

DESENVOLVIMENTO SUBNACIONAL E ATUAÇÃO POLÍTICA DA BURGUESIA INDUSTRIAL NO RIO GRANDE DO SUL DURANTE A DÉCADA DE 1990

DEVELOPMENT SUB-NATIONAL AND POLITICAL CONDUCT OF INDUSTRIAL BOURGEOISIE IN RIO GRANDE DO SUL DURING THE 1990S

Marco André Cadoná

Universidade de Santa Cruz do Sul – RS – Brasil

Resumo: Durante a década de 1990, diante da crise do Estado nacional, da abertura econômica e da inserção do País na mundialização do capital, os governos subnacionais no Brasil passaram a ser crescentemente pressionados pelas burguesias de seus respectivos territórios para a definição de “estratégias competitivas”, visando criar condições mais favoráveis de competitividade tanto para o capital já localmente localizado quanto para os capitais internacionais que investiram no País durante aquela década. Assim, os “espaços subnacionais” ganharam importância enquanto espaços de lutas, em especial para as forças representativas do capital. O presente artigo analisa, tomando-se como referência empírica a atuação política da FIERGS (Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul), como o interesse em tornar o território gaúcho competitivo na atração de capitais impulsionou a burguesia industrial a uma ampla mobilização política em defesa de um projeto de *adaptação subordinada* do espaço subnacional à lógica da mundialização do capital.

Palavras-chave: Burguesia industrial, desenvolvimento subnacional, estratégias locais competitivas, mundialização do capital.

Abstract: During the 1990s, before the States nation crisis, economic openness and integration into the globalization of capital in the country, subnational governments in Brazil have increasingly pressured by the bourgeoisie of their respective territories for the definition of "competitive strategies", to create more favorable conditions of competitiveness for the capital already located locally and to international capital invested in the country during that decade. Thus, the "subnational spaces" gained importance as sites of struggle, especially for the forces representing the capital. In Rio Grande do Sul, the interest in making the country competitive in attracting gaucho capital boosted the industrial bourgeoisie to a broad political mobilization in defense of an adaptation project subject to the logic of the sub-space of globalization of capital.

Keywords: Industrial Bourgeoisie, Subnational Development, Local Competitive Strategies.

Introdução

Um fenômeno notável e observado no contexto da execução do projeto neoliberal no Brasil durante a década de 1990 foi o acirramento do caráter competitivo das políticas subnacionais de desenvolvimento no País. Utilizando-se de subsídios e de renúncias fiscais, os principais governos subnacionais travaram uma “guerra fiscal” visando manter os investimentos já localizados em seus respectivos territórios, mas, principalmente, atrair os investimentos diretos que as

empresas multinacionais, num quadro de mundialização do capital e de políticas nacionais de atração ao capital estrangeiro, realizaram no País. A disputa pelos investimentos da indústria automobilística, nesse sentido, foi emblemática.

Foi no setor automobilístico que, durante os anos noventa, os investimentos na indústria brasileira foram concentrados. A partir de 1994, com o lançamento do Plano Real, o governo brasileiro aprofundou a abertura da economia nacional e, ao mesmo tempo, privilegiou alguns setores da economia, entre os quais a indústria automobilística. Assim, ainda em 1995, o governo Fernando Henrique Cardoso criou o “Novo Regime Automotivo”, com o qual pretendeu atrair novas empresas, manter em funcionamento grandes empresas do setor já instaladas no País, contribuir para uma reestruturação das empresas automobilísticas e reforçar a posição do Brasil no MERCOSUL – Mercado Comum do Sul.¹ Supunha-se que, mais do que contribuir para o crescimento econômico e para a criação de novos empregos, a instalação de novas fábricas da indústria automobilística teria um importante papel na atração de novos investimentos e de novas tecnologias, o que seria significativo para que os concorrentes nacionais pudessem se “modernizar”.

