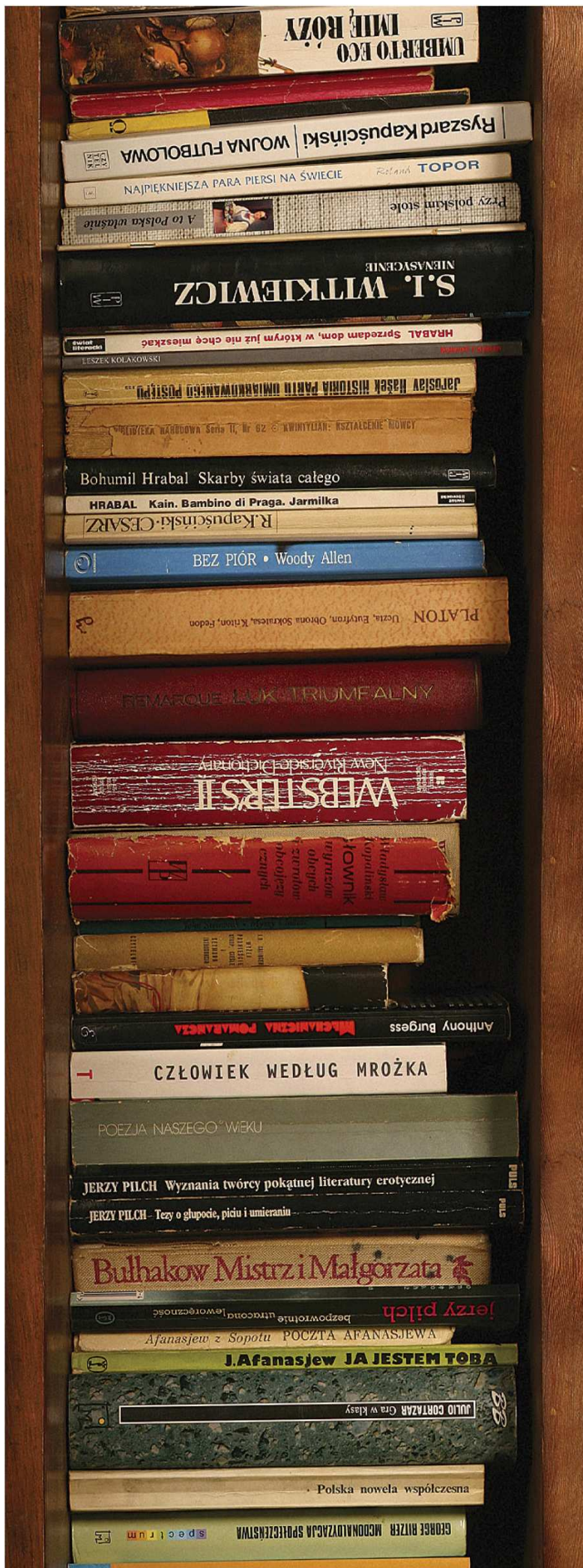


ISSN: 1980-0193

PERSPECTIVAS CONTEMPORÂNEAS

Revista eletrônica de ciências
sociais aplicadas.

V.1, N.2, 2006



EDITORIAL

Perspectivas Contemporâneas
Faculdade Integrado
Campo Mourão – Paraná – Brasil
Av. Irmãos Pereira, 670, Centro
Fone: 55 44 3523 1982
CEP: 87301-010

Editor Chefe
Patrícia Regina Cenci Queiroz

Editor de Revisão e Correção
Ana Paula Previante Widorski

Editor de Língua Estrangeira
Aparecida da Penha dos Santos
Wilson Parteka Olipa

Editor de normalização
Vinicius Ortiz de Camargo

Editor de Layout
Luciana Aparecida Bastos

Projeto Gráfico e Edição Final
Emanuelle Torino
Marcos Vinicius Meira
Patrícia Regina Cenci Queiroz

Suporte Técnico
José Leandro Xavier
xavier@grupointegrado.br

revista *Perspectivas Contemporâneas*

Um dos maiores anseios dos seres humanos nas mais diferentes épocas é a busca da verdade, tornando-a uma das mais interessantes e difíceis proposições; tanto que, ao longo de sua existência na Terra, a humanidade tem buscado a verdade em diversas fontes, tais como a intuição, a autoridade, a tradição, o bom-senso e a ciência.

A ciência, em especial, por meio da realização de pesquisas e da utilização de experimentos e procedimentos científicos, busca a solução de problemas em inúmeras áreas.

Analisando brevemente o histórico das publicações periódicas evidencia-se sua importância no processo de comunicação científica, uma vez que são consideradas o principal meio de divulgação dos resultados de pesquisas e experiências, favorecendo a disseminação do conhecimento propiciado pelas descobertas da ciência.

As principais funções dos periódicos científicos são a memória e arquivo do conhecimento, a comunicação entre os membros de diversas comunidades científicas e a formalização do conhecimento.

Além disso, a literatura científica beneficia-se, talvez mais do que qualquer outra área da comunicação, do vertiginoso progresso da eletrônica e da Internet. A velocidade com que são transmitidas as informações, além de outros recursos que jamais seriam utilizados na versão impressa, certamente tem revolucionado a ciência.

Neste contexto, a revista ***Perspectivas Contemporâneas*** ao publicar seu segundo número, já conta com o registro no ISSN e publica um artigo internacional, isso demonstra o fortalecimento e a credibilidade que, com seriedade, a publicação conseguiu atingir em tão pouco tempo de existência.

Emanuelle Torino
Bibliotecária

EMPRESA MOTRIZ E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: UMA ANÁLISE DO IMPACTO DA MONTADORA RENAULT EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (PR)⁽¹⁾*Augusta Pelinski⁽²⁾**Daliane Silva R.⁽³⁾**Jandir Ferrera de Lima⁽⁴⁾**UNIOESTE – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo-PR***RESUMO**

Este artigo tem como objetivo analisar o impacto das empresas de alta tecnologia (constituindo um pólo de crescimento) no desenvolvimento regional. Para isso, fez-se uma análise do caso da empresa Renault em São José dos Pinhais, analisando as mudanças no crescimento do PIB, do emprego, do comércio, da indústria, e do aumento da zona urbana após a sua instalação. Para comprovar tais resultados utilizou-se um modelo linear e calculou-se o multiplicador do emprego. Como resultado, percebeu-se que a vinda desta empresa influenciou, de forma positiva, o PIB, o surgimento de novas indústrias, novos comércios, aumentando a urbanização, tendo influência positiva na criação de novos empregos e, sobressaindo, em relação aos demais setores, quanta a multiplicação do emprego. Tais resultados indicam que, de forma geral, houve uma melhoria para toda a sociedade.

