobiliário, couros e peles, têxtil, vestuário, produtos alimentares, bebidas, fumo, editorial e gráfica e diversas; e *indústria tecnológica*: mecânica, material elétrico e de comunicações, material de transporte, borracha, farmacêuticos, perfumaria, sabões e velas e produtos de matéria plástica, pode-se concluir que as *indústrias tradicionais* aparecem como as mais representativas no conjunto, seguidas pelas de *bens intermediários* e de forma muito incipiente pela *tecnológica*.

TORRES (1993) atribui à mudança na estrutura industrial brasileira com a passagem do predomínio das *indústrias tradicionais* às de *bens intermediários* o agravamento da questão ambiental, por serem estas últimas consideradas mais poluidoras e intensivas em recursos naturais; tais indústrias passam a ter um peso significativo na estrutura industrial brasileira após a década de 80.

Igualmente foi a partir de então que a estrutura industrial paranaense passou a demonstrar sinais de alteração, capitaneada, de forma considerável, pela implantação da Refinaria da Petrobrás em Araucária (Região Metropolitana de Curitiba) e da Cidade Industrial de Curitiba (CIC).

A partir de meados da década de 90, mudanças significativas passam a caracterizar a economia paranaense e o setor industrial.

Segundo informações do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo, a previsão de distribuição espacial dos investimentos nas indústrias no período 1997-2000 coloca o Paraná na sétima posição dentre os estados que receberão maior quantidade de investimentos. Na relação destacam-se: São Paulo com 29,6% do total; Rio de Janeiro com 13,4%; Bahia com 10,9%; Minas Gerais com 10,8%; Rio Grande do Sul com 7,0%; Espírito Santo com 5,0% e Paraná com 4,3%. Do total de investimentos, cerca de US\$ 125 bilhões em perto de 950 projetos, apenas quatro gêneros industriais são responsáveis por 54% do total, sendo: química com 21,1%, metalúrgica com 11,9%, celulose e papel com 10,9% e material de transporte (veículos automotores) com 9,8%; ou seja, três representantes das indústrias de bens intermediários e um de indústria tecnológica. A Região Sul participa, no conjunto nacional, com 13,6% do total dos investimentos, tendo à sua frente o Nordeste com 21,4% e o Sudeste com 58,8% do total.

O processo recente de industrialização paranaense pode ser emblematicamente situado a partir do anúncio da vinda da montadora francesa Renault para o Paraná, mais especificamente para a Região Metropolitana de Curitiba (município de São José dos Pinhais), no ano de 1995, o que pode ser considerado o marco das transformações na estrutura industrial produtiva, com a emergência do gênero material de transportes (*indústria tecnológica*), especialmente centralizado na Região Metropolitana de Curitiba.

Segundo o governo estadual, o Paraná vive um processo de interiorização da indústria em que não só a Região Metropolitana mas sobretudo os municípios do interior estariam se beneficiando do recente processo de industrialização. Assim lê-se na página da Secretaria da Indústria, Comércio e Desenvolvimento Urbano na Internet, em relação à atração de investimentos, que

a profusão de novos investimentos no interior do Paraná reflete a preocupação do governo em distribuir por todo o Estado os benefícios da industrialização, como a geração de empregos e a distribuição da renda [...] os investimentos trazidos ao Paraná pelas indústrias automobi-

listicas sediadas na Região Metropolitana de Curitiba representam apenas 25% dos novos negócios que estão chegando ao Estado. Os outros 75% estão erguendo fábricas e plantando desenvolvimento de Norte a Sul (In: [www.pr.gov.br/seid/](http://www.pr.gov.br/seid/), Atração de Investimentos).

De fato, observa-se um crescente número de estabelecimentos industriais por todo o Estado, ao que acompanha uma grande modernização da infra-estrutura através do cabeamento de fibra óptica, do anel de integração rodoviário, ou da recente proposta de nova rota para o gasoduto Brasil-Bolívia, contemplando o norte do Paraná e alcançando, pelo interior do Estado, a Região Metropolitana de Curitiba.