Como resultado, dezesseis grandes empresas automobilísticas se instalaram no Brasil durante o governo de Fernando Henrique Cardoso. No entanto, ao contrário da década de 1950, quando seus investimentos ficaram concentrados especialmente no estado de São Paulo, na década de 1990 as empresas automobilísticas promoveram uma relativa descentralização geográfica. Uma razão importante para isso foi, sem dúvida, “a guerra fiscal e de oferta deflagrada entre estados e municípios à procura de IDE (Investimentos Diretos Estrangeiros)”.² Argumentando principalmente que os investimentos da indústria automobilística tinham um potencial muito grande para a dinamização das economias locais (transferência de tecnologias, integração de setores econômicos pertencentes à cadeia produtiva da indústria automobilística etc.), além da promoção de empregos, os governos subnacionais que entraram na disputa (especialmente dos estados do Paraná, de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Minas Gerais, da Bahia e do Rio Grande do Sul) comprometeram-se com planos de incentivos que envolviam não somente investimentos em infraestrutura e isenções fiscais, mas, também, financiamentos em dinheiro para que as empresas implantassem suas unidades de produção em seus respectivos territórios.

No caso do Rio Grande do Sul, a adoção de uma política governamental de incentivos aos investimentos das empresas automobilísticas não foi consensual, situando-se num contexto de conflitos sociais que, em última instância, foram expressivos de uma polarização política ocorrida no território sul-rio-grandense em torno do próprio projeto neoliberal de reestruturação do capitalismo no País. Assim, por exemplo, em 1994, quando em nível nacional a implantação do Plano Real e a eleição de Fernando Henrique Cardoso para Presidente da República (já no primeiro turno) consolidavam a hegemonia do projeto neoliberal, no Rio

¹ ARBIX, Glauco. *Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo*, p. 47.

² IDEM, *Ibid.*, p. 52.

Grande do Sul somente no segundo turno das eleições estaduais as forças sociais e políticas identificadas com aquele projeto conquistaram o governo estadual.³

Uma vez eleito, o novo governo (de Antônio Britto, do PMDB – Partido do Movimento Democrático Brasileiro) executou um conjunto de políticas governamentais muito afinadas ao projeto neoliberal executado em nível nacional: privatizou empresas estatais, promoveu a concessão de serviços públicos à iniciativa privada, executou um programa de demissão de funcionários públicos, procurou “disciplinar” as finanças públicas, com controle dos gastos públicos e, ao mesmo tempo, subsidiou e incentivou grandes investimentos privados em território gaúcho, colocando o Rio Grande do Sul na disputa pelos investimentos estrangeiros realizados no País.

Entretanto, em 1998, quando em nível nacional Fernando Henrique Cardoso se reelegia Presidente da República, no Rio Grande do Sul Antônio Brito foi derrotado nas urnas por Olívio Dutra (do PT – Partido dos Trabalhadores), apoiado naquelas eleições por um conjunto de forças sociais e políticas que no estado gaúcho se opunham ao projeto neoliberal. Nessa direção, durante seu governo, Olívio Dutra se contrapôs abertamente às estratégias de “inserção competitiva” na mundialização do capital adotadas no governo que lhe antecedeu, em especial no que diz respeito às políticas governamentais de atração de empresas multinacionais e de privatização das empresas públicas.

Nesse sentido, o presente trabalho dá atenção à mobilização política da burguesia industrial no contexto conflituoso que caracterizou o espaço político sul-rio-grandense na segunda metade da década de 1990. Tomando como referência empírica a atuação política da FIERGS (Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul)⁴ em favor da política de incentivos do governo gaúcho para a instalação de uma montadora da Ford no território gaúcho, argumenta-se que, no contexto das disputas pelos investimentos estrangeiros realizados pelo capital internacional no Brasil durante a década de 1990, o espaço sul-rio-grandense transformou-se num espaço de lutas, no qual a burguesia industrial gaúcha atuou em favor de uma lógica de subordinação do espaço subnacional no processo de mundialização do capital.