PALAVRAS-CHAVE: pólos de crescimento, tecnologia, empresa motriz, desenvolvimento regional

COMPANY AND REGIONAL DEVELOPMENT: AN ANALYSIS OF RENAULT ASSEMBLY IMPACT IN SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (PR)**ABSTRACT**

This article aims to analyze the high technology companies, establishing a growth center, in the regional development. The company Renault, located in São José dos Pinhais, was analyzed: the changes in the growth of GNP - Gross National Product, employment, commerce, industry, and the growth of the urban area after the plant started working. To be sure of the results, a linear model was used, and the employment multiplier was calculated. As a result, we noticed that the coming of the company influenced positively the GNP, appearing of new industries, new stores, more people living around, and new job opportunities. All the society receive the benefits.

KEYWORDS: growth center, technology, company, regional development

INTRODUÇÃO

A teoria dos pólos de crescimento é oriunda dos trabalhos desenvolvidos por Perroux (1977), que considera o crescimento de uma economia como resultado da presença de empresas motrizes, que dinamizam a atividade econômica, gerando externalidades positivas para toda a região. Porém, autores como Santos (2003) contestam essa teoria, alegando que esta teoria tem base apenas teórica, não aplicando de forma efetiva na realidade. Para Santos (2003), uma região que busca o desenvolvimento através de pólos de crescimento cria dois circuitos distintos: o superior, que é resultado direto da modernização tecnológica; e o inferior, que é relativamente mais pobre que o circuito superior, tendo uma maior marginalização da sociedade.

Assim, as indústrias modernas, que são a chave da criação de um pólo de crescimento, não são dinâmicas como afirma Perroux (1977), pois elas são incapazes de oferecer empregos suficientes para criar um ambiente de desenvolvimento em toda uma região e até mesmo de uma pequena localidade. Enfim, Santos (2003) deixa bem claro que o crescimento (via empresas de alta tecnologia) não aparece como um processo capaz de eliminar a pobreza, dada a falta de efeitos positivos da modernização, ampliando o circuito inferior.

Nesse sentido, coloca-se a seguinte questão: Qual o real impacto de uma empresa de alta tecnologia no desenvolvimento econômico regional? Com o intuito de responder a essa questão e analisar o real efeito desse tipo de empresa, e de certa forma validar a concepção de Santos (2003) ou de Perroux (1977), este artigo objetiva analisar a influência de uma empresa motriz numa região. Para isso foi escolhida a região de São José dos Pinhais, onde se instalou a montadora de automóveis Renault no final da década de 1990. A escolha de uma montadora de automóveis para análise deu-se pelo seu papel no conjunto da economia regional. Segundo Kun (1994), o crescimento oriundo pela instalação de uma grande empresa moderna, caracterizada pela forte concentração de capitais, com decomposição técnica de tarefas, mecanização e separação dos fatores de produção entre si, acarreta o aumento na produção de outras indústrias, induzindo a um crescimento do volume de produção

da economia regional maior que o crescimento da própria indústria motriz. A autora cita a empresa montadora como exemplo de indústria motriz, que está incorporado no complexo automobilístico. Uma montadora, ao se instalar em determinada região, tem como efeito multiplicador “para trás” a implantação de autopeças e de outros insumos específicos, tendo como efeitos “para frente” a implantação de revendedoras de veículos, consórcios, postos de gasolinas, serviços de manutenção, financiadoras de veículos, entre outros.

Além disso, este artigo faz uma breve revisão de literatura sobre os conceitos de pólo de crescimento, fazendo, posteriormente, a análise empírica do impacto da empresa de alta tecnologia sobre o crescimento do PIB, da urbanização, do número de empregos, do aumento do setor terciário e do setor secundário sobre a região escolhida.

Deve-se ressaltar que a escolha da cidade de São José dos Pinhais como objeto de análise vem do fato que a mesma é considerada uma metrópole emergente, com desenvolvimento econômico advindo da agropecuária e de atividades geradas pela própria indústria, comércio e prestação de serviços. A sua localização geográfica é uma das mais privilegiada, estando a uma distância de 60 km do Porto de Paranaguá, fazendo ligação com as regiões Sudeste, Centro-oeste, Nordeste e Sul do Brasil além da interligação com países do Mercosul. O município possui ainda uma ótima infra-estrutura que foi reforçada com a construção do novo Aeroporto Internacional Afonso Pena, considerado o mais moderno aeroporto da América Latina. Nos últimos sete anos foram realizadas mais de 1000 obras voltadas para melhorar a vida da comunidade e possibilitar a instalação de novas empresas (GUEDES; FARIA, 2002).

O ponto fundamental para a decisão da instalação da empresa Renault nesta cidade foi o acordo com o governo do Estado do Paraná, oficializado em 12 de março de 1996. Este acordo consistia, basicamente, na diminuição dos impostos, em que, somente a partir de 2002 a empresa passaria a pagá-los regularmente; também o Estado associou-se à montadora, responsabilizando-se por 40% do total de investimentos; além disso, ofereceu uma ótima infra-estrutura, uma malha

rodoviária e ferroviária, junto com outros bens públicos, tais como um elevado nível de qualidade de vida e disponibilidade de mão-de-obra qualificada (GUEDES; FARIA, 2002). Todos esses fatos contribuíram para que, em outubro de 1996 a empresa iniciasse os trabalhos de terraplanagem e, em 4 de dezembro de 1998 inaugurasse a Fábrica Ayrton Senna. Por isso, nos últimos anos, a cidade recebeu mais de R\$ 2 bilhões em investimentos, sobretudo no setor automobilístico, passando a ser o segundo maior pólo automobilístico do Brasil e o primeiro da região Sul.