No entanto, uma análise mais atenta dos dados pode levar ao questionamento da "descentralização" e conduzir para o reforço da idéia de centralização não só das atividades relacionadas ao gerenciamento industrial, mas do próprio processo industrial, se visto na perspectiva não do número de estabelecimentos mas do montante dos investimentos correspondentes.

É o que se pretende apontar a seguir, considerando o processo de industrialização recente e sua desconcentração como um dos elementos componentes da metropolização que estenderia a localização das indústrias pelos demais municípios da Região Metropolitana, mas centralizaria em Curitiba uma série de funções metropolitanas, notadamente os serviços especializados, processo esse entendido não como ganho dos demais municípios em detrimento da metrópole, mas, pelo contrário, como reforço do papel de comando desta.

Os dados a serem analisados são oriundos da Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e do Desenvolvimento Urbano, divulgados em junho de 1998 e correspondem aos novos investimentos que tiveram protocolo assinado entre empresa e Governo do Estado, visando sua adesão ao Programa Paraná Mais Empregos (Decreto nº 1511 de 29/12/1995), e o usufruto dos benefícios nele previsto.

Tal Programa insere-se no entendimento de "descentralização", caracterizada como uma política governamental de estímulo ao desenvolvimento de regiões menos desenvolvidas.

Pode-se destacar como principais objetivos do Programa:

- estimular novos investimentos industriais no Paraná;
- oferecer condições de integração de cadeias produtivas prioritárias ao interesse econômico e social do Estado;

- permitir a desconcentração industrial/regional;
- estimular a criação de fornecedores de partes, peças e componentes dos gêneros mecânica, material elétrico e de comunicações, material de transporte e química;
- apoiar a modernização tecnológica e o desenvolvimento de novos produtos, financiando gastos com pesquisa e desenvolvimento contratados em instituições localizadas no Estado;
- incentivar o investimento através da apropriação total dos créditos de ICMS pagos na aquisição ou transferência de bens de capital. (Programa Paraná Mais Empregos, p.2).

Operacionalmente, a parte do ICMS enquadrável no Programa fica retida pelo estabelecimento industrial gerando seu autofinanciamento, não havendo assim o recolhimento e posterior liberação.

O Programa estabelece como áreas prioritárias aquelas que possuem um maior percentual do ICMS incremental, ficando estabelecidos os seguintes percentuais:

- Curitiba e Araucária: 50%;
- Ponta Grossa, Maringá, Londrina e São José dos Pinhais: 70%;
- demais municípios da RM e do Estado: 80%;
- 100% para indústrias de produtos sem similar no Estado, independente de sua localização.

Nota-se que a Região Metropolitana reservam-se diferentes percentuais de incentivos; os municípios considerados como *demais municípios da RM* fazem parte do chamado "cinturão de empregos" e, conseqüentemente, enquadram-se na lógica do Governo de promover a "descentralização" industrial no Estado do Paraná. Nesse conjunto insere-se Campo Largo, onde está instalada a fábrica da Chrysler, além de vários fornecedores.

São José dos Pinhais, local escolhido pela Renault e Audi/Volkswagen, aparece na faixa de 70% enquadrável, enquanto para Curitiba e Araucária o percentual é de 50%. Vale lembrar que os produtos sem similar no Estado contam com o percentual de 100% no ICMS, independente de sua localização.

Assim, tais incentivos, além de outros previstos individualmente em cada protocolo como doação de terrenos e terraplanagem, participação nos investimentos etc., atraíram um total de 77 indústrias até junho de 1998, não sendo consideradas aquelas que tiveram seus entendimentos diretamente com as prefeituras municipais sem a intervenção do governo estadual.

Como resultado, a distribuição industrial entre interior/litoral e Região Metropolitana pode ser observada na tabela 8.