2. AS EMPRESAS DE ALTA TECNOLOGIA E A DINÂMICA REGIONAL: EVIDÊNCIAS TEÓRICAS

A teoria dos pólos de crescimento enfatiza o papel das forças internas de crescimento, caracterizando-se pelos recursos naturais, pelo mercado interno, pela tecnologia, pelo empresariado e pela própria estrutura industrial existente. Perroux (1977) observou que o crescimento econômico não surge ao mesmo tempo e nem em todo o território, mas sim, em pontos específicos, que ele chama de “pólos”. O autor reconhece que quando se busca o desenvolvimento através de uma polarização se tem, inicialmente, um crescimento localizado, não sendo disseminado em todo o espaço ou no aparelho produtivo. No entanto a própria tecnologia, posteriormente, dissipa os resultados e, isso ocorre dado à interdependência técnica existente entre as indústrias que transmitem o crescimento para toda a região. De forma mais específica, Perroux (1982) acredita que o crescimento é difundido do pólo para outras regiões através de diversos canais de integração como os meios de transporte e comunicação, através dos insumos industriais, do comércio de bens finais e das matérias primas.

Da mesma forma, autores como Hirschman (1977), Higgins (1985), Klaasen (1977) acreditam que para se ter um crescimento em toda região é necessário criar, primeiramente, uma infra-estrutura em alguns núcleos para que o investimento no setor produtivo seja atraído, desenvolvendo, a princípio, somente aquele pólo. Desta forma, a curto-prazo, tem-se uma desigualdade inter-regiões temporária. Para esses autores, dado que a presença de uma indústria-chave ou motriz no pólo acarreta

uma série de demandas de outras indústrias, o crescimento econômico seria difundido para outras economias (regiões, municípios), elevando o produto, o emprego e a tecnologia de todo o conjunto.

Paelinck (1977) ressalta que, através das rendas geradas por essa indústria, o setor terciário também prospera e ocorre uma concentração de novas atividades, atraídas pela disponibilidade de certos fatores de produção e pela infra-estrutura disponibilizada para atrair a empresa motriz. Firms satélites surgem para abastecer a indústria motriz ampliando a infra-estrutura local, com geração de novas economias externas. Neste contexto, o autor argumenta que uma empresa motriz, mesmo de alta tecnologia, é capaz de se desenvolver, gerando externalidades positivas para toda a região.

Kun (1994) destaca que, em virtude desse encadeamento existe entre as indústrias do pólo, criam-se vantagens em relação à escala de produção, principalmente nos elos inter-setoriais, com maior grau de inovação tecnológica, moldando as condições necessárias para uma rápida difusão dos impulsos de crescimento dos setores propulsores para outros setores. Assim, o desenvolvimento das forças produtivas é impulsionado pela introdução da inovação tecnológica, que assume um papel primordial na determinação da realocação dos fatores de produção e na capacidade de acumulação. Segundo a autora, o desenvolvimento de novas tecnologias passa a ser um agente relevante, que ocasiona a expansão das oportunidades de combinações de recursos materiais e humanos disponíveis, indicando o melhor uso dos recursos e, desta forma, aumentando a competitividade das indústrias da região. Kun (1994) aponta ainda que o desenvolvimento tecnológico, que é uma consequência da polarização, implica em mudanças na capacidade produtiva das economias e na participação dos diferentes fatores de produção, podendo assim, implicar na alteração da produção. Essa mudança pode ser considerada como fator propulsor do processo de desenvolvimento da economia regional, manifestando-se, primordialmente, através do fenômeno da polarização.

Santos (2003) discorda plenamente destes autores, destacando que a teoria dos pólos de crescimento é totalmente seletiva, tendo como grande resultado, apenas a

ampliação da pobreza no circuito inferior, ou seja, nas atividades de pequena escala. Nesse circuito inferior as relações econômicas ocorrem, de forma mais intensa, dentro da própria região, caracterizando-se por uma população preponderantemente mais pobre. Ele explica que isso ocorre porque em uma industrialização baseada no desenvolvimento e administração tecnológica todas as decisões de produção se transferem para o circuito superior, ou seja, a maioria das relações ocorre fora da área que a circunda. Isso proporciona declínio das empresas do circuito inferior. Ele complementa destacando que o fomento de núcleos industriais baseados em alta tecnologia advém de uma teoria aristocrática e discriminatória que, em virtude da falta de efeitos positivos da modernização tecnológica, origina e amplia o circuito inferior.

Santos (2003) destaca ainda que nenhuma das teorias espaciais leva em conta a existência de um outro sub-sistema econômico, que coexiste com a economia moderna. Ele relata que, a modernização desintegra a economia e a sociedade em todos os níveis. Todas as vantagens locais mudam em benefício do centro motor e desencadeiam poderosos movimentos migratórios. O autor prossegue destacando que, estas novas atividades modernas não são capazes de fornecer empregos suficientes para todos os que foram atraídos, refugiando uma grande gama de trabalhadores, que não conseguiram empregos, no circuito inferior, formando uma verdadeira periferia dentro do pólo, cada vez mais empobrecida.

Santos (2003) discorre que, no espaço do “terceiro mundo”, a exigência de tecnologia esta concentrando o aparato produtivo cada vez mais nas mãos de alguns e em poucos pontos do espaço. O autor destaca que no atual período tecnológico está difundindo duas variáveis pelo “terceiro mundo”: o consumo e a informação, as quais são fatores de dispersão da população e não de desenvolvimento regional. O autor justifica isso, explicando que quando novos gostos são difundidos e coexistem com gostos tradicionais, o aparato econômico é forçado a adaptar-se, tanto aos imperativos de uma poderosa modernização quanto para a nova realidade social que é herdada, criando dois circuitos distintos: o **Inferior** (endógeno às regiões) e o **Superior** (resultado direto da modernização tecnológica e exógenos) .

Assim, Santos (2003) argumenta que o crescimento de determinada região não depende da presença de uma grande indústria, como destaca Perroux (1997), pois nem sempre as indústrias modernas são complementares, não produzindo efeitos disseminadores e nem sendo dinâmicas, dado o grande uso de capital. A modernização oriunda da presença da grande empresa em determinada região tem como resultado a concentração seletiva e cumulativa da produção moderna, com difusão generalizada “apenas” do empobrecimento e não do crescimento. Ele destaca que, se fosse possível redirecionar tanto a produção quanto o consumo do setor moderno para o interior ter-se-ia uma desconcentração das atividades modernas, disseminando-as fora do núcleo. .

3. AS EMPRESAS DE ALTA TECNOLOGIA E A DINÂMICA REGIONAL: EVIDÊNCIAS EMPÍRICAS.

Para a verificação empírica do impacto de uma empresa de alta tecnologia numa região foram coletados alguns dados junto a Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais (PIB, urbanização, estabelecimentos comerciais e industriais) e da Relação Anual de informações Sociais (número de emprego total da cidade, número de emprego nas indústrias, no setor automobilístico), ente os anos de 1992 a 2004. Com esses dados foram construídos modelos econométricos que visavam captar a influência de uma empresa de alta tecnologia (Renault) sobre: a geração de emprego, o crescimento do PIB, o número de estabelecimento comercial, industrial e o aumento da zona urbana.

Como a presença de uma empresa motriz é uma variável qualitativa, no intuito de captar a sua influencia construiu-se uma variável artificial, denominada de variável Dummy (GUAJARATI, 2000). A variável Dummy (D) assumiu valores de 1 (indicando os anos de presença da Renault) ou 0 (indicando os anos de ausência dessa empresa).

Os modelos de regressão construídos possuíam apenas uma variável explicativa, sendo exclusivamente dummies [“Modelos de Análise de Variância (ANOVA)”]:

$$Y = b_0 + b_1 D + U \quad (1)$$

Onde:

- Y: variável dependente (PIB, Emprego, Urbanização, Comércio, Empresas);
- D: 1 anos de presença empresa matriz na cidade;
- 0 Caso contrario (isto é, anos sem a presença da empresa matriz);
- U: resíduos estimados.

Para saber se a variável artificial exerceu efeito sobre cada variável dependente foi efetuado o teste t, analisando se o “b1” estimado era estatisticamente significativo, ao nível de significancia de 95%. E para identificar o grau de explicação da Dummy sobre cada variável dependente foi efetuado o cálculo do coeficiente de determinação (R^2):

$$R^2 = n \cdot \frac{\sum Y \cdot D - \sum Y \cdot \sum D}{n \cdot \sum D^2 - (\sum D)^2} \quad (2)$$

Com tais resultados pode-se averiguar se a presença da empresa Renault exerce efeito sobre o PIB, o emprego, a urbanização, o comércio e sobre a atração de novas empresas. Antes de ter feito as análises desas regressões, calculou-se a correlação (de Sperman) entre estas variáveis (dummy, PIB, vinda de novas empresas, empregos, vinda de empresas relacionadas com o pólo automotivo, empregos oriundos desse ramo, comércio e urbanização) com o intuito de analisar o efeito multiplicador da economia, dada a presença da empresa Renault.

Através dos dados oriundos da RAIS referente ao número total de empregados no município e no Brasil, e do número de empregados no setor automobilístico da cidade e do país, no 2003, calculou-se o multiplicador do emprego para o setor automobilístico e para os demais setores existente no município. A metodologia utilizada para o cálculo do multiplicador foi a mesma utilizada por Piffer et all (2002), tendo as seguintes fórmulas:

$$EN = aE \text{ para } (0 < a < 1)$$

$$E = \alpha E + EB \quad (3)$$

$$EB = E - \alpha E$$

$$EB = E(1 - \alpha) \quad (4)$$

$$E = 1 / (1 - \alpha) \cdot EB \text{ ou } E = K \cdot EB \quad (5)$$

Em que:

- K: multiplicador de emprego
- E: emprego total
- EB: emprego básico
- EN: emprego não básico
- α : coeficiente do emprego

3.1. Os Benefícios da Empresa Automotiva como Empresa Motriz

Kun (1994) ressalta que, as atividades realizadas no complexo automobilístico intensificam outras atividades econômicas, ligadas ao próprio atendimento deste como, também, dos recursos humanos ali centralizados. Em torno deste complexo, intensifica-se a concentração populacional, dado que outras empresas buscam usufruir das economias de aglomeração, das externalidades positivas, das tecnológicas existentes e das disponibilidades de infra-estrutura social-econômica. Dentro deste contexto, a busca pela vinda da empresa Renault constituiu numa tentativa de fomentar toda a economia da região de São José dos Pinhais, através da efetivação da região como detentora de um dos maiores pólos automobilísticos do Brasil. Segundo Guedes e Farias (2002) a empresa gerou, de forma direta, cerca de dois mil empregos, com estimativa de geração de dez a quinze mil empregos indiretos. Foram previstos investimentos de US\$ 670 milhões na primeira fase da instalação da empresa e de US\$ 330 milhões na segunda fase. Adicionalmente, os investimentos dos fornecedores da empresa na região foram estimados em aproximadamente em US\$ 230 milhões.

Na Tabela 1 estão apresentados oito modelos econométricos relacionando a variável Dummy (presença da Renault) com o Produto Interno Bruto do município de São José dos Pinhais, o emprego, o comércio, a urbanização, a atração de novas indústrias, a atração de indústrias relacionadas com a empresa motriz e o número de emprego que estas indústrias criaram. Antes de analisar cada modelo, buscou-se averiguar a relação causal entre estas variáveis, calculando -no Quadro 1- a

correlação entre elas. Como resultado, observa-se que a presença da Renault está correlacionada, positivamente, com todas as outras variáveis. Além disso, o PIB, a urbanização, a atração de indústrias, a atração de indústria relacionada com a Renault e o emprego estão todas correlacionadas positivamente uma com as outras. Por isso, qualquer variação positiva em uma variável terá efeitos positivos em todas as outras variáveis, ao nível de significância de 1% (isso porque a correlação entre duas variáveis mede o grau de associação linear entre elas). Nesse sentido, se ocorrer um aumento do PIB, acarretado pela presença da montadora de veículos Renault, aumentará também o emprego, a urbanização, o comércio e a atração de novas empresas, o que aumentará novamente o PIB num efeito multiplicador. Qualquer movimento em uma dessas variáveis afetará todas as outras, demonstrando que estas variáveis possuem uma relação dinâmica, gerando encadeamentos produtivos sobre a economia local e regional.