Tabela 8 - Distribuição das empresas entre interior/litoral e Região Metropolitana

Localização	núm. estab.	%	US\$ milhões	%	Empregos diretos	%
Região Metropolitana	37	48	4.016,78	66	14.967	41,5
Interior e Litoral	40	52	2.078,60	34	21.098	58,5
TOTAL	77	100	6.095,38	100	36.065	100

A tabela 8 representa um olhar diferenciado sobre os mesmos dados que permitem aos governantes afirmarem que está em marcha um processo de "descentralização" industrial e que o interior estaria inserido no processo, tal qual a Região Metropolitana.

Se a análise se voltar para o número de estabelecimentos, constata-se um equilíbrio entre as empresas localizadas no interior e na RMC, respectivamente, 48% e 52%. Semelhante conclusão, a da "descentralização", obtém-se se a variável eleita for o número de empregos criados, onde o interior participa com 58,5% e a Região Metropolitana com 41,5%. Deve-se lembrar, contudo, que os gêneros industriais predominantes no interior são qualitativamente diferenciados dos localizados na RMC; no interior dá-se um reforço da antiga estrutura industrial produtiva, com a participação dos setores diretamente ligados à agropecuária. É o caso, dentre outros, do Grupo Meneguette, Dagránja, Comaves, Globoaves, responsáveis por grande parte dos empregos a serem criados e, em sua maioria, de capitais nacionais. São setores que se caracterizam pelo uso de mão-de-obra intensiva, daí a grande participação do interior no número de empregos, e o *referendum* à "descentralização" anunciada pelo governo.

Porém, se a análise é feita priorizando o montante de investimentos e os novos gêneros, distintos daqueles pertencentes à estrutura produtiva tradicional do Estado e cujo processo produtivo insere-se no que há de mais moderno, com capital e tecnologia intensivas – os gêneros denominados por TORRES (1993) como de *indústrias tecnológicas* – temos a exacerbação do papel da Região Metropolitana, respondendo por perto de 70% do total de investimentos, contra pouco mais de 30% do interior.

Resalta-se, ainda, que os investimentos na RMC não se distribuem de forma equilibrada entre os 25 municípios, mas entre apenas dez deles, de forma geral, e com concentração em apenas cinco, como pode ser observado na Tabela 9.

Nesse contexto, observa-se a grande concentração de capitais no entorno da metrópole, particularmente na área que representa a extensão da mancha urbana de Curitiba, notadamente os municípios de São José dos Pinhais, Campo Largo, Fazenda Rio Grande, Quatro Barras e Mandrituba. Curitiba, por sua vez, participa com modestos percentuais no conjunto metropolitano: 12% dos capitais, 13,5% dos estabelecimentos e 9% dos empregos. Modesta participação, naquele que tem sido apontado como o boom industrializante do Paraná, porém perfeitamente consoante com a nova fase que se coloca para a metrópole, uma cidade voltada aos serviços e gestão mais que à indústria propriamente dita e cujo processo de expansão se amplia para além de seus limites municipais.

Tabela 9 - Distribuição das novas indústrias na Região Metropolitana de Curitiba

Município	% estab.	% capitais	% empregos
São José dos Pinhais	21,6	47,1	41,0
Mandrituba	21,6	1,9	11,7
Curitiba	13,5	11,8	9,2
Quatro Barras	10,8	2,0	6,1
Campo Largo	10,8	24,3	9,9
Araucária	5,4	1,1	0,5**
Piraquara	5,4	0,5	2,0
Campina Grande do Sul	5,4	0,3	2,7
Pirineis	2,7	1,2	1,0
Fazenda Rio Grande*	2,7	10,0	16,0

\* O investimento anunciado para este município foi o da Electrolux, que, no entanto, suspendeu o mesmo por questões conjunturais da produção/venda de eletrodomésticos no Brasil.