No Gráfico 1 observa-se que a vinda da empresa Renault influenciou positivamente a criação de novas firmas. Isso pode ser explicado pelo grande investimento feito pela empresa na cidade, pela existência de economias de aglomerações, pela tendência à geração de renda na região e, pela própria demanda interna da empresa que, possivelmente, criou um ambiente favorável ao investimento, atraindo outras indústrias. Da mesma forma, a Tabela 1 indica que a instalação de outras indústrias na cidade é explicada em 77,85% pela presença da Renault na região. No período analisado, a Renault atraiu em média 602 novas indústrias, o que confirma a teoria de Perroux (1977, 1982) quanto à instalação de novas empresas em decorrência do encadeamento técnico, promovido pela empresa motriz.

Quadro 1: correlação de Sperman entre as variáveis

| | Urbanização | Dummy | PIB | Indústria | Admissão | Comércio | Ind. Ligadas à motriz | Emprego setor automobilístico |
|-------------------------------|-------------|--------|--------|-----------|----------|----------|-----------------------|-------------------------------|
| Urbanização | 1,00 | 0,866* | 1,00* | 1,00* | 0,907* | 1,00* | 1,0* | 0,902* |
| Dummy | 0,866* | 1,00 | 0,866* | 0,866* | 0,866* | 0,866* | 0,869* | 0,772* |
| PIB | 1,00* | 0,866* | 1,00 | 1,00* | 0,907* | 1,00* | 1,00* | 0,902* |
| Indústria | 1,00* | 0,866* | 1,00* | 1,00 | 0,907* | 1,00* | 1,00* | 0,902* |
| Admissão | 0,907* | 0,866* | 0,907* | 0,907* | 1,00 | 0,907* | 0,881* | 0,797* |
| Comércio | 1,00* | 0,866* | 1,00* | 1,00* | 0,907* | 1,00 | 1,00* | 0,902* |
| Ind. Ligadas à motriz | 1,00* | 0,869* | 1,00* | 1,00* | 0,881* | 1,00* | 1,00 | 0,902* |
| Empregos setor da ind. Motriz | 0,902* | 0,772* | 0,902* | 0,902* | 0,797* | 0,902* | 0,902* | 1,00 |

FONTE: Dados da Pesquisa

*: Significativo a um nível de significância de 1%

De forma mais específica, a presença da empresa Renault influenciou e determinou em 84,63% a criação de 104 novas firmas, ligadas diretamente ao setor automobilístico. Dado o alto grau de explicação (84,63%) da variável “presença da Renault” sobre a atração de empresas ligadas a ela, e a forte correlação existente entre elas, pode-se inferir que, a vinda dessas novas indústrias constituiu a chamada “*polarização técnica*”, demonstrando que a empresa Renault possui todo um encadeamento, com efeitos multiplicativos tanto “para trás” quanto “para frente”.

Tabela 1 - modelo econométrico relacionando PIB, urbanização, admissão de empregados, número de indústrias e de comércio em função da presença da Renault (Dummy).

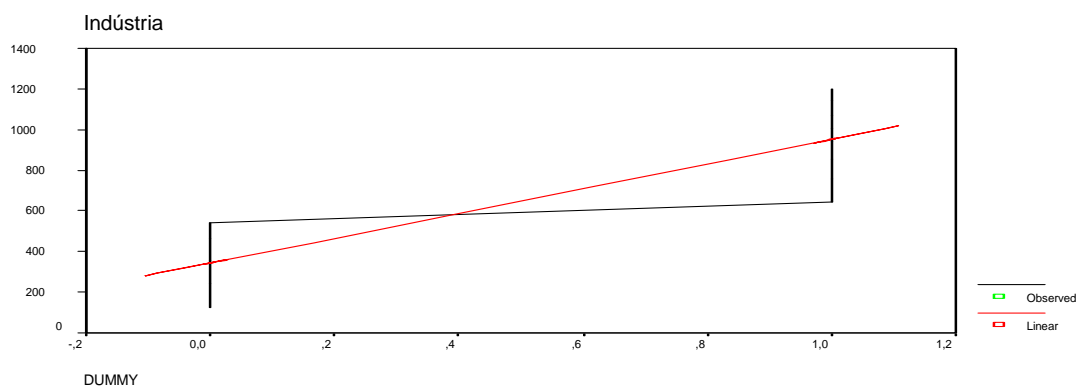
| Variáveis dependentes | Constante | p valor para constante | Dummy | p valor para b ₁ | R ² (%) |
|---|-----------|------------------------|---------|-----------------------------|--------------------|
| PIB | -484,79 | 0,4073 | 3990,2 | 0,003* | 71,37 |
| PIB | — | — | 3508,42 | 0,00* | 71,37 |
| Urbanização | 150203 | 0,001* | 63518,8 | 0,00* | 77,86 |
| Admissão | 11097,1 | 0,00* | 7927,4 | 0,00* | 84,33 |
| Empregos de empresas ligadas diretamente ao setor automobilístico | 4155,7 | 0,00* | 3245,5 | 0,003* | 60,12 |
| Indústria | 393,3 | 0,00* | 602,07 | 0,00* | 77,85 |
| Indústria ligada diretamente ao setor automobilístico | 115,17 | 0,00* | 104 | 0,00* | 84,63 |
| Comércio | 1919,17 | 0,00* | 3244,7 | 0,00* | 75,96 |

Fonte: Dados da Pesquisa

* Estatisticamente significativo no teste t, ao nível de significância de 5%

Do total de empregos gerados por essas novas empresas ligadas ao pólo automotivo, 3.246 novas vagas foram influenciadas dadas à presença da Renault (Tabela 1), explicando em 60,12% as novas admissões deste setor.

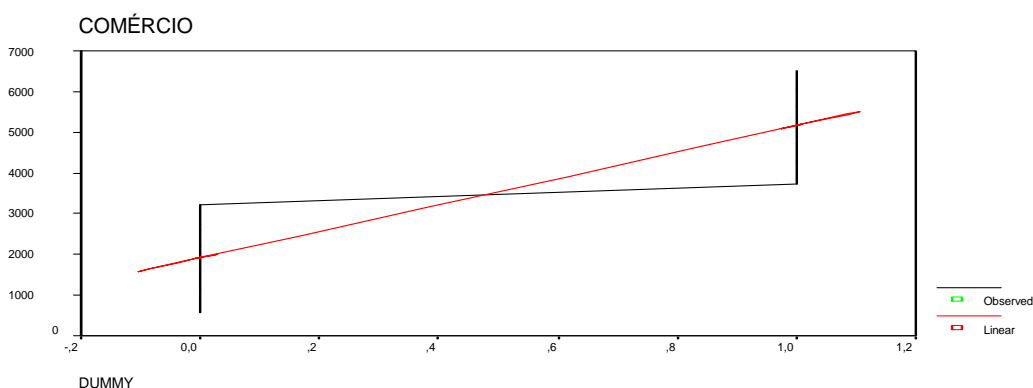
Gráfico 1: indústria em função da Dummy- 1992-2004



Fonte: Dados da Pesquisa

Quanto ao comércio, pode-se dizer (Gráfico 2) que a presença da Renault influenciou positivamente a abertura de novos empreendimentos comerciais (3244 estabelecimento), melhorando a disponibilidade de serviços tanto para a empresa quanto para a própria população da cidade. De acordo com a Tabela 1, pode-se afirmar que 75,96% da variação do comércio é explicada pela presença da Renault na cidade, em que apenas 24,04% é explicado por outros fatores não presentes no modelo.

Gráfico 2: comércio em função da Dummy - 1992-2004



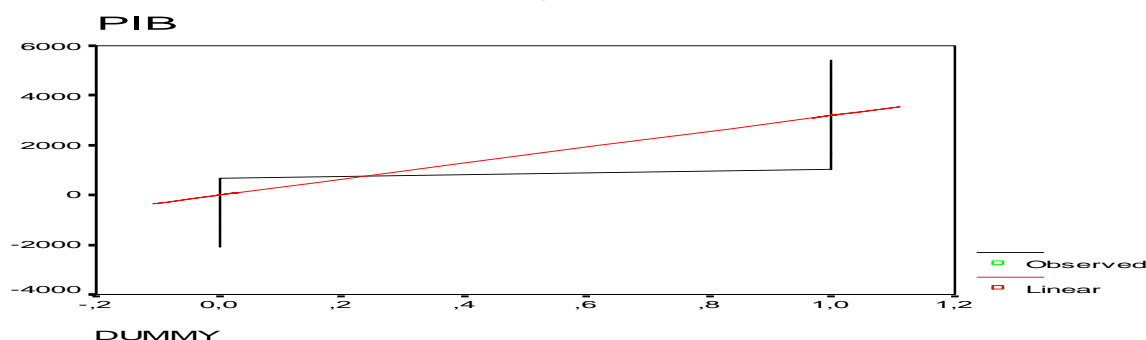
Fonte: Dados da Pesquisa

Em relação ao PIB, 71,37% da sua variação é explicado pela presença da empresa Renault, em que, ela influenciou na sua formação em R\$ 3.508 milhões (Gráfico 3 e Tabela 1). Pode-se dizer, então que, a presença da empresa Renault passa a ser um dos pontos chaves para a constituição do Produto Interno Bruto da cidade.

Quando se fala da influência da empresa no PIB não está se referindo, apenas, ao montante que ela, diretamente, contribui para a sua formação, mas sim, de todos os agentes que, influenciados pela sua presença, vieram a contribuir com o crescimento econômico. Quando analisado o Quadro 1 constatou-se que a variável “presença da empresa Renault” possui correlação positiva com outras variáveis, que contribuem com a variação do PIB; desta forma, a presença da Renault, diretamente aumentou o PIB e indiretamente atraiu novas empresas que passaram a produzir (contribuindo com a formação do PIB), gerando emprego e renda para a população, que passou a demandar mais bens, incentivando o aumento da produção, que por sua vez contribuiu, novamente, com o PIB e assim sucessivamente. Então, dada à correlação positiva existe entre estas variáveis, fica explícito que a contribuição da Renault no PIB não foi, apenas, de forma direta, mas, também, de forma indireta, via o multiplicador da economia.

Isso comprova que a teoria dos pólos de crescimento de Perroux (1977, 1982) estava correta quando argumentou a estrutura produtiva da empresa motriz geraria encadeamentos e o crescimento seria difundido, elevando o produto, o emprego e a própria tecnologia para toda a economia regional.

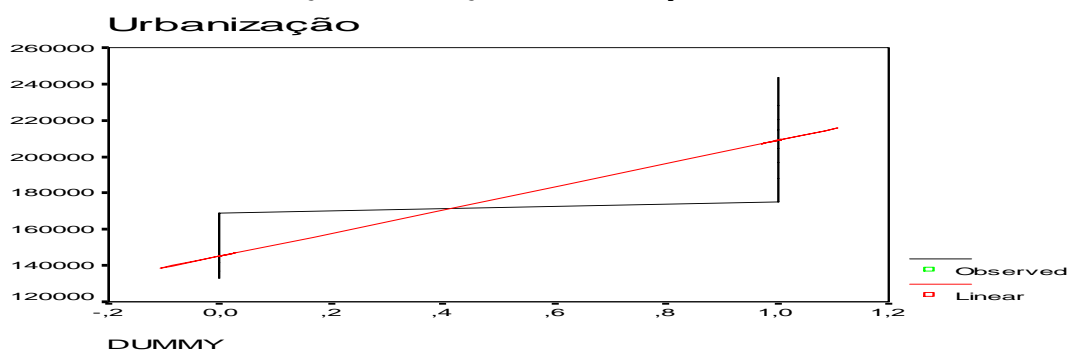
Gráfico 3: PIB em função da Dummy-1992-2004



Fonte: Dados da Pesquisa

Deve-se salientar que as diferenças inter ou intra-regionais de salários impulsionam a mão-de-obra a se deslocar das regiões de salários mais baixos para as áreas polarizadas, áreas que apresentam, de modo geral, salários mais compensadores (KUN, 1994). Nesse sentido, ao analisar a Tabela 1 e o Gráfico 4, percebe-se que o aumento da urbanização é explicado 77,9% pela presença da Renault, em que, a sua instalação contribuiu para um aumento da urbanização em 63.519 pessoas. Em geral, esse aumento populacional decorre da oferta de postos de trabalho e do padrão salarial oferecido pela empresa motriz.