\*\* Dos dois estabelecimentos previstos, apenas um declarou o número de empregos.

Parte considerável dos novos capitais localizados em Curitiba nada mais são do que a ampliação de unidades produtivas já instaladas na Cidade Industrial de Curitiba: é o caso da Volvo e da Bosch.

Pela análise feita, pode-se concluir pela exacerbação da concentração industrial na área metropolitana por Curitiba, principalmente quando priorizada a qualidade dos investimentos que para ela se dirige, não só enquanto montante, mas sobretudo grandes empresas transnacionais, pautadas por novos processos produtivos, tal é o caso da Renault, cuja produção se realizará pelo sistema *Just-in-time*, com quatro fornecedores compartilhando o espaço da fábrica principal, além de outros instalados no mesmo distrito industrial.

Tais fatos dão à metrópole uma nova característica, aquela que se relaciona à sua desconcentração, à sua expansão, ao relacionamento cada vez mais intenso e dinâmico com as cidades vizinhas, compartilhando certas atividades e parte da população, porém distanciando o conceito de Região Metropolitana daquele de área metropolitana, diferenciando uma delimitação legal – a primeira, de um processo, o de metropolização, que ocorre de forma seletiva no interior da Região Metropolitana institucionalizada.

#### A QUESTÃO AMBIENTAL RELACIONADA AOS PROCESSOS ANALISADOS

Para MARTINE (1993), "o crescimento econômico, nos moldes conhecidos, é extremamente devastador de recursos naturais e poluidor do meio ambiente" (p.10); "são os países industrializados que estão causando os problemas ambientais globais mais graves como o efeito estufa, o buraco na camada de ozônio, o esgotamento dos recursos naturais não-renováveis e a acumulação de lixo tóxico" (p.13). Por consequência, a globalização de padrões de produção e consumo, através do avanço das companhias transnacionais, agravados pela pobreza característica dos países do então chamado Terceiro Mundo, tem sido decisiva para a exacerbação dos problemas ambientais de forma generalizada pelo mundo.

Quando constata-se que, no Brasil, mais de 75% da população vive em cidades, é preciso ter em mente o significado desse dado para a compreensão dos problemas ambientais. Nesse contexto, a atividade industrial se destaca por provocar alterações ambientais de diferentes dimensões.

Século MARTINE (1993), no Brasil o rol de problemas ambientais tem relacionamento direto com a industrialização atrasada e com a pobreza, salientando

a poluição do ar e da água pelas indústrias de transformação e de processamento, assim como pelos gases provenientes do fluxo intenso de veículos; a precariedade dos serviços de água, lixo e esgotos; o crescimento desenfreado de favelas, cortiços e invasões, assim como de sua insalubridade; o aumento na ocorrência e gravidade de enchentes devido ao desmatamento e ao adensamento demográfico; a poluição da água, da terra e dos alimentos devido à utilização de doses maciças de agrotóxicos na agricultura com o intuito de aumentar a produtividade e assim fazer frente à demanda crescente; a destruição produzida pela mineração a céu aberto em pleno coração de certas cidades, e assim por diante (p. 35).

Além dos resultados diretos da ação da indústria, como a utilização desmesurada de recursos naturais, a poluição do ar, água e solo, a localização industrial pode ser portadora de conflitos ambientais, em razão da escolha de localização feita pelos grandes grupos econômicos e pela subordinação dos governos locais e estaduais em prontamente atenderem às demandas impostas, sob pena do capital migrar para outras áreas.

Como ressalta MARTINE (1993), "em todos os níveis da questão ambiental existem interesses conflitantes e, portanto, custos a serem alocados a determinados setores ou determinadas sociedades" (p. 38) e quando o que está em jogo é a localização de grandes empresas, tais custos tendem a ser socializados pela população da área receptora de tais capitais, mesmo que, num primeiro momento, ela não se dê conta de quão alto eles serão no futuro.

Este parece ser o caso do Paraná na atualidade, mais precisamente da Região Metropolitana de Curitiba, área eleita para exemplificar as estreitas relações entre "industrialização, Mercosul e questão ambiental".

Parte-se da premissa, pelo exposto anteriormente, que o Mercosul constitui-se num promissor mercado consumidor e que a inserção do Paraná tem-se dado fundamentalmente pela via dos produtos manufaturados e pela localização favorável do Estado em face de tal mercado. Igualmente entende-se que a participação dos produtos manufaturados paranaenses tende a se reforçar na medida em que o Estado incrementa seu parque industrial, particularmente nos setores ligados ao gênero material de transportes. Desse modo, no jogo de interesses que antecedeu à atração de certas indústrias e dentre as vantagens oferecidas, pode-se identificar os "interesses conflitantes" a que se referiu MARTINE (1993), citado anteriormente, particularmente no que concerne à questão ambiental.

Uma grande polêmica tem permeado a política de atração de investimentos industriais no Paraná: muito se tem discutido sobre os benefícios e os custos do recente processo de industrialização. Quanto aos benefícios, eles são divulgados pelo governo como sendo inúmeros: criação de empregos para os paranaenses, dinamização de outros setores da economia, melhor distribuição da renda, aumento na arrecadação de impostos futura (para não dizer futuríssima, em virtude das concessões efetuadas), dentre tantos outros; porém, os custos não são muito bem explicitados..., como aqueles referentes à participação de 40% nos investimentos por parte do Estado do Paraná, através do FDE (Fundo de Desenvolvimento Econômico), gerenciado pelo Banestado, que pode alcançar o limite de US\$ 300 milhões; os custos do terreno com cerca de 2.500.00m<sup>2</sup> e estimado em R\$ 12 milhões, além dos investimentos em infra-estrutura e tantos outros que, segundo documento divulgado pelo Senador Roberto Requião, totalizariam um custo de R\$ 562.500,00 por emprego gerado, cerca de 3.200 até o final do projeto no ano 2005.

A esses somam-se os custos ambientais, particularmente oriundos da implantação do Parque Industrial Automotivo em área de proteção aos mananciais, uma vez que o mesmo se localiza na Bacia do Alto Rio Iguaçu que, pelo Decreto 2964/80, foi considerada área de manancial e, como tal, não permitia a localização industrial.

A despeito dessa limitação legal, em 18 de março de 1996 a Prefeitura de São José dos Pinhais aprovou a Lei 03/96 que criou o Distrito Industrial e a Companhia de Desenvolvimento de São José dos Pinhais. Apenas em 6 de maio de 1996, cerca de um mês e meio depois, o Governo estadual revogou o Decreto 2964/80, através do Decreto 1751, definindo uma nova configuração para as áreas das bacias que compõem os mananciais e recursos hídricos de interesse da Região Metropolitana de Curitiba, excluindo a área do Distrito Industrial.

O RIMA, instrumento criado para salvaguardar o meio ambiente face a projetos públicos ou privados, foi realizado pela Universidade Livre do Meio Ambiente (Unilivre), e nele tratou-se da análise da criação do Distrito Industrial e não do Parque Industrial Automotivo, ou seja, o RIMA referiu-se genericamente à criação do Distrito como se não houvesse inquilino certo para o mesmo. Nessas condições, apesar de inúmeros questionamentos das entidades ambientalistas, o Relatório foi aprovado.

Um retrato do jogo de interesses e da visão dos políticos locais sobre as questões ambientais que cercam o empreendimento pode ser obtido observando-se um trecho da justificativa apresentada pelo Secretário da Indústria e Comércio de São José dos Pinhais, segundo o

qual "um levantamento feito pela Unilivre mostra que a área de mananciais está degradada devido ao assoreamento de rios, às invasões e à ocupação desordenada do solo. O distrito industrial irá resgatar esse ambiente degradado. Uma fábrica do porte da Renault só vai ordenar as condições de desenvolvimento da região" (*O Estado do Paraná*, 18/04/1996, p.13).