Gráfico 4: urbanização em função da Dummy - 1992-2004



Fonte: Dados da Pesquisa

Da mesma forma que a Renault influenciou o PIB direta e indiretamente, ela também influenciou direta e indiretamente a urbanização, através dos efeitos do multiplicador da economia, demonstrado pelos resultados das correlações entre todas as variáveis analisadas.

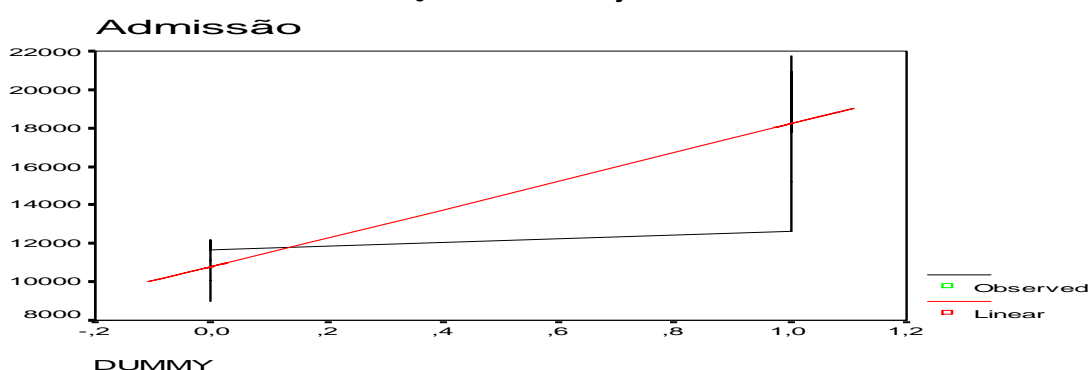
De forma concreta, a taxa geométrica de crescimento da urbanização da cidade de São José dos Pinhais foi de 4,1% ao ano (Tabela 2), porém, no período anterior à instalação da Renault (1996/97) esta taxa era de apenas 3,4% ao ano; no período de 1998 a 2004 esta taxa subiu para 4,1% ao ano e, precisamente nos dois primeiros anos da vinda da Renault, esta taxa subiu para 5,9%.

Tabela 2: taxa geométrica da urbanização de São José dos Pinhais-1996 à 2004

| Ano | 1996/2004 | 1996/1997 | 1998/2004 | 1997/1999 |
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| TG (%) | 4,1 | 3,4 | 4,1 | 5,9 |

Fonte: Dados de Pesquisa

Tanto diretamente quanto indiretamente (através do multiplicador da economia) a presença da Renault contribuiu, durante estes setes anos de presença, com um elevado número de admissão (7.927 empregos), explicando em 84,33% a variação da demanda por trabalhadores nesta cidade (Gráfico 5).

Gráfico 5: admissão em função da Dummy - 1992-2004

Fonte: Dados da Pesquisa

Através da Tabela 3, pode-se inferir que, enquanto o setor automobilístico, no ano de 2003, multiplicou o emprego em 2,11, os demais setores da cidade multiplicaram o emprego em apenas 1,89, o que demonstra o dinamismo deste setor automobilístico quanto à criação de empregos.

Tabela 3: multiplicador do emprego para a cidade de São José dos Pinhais - 2003

| Setor | Emprego | | Multiplicador do Emprego |
|-----------------|----------------------|-------------|--------------------------|
| | São José dos Pinhais | Brasil | |
| Automobilístico | 27.711 | 2.070.252 | 2,11 |
| Demais Setores | 300.910 | 172.303.062 | 1,89 |

Fonte: Dados da Pesquisa

Quanto aos aspectos sociais, a Tabela 4 revela que a cidade melhorou seus indicadores no ano de 2000 comparativamente a 1991. O IDH-m teve um aumento de 9,19%, aumentando, também, a renda per capita (34,7%), a taxa de alfabetização

(3,74%) além de ter diminuído o percentual dos pobres. O único resultado negativo foi referente à concentração de renda, que passou de 0,49 para 0,52.

De forma geral, os resultados apresentados revelam que a cidade como um todo melhorou socialmente, em que a presença de uma empresa de alta tecnologia, no caso a Renault, ao contrario do que argumenta Santo (2003), influenciou outras atividades econômicas, melhorando a renda e o emprego. Portanto, pode-se dizer que houve uma disseminação dos resultados dessa empresa para outras, em que, indiretamente, através de sua influência, ela pode ter contribuiu para a melhoria social que ocorrer na cidade.

Tabela 4 - indicadores sociais da cidade de São José dos Pinhais - 1991-2000

| Variáveis | 1991 | 2000 |
|-----------------------|--------|--------|
| IDH-M | 0,729 | 0,796 |
| IDHM-Renda | 0,682 | 0,731 |
| IDHM-Longevidade | 0,694 | 0,764 |
| IDHM- Educação | 0,81 | 0,89 |
| Índice de Gini | 0,49 | 0,52 |
| Renda Per capita | 231,55 | 311,99 |
| % dos Pobres | 19,12 | 15,42 |
| Taxa de alfabetização | 90,91 | 94,31 |

Fonte: PDNU (2004)

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste trabalho percebeu-se que, a vinda de uma empresa motriz para uma região proporciona, a princípio, externalidades positivas, comprovando a teoria de Perroux (1977, 1982) quanto à polarização.