Nota-se um discurso gratificado ao grande capital, cuja intervenção reconduzirá o ambiente ao caminho correto, diferente do que ocorria até então.

Na verdade trata-se de um processo de requalificação espacial, ou seja, nova qualidade e novo valor são imprimidos ao espaço, não sendo portanto viável a permanência dos usos anteriores, os quais "verdadeiramente" eram portadores de condições degradantes ao ambiente.

Nessa ótica, a população de baixa renda, que anteriormente já feria a legislação residindo no local, passa a ser a grande responsável pelos danos ambientais nas áreas de mananciais, pois ela polui, degrada e compromete o ambiente, diferentemente dos grandes capitais e dos loteamentos de classe alta, que estariam "preparados" para ocupar sem degradar.

Outra questão polêmica é a que se refere à construção do Contorno Leste, condição para a implantação da Renault no local, e que corta parte considerável da área de mananciais e áreas de proteção ambiental (APA) estaduais e municipais; aliás ele próprio não submetido ao RIMA.

Há que se destacar também a contradição dessas ações do Governo do Estado com aquelas referentes ao PROSAN (Programa de Saneamento Ambiental, patrocinado pelo Banco Mundial), implementadas nos últimos anos e na mesma área em foco, promovendo o reassentamento das famílias que ocupavam as áreas de mananciais, visando a recuperação da área e o resgate de sua função ambiental.

No entanto, as ações do Governo no sentido de consolidar a vinda dos grandes capitais têm isentado os mesmos de uma série de responsabilidades, dentre elas a ambiental, como aquela onde a Renault está totalmente isenta de consequências ambientais futuras. É o que consta no Protocolo assinado entre o Estado do Paraná, o município de São José dos Pinhais e a Renault, segundo o qual

...o Estado e o Município comprometem-se a implementar todos os meios adaptáveis às circunstâncias do caso, tais como eliminação de detritos, recuperação de materiais ou saneamento das águas poluídas e assumir todas

as consequências que poderão decorrer da contaminação do solo, das áreas vizinhas e/ou lençol freático, de modo a evitar ou reparar qualquer efeito nocivo, para que a RENAULT do BRASIL jamais possa ser acionada em razão de prejuízos de qualquer natureza, a pessoas ou coisas.

A aprovação das construções do Projeto e a fiscalização da construção do Parque Renault do Brasil serão competência do órgão administrador do Distrito Industrial de São José dos Pinhais, respeitada a legislação ambiental (Protocolo de Acordo Renault-Estado do Paraná, março de 1996, item 1.3).

Um dos questionamentos mais recorrentes dos ambientalistas no caso da Renault referiu-se à determinação do local para a implantação do empreendimento sem que alternativas fossem consideradas.

O interesse da Renault pela área pode ser entendido quando se observa sua proximidade ao Porto de Paranaguá, ao Aeroporto Alfonso Pena (aliás a empresa terá ramais ferroviários exclusivos e prioridade de atendimento em ambos), ao Contorno Rodoviário (em construção), que permitirá uma rápida e eficaz ligação com as demais rodovias estaduais e federais.

Tais condições são fundamentais, principalmente quando se pretende exportar cerca de 50% da produção. É o que afirmou o Diretor da Renault para o Mercosul, apontando a unidade do Paraná como aquela que centralizará as operações de logística do Mercosul (*Gazeta do Povo*, 18/9/98), além de produzir, na nova unidade de motores recém-anunciada, cerca de 70% dos motores Renault no Mercosul até o ano 2001.

Observa-se uma estratégia de produção em bloco, com fábricas no Brasil, Argentina e Uruguai, além de Chile, Colômbia e México, produzindo, em sua maioria, modelos distintos que alcançarão os demais mercados, além de unidades específicas para produção de componentes que abastecerão todas as fábricas do Mercosul, como as caixas de câmbio no Chile e os motores no Brasil (*Gazeta do Povo*, 2/10/98).

Essa estratégia baseia-se nas previsões de que o Mercosul se transformará no principal mercado automobilístico mundial, haja vista a possibilidade de expansão nas vendas, pois enquanto na Europa e EUA a relação carro/habitante é de cerca de 1 por 1, ou seja, um carro por habitante, no Brasil ela é de 1,8 carros por 10 habitantes e na Argentina de 1 carro para 5 habitantes, revelando portanto, um mercado promissor (*Gazeta do Povo*, 18/9/98).

Pelo exposto, mais do que respostas sobre a relação indústria-Mercosul-questão ambiental, ampliam-se os questionamentos sobre os

caminhos que têm sido escolhidos para promover o "desenvolvimento" da sociedade paranaense; as opções ambientais tomadas e seus rebatimentos futuros; a geração da expectativa de solução do problema do desemprego e com isso a atração de mais pessoas para a Região Metropolitana de Curitiba (cujo índice de crescimento tem sido o mais acelerado dentre as regiões metropolitanas brasileiras, alcançando, entre 1991 e 1996, 3,4%); a subserviência do Estado ao grande capital, financiando-o e alterando, em nome da modernidade e do progresso, a legislação e comprometendo a eficácia de instrumentos legais, criados e supervisionados pelo próprio Estado relativos ao meio ambiente (RIMA, licenciamento, legislação, ...).

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARBOSA, Rubens A. *O Mercosul no contexto regional*. Disponível na Internet em [www.mre.gov.br/getec](http://www.mre.gov.br/getec)
- FIRKOWSKI, OLGA L.C.F. Industrialização e ação do Estado. Considerações sobre a Região Metropolitana de Curitiba. *RA'E GA. O espaço geográfico em análise*. Curitiba, UFPR, n.1, 1997, p.119-131.
- JORNAL Gazeta do Povo, 18/9/98 e 2/10/98.
- JORNAL O Estado do Paraná, 18/04/1996.
- LAHORGUE, Maria A., Dinâmica espacial da produção e da população e as zonas de fronteira - reflexões sobre o Mercosul. In: CASTELLO et al. (Org.) *Fronteiras na América Latina. Espaços em transformação*. Porto Alegre, Editora da UFRGS/FEE, 1997, p.44-54.
- MARTINE, George. A demografia na questão ecológica: falácias e dilemas reais. In: MARTINE, G. (Org.), *População, Meio ambiente e desenvolvimento. Verdades e contradições*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1993, p.9-19.
- \_\_\_\_\_. População, meio ambiente e desenvolvimento: o cenário global e nacional. In: MARTINE, G. (Org.), *População, Meio ambiente e desenvolvimento. Verdades e contradições*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1993, p.21- 41.
- MINISTÉRIO das Relações Exteriores em [www.mre.gov.br/getec](http://www.mre.gov.br/getec)
- MINISTÉRIO da Indústria, Comércio e Turismo em [www.mict.gov.br](http://www.mict.gov.br)
- PROTOCOLO de Acordo Renault - Estado do Paraná, Curitiba, março de 1996.
- SECRETARIA Estadual da Indústria, Comércio e Desenvolvimento Econômico em [www.pr.gov.br/seid](http://www.pr.gov.br/seid)
- SIMONSEN Associados em [www.simonsen.com.br](http://www.simonsen.com.br)
- TORRES, Haroldo da G. Indústrias sujas e intensivas em recursos naturais: importância crescente no cenário industrial brasileiro. In: MARTINE, G. (Org.), *População, Meio ambiente e desenvolvimento. Verdades e contradições*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 1993, p.43-63.
- WOSCH, Luiz F.O. Exportações industriais do Paraná ao Mercosul. *Análise Conjuntural*. Curitiba, IPARDES, 1997, p.7-9.