Por exemplo, a vinda da empresa Renault para a cidade de São José dos Pinhais influenciou, positivamente, o PIB, o surgimento de novas indústrias e de novos comércios, e contribuiu, de forma direta e indireta, para o aumento do emprego e da urbanização. Deve-se destacar que todas estas variáveis são correlacionadas entre si, evidenciando que, qualquer alteração em uma variável desencadeia todo um processo multiplicativo de efeitos sobre a economia. Esses fatores não propiciam, apenas, o crescimento econômico de uma região, mas também influenciam, indiretamente, o desenvolvimento sócio-econômico, dado que, uma empresa motriz “moderna”, ao se instalar, estimula uma maior demanda por

trabalho, aumentando o nível geral de emprego. Isso faz com que a economia se dinamize, aumentando, em virtude do aumento de emprego, o consumo e a renda.

Por outro lado, alguns indicadores sociais demonstram que a cidade de São José dos Pinhais teve uma evolução desses índices, melhorando a renda, a educação e a longevidade. O único indicador negativo que a cidade apresentou foi quanto a concentração de renda. Não, necessariamente, a empresa Renault, sozinha, melhorou estes indicadores, mas certamente, dado suas externalidades positivas, ajudou a melhorá-los ou, pelo menos, não os piorou.

Isso comprova que – para o estudo em questão – Santos (2003) estava equivocado quando argumentou que empresas modernas não propiciam empregos suficientes para criar um ambiente de desenvolvimento econômico em toda a região. Pelo contrario, conforme os resultados empíricos apresentados nesse artigo, além delas criarem diretamente empregos, elas também influenciam a atração de novas empresas e conseqüentemente a oferta de postos de trabalho. Desta forma, pode-se inferir que a polarização, através de uma empresa motriz pode gerar crescimento econômico e contribui para o desenvolvimento regional.

Por fim, esta pesquisa valeu-se de um estudo de caso que, diante de suas limitações e do pequeno período de análise, apresenta algumas restrições quanto à generalização de suas conclusões, sugerindo, como futuras extensões do presente trabalho, que mais pesquisas empíricas possam ser implementadas para acompanhar novas contextualizações e validar os resultados encontrados.

REFERÊNCIAS

COLMAN, D.; NICSON F. **Desenvolvimento Econômico: uma perspectiva moderna**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1981.

DEITOS, M.L.S. **A Gestão da Tecnologia em Pequenas e Médias Empresas: fatores limitantes e formas de superação**. Cascavel: Edunioeste, 2002.

GUEDES. A.L.; FARIA. A. Globalização e Investimento Estrangeiro: um Estudo Exploratório da Indústria Automotiva Brasileira. **Revista de Sociologia e Política**, n.19, Curitiba, nov. 2002.

GUAJARATI. D.N. **Econometria Básica**. São Paulo: Makron, 2000.

HIRSCHMAN, A. Transmissão Inter-Regional e Internacional do Crescimento Econômico. In: Schwartzman, J. (Org). **Economia Regional: textos escolhidos**. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977. p.35-52.

HIGGINS, B. Existen Los Pólos de Desarrollo? In: KUKLINSKI, A. **Desarrollo Polarizado Y Políticas Regionales**. México: Ponto de Cultura Econômica, 1985.

KLAASEN, L.H. Pólos de Crescimento: perspectiva econômica. In: SCHWARTZMAN, J (Org). **Economia Regional: textos escolhidos**. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977. p. 145-156.

KUN, Anita. **Economia Industrial**. São Paulo: Nobel, 1994.

LOPES, S. A. **Desenvolvimento Regional: Problemática, Teoria, Modelos**. 3.ed. [s.l.]: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.

NURKSEN, R. Formação e Utilização do excedente econômico. In: PEREIRA, L. **Subdesenvolvimento e Desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

PAELINCK, J. A Teoria do Desenvolvimento Regional Polarizado. In: SCHWARTZMAN, J (Org). **Economia Regional: textos escolhidos**. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977. p. 145-156.

PERROUX, F. **Dialogue des monopoles et des nations : équilibre ou dynamique des unités actives?** Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble, 1982.

PERROUX, F. O Conceito de Pólo de Crescimento. In: SCHWARTZMAN, J (Org). **Economia Regional: textos escolhidos**. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977. p. 145-156.

PIFFER, M.; STAMM, C.; PIACENTI, C.A.; LIMA, J.F. A base de Exportação e a Reestruturação das atividades Produtiva no Paraná. In: CUNHA, M.S.; SHIKIDA, P.A.; ROCHA, W.R. **Agronegócio Paranaense: Potencialidades e Desafios**. Toledo: Edunioeste, 2002.

PNUD. **Atlas do Desenvolvimento**. Disponível em: <<http://www.undp.org.br>>. Acessado em: 20 maio 2005.

SANTOS, Milton. **Economia Espacial: críticas e alternativas**. 2.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003. (Coleção Milton Santos; 3).

NOTAS

⁽¹⁾ Uma versão resumida e preliminar desse artigo foi apresentado no 2º Seminário Nacional Estado e Políticas Sociais no Brasil, ocorrido em Cascavel (PR), em outubro de 2005.

(2) Economista, Mestranda em Desenvolvimento Regional e Agronegócio da UNIOESTE/Toledo. Rua da Faculdade, 645. CEP: 85.903-000. Toledo, PR. Tel: (0**45) 3379-7000. Professora colaboradora no departamento de ciências econômicas da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). E-mail: apelinski@bol.com.br

(3) Economista, Mestranda em Desenvolvimento Regional e Agronegócio da UNIOESTE - Toledo. Rua da Faculdade, 645. CEP: 85.903-000. Toledo, PR. Tel: (0**45) 3379-7000. E-mail: daliane@bol.com.br

(4) Economista, Ph.D. em desenvolvimento regional pela Université du Québec. Professor do Mestrado em Desenvolvimento regional e Agronegócio da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE). Rua da Faculdade, 645. CEP: 85.903-000. Toledo, PR. Tel: (0**45) 3379-7000. Pesquisador do Grupo de Pesquisas em Desenvolvimento Regional e Agronegócio GEPEC/UNIOESTE. E-mail: jandir@unioeste.br

Enviado:18/03/2006

Aceito:11/06/2006

Publicado:30/11/2006