³ Olívio Dutra (PT) e Antônio Britto (PMDB) disputaram o segundo turno das eleições para o governo do Rio Grande do Sul em 1994. Antônio Britto ganhou aquelas eleições com 52,2% dos votos, contra 47,8% alcançados por Olívio Dutra. Em 1998, Olívio Dutra e Antônio Britto se enfrentaram novamente no segundo turno das eleições estaduais no Rio Grande do Sul. Embora tenha sido o candidato com maior votação no primeiro turno daquelas eleições, Antônio Brito perdeu o segundo turno para Olívio Dutra por uma diferença de apenas 87.366 votos.

⁴ Ao tomar a ação histórica da FIERGS como expressiva da atuação da burguesia industrial no Rio Grande do Sul não se ignora, evidentemente, a existência de outras formas de intermediação de seus interesses de classe durante a década de 1990. No entanto, como é amplamente registrado pela bibliografia que analisa a atuação política da burguesia industrial no Rio Grande do Sul, a FIERGS, já na década de 1980, se apresentou como a “voz da indústria gaúcha” nos principais fatos políticos daquela conjuntura e, nesse sentido, já exercia forte liderança na representação dos interesses de classe da burguesia industrial no Rio Grande do Sul, tanto no que diz respeito às suas relações com o poder público (estadual e nacional) quanto em sua articulação enquanto força social e coletivamente organizada. Ver, nesse sentido, Denise GROS, *A atuação política do empresariado industrial gaúcho nos anos 80*; Marco André CADONA, *Dos bastidores ao centro do palco: a atuação política da burguesia industrial gaúcha no processo de redemocratização*.

Ou seja, num contexto de reorientação neoliberal do capitalismo no País, com o conseqüente comprometimento da capacidade estruturante do Estado brasileiro e um ajuste na política econômica nacional dentro de uma lógica de abertura comercial, desregulamentação econômica, privatização das empresas estatais, atração ao capital internacional e aposta no mercado e nas regiões para estimular o desenvolvimento econômico, a burguesia industrial lutou em favor de um projeto de inserção econômica para o Rio Grande do Sul, adotando uma perspectiva de submissão no processo de mundialização do capital que decorreu da expectativa de que o aumento no fluxo dos investimentos estrangeiros em território gaúcho impulsionaria processos de reestruturação produtiva, integração competitiva da indústria local e, assim, um maior desenvolvimento da economia sul-rio-grandense.

1. A mobilização política da FIERGS em favor dos investimentos da indústria automobilística no Rio Grande do Sul: o caso da FORD.

Se o Rio Grande do Sul for inteligente, ele negocia o que deu e mais um pouco. Se o Estado quiser tratar bem o empresariado que trate; se quiser tratar mal que agüente as conseqüências. Sem incentivo, o empresário vai buscar outro lugar, pois no mundo inteiro ele é peça rara, valorizada para fazer empreendimentos, atender o mercado, gerar empregos e pagar impostos. (JORNAL DO COMÉRCIO, 1998, p.07)⁵

A mobilização política da burguesia industrial no Rio Grande do Sul em favor da entrada do governo gaúcho na disputa pelos investimentos da indústria automobilística no Brasil iniciou ainda na primeira metade da década de 1990. Em 1994, por exemplo, a FIERGS promoveu uma reunião-almoço com o gerente de relações institucionais do grupo General Motors do Brasil, Luiz Moan Yabiku, ocasião em que foi revelado aos industriais gaúchos o interesse daquele grupo em investir em duas novas montadoras de automóveis no Brasil. As lideranças da entidade, de imediato, procuraram mobilizar o governo gaúcho para que as negociações com a General Motors fossem iniciadas, visando assegurar a vinda de uma das unidades previstas para o Rio Grande do Sul.⁶

A importância atribuída aos investimentos da indústria automobilística no estado e de uma ação forte do governo estadual na atração desses investimentos, num momento em que diferentes governos subnacionais já praticavam uma guerra fiscal com o intuito de disputar investimentos (nacionais e estrangeiros), fez com que a FIERGS colocasse a atração de uma montadora de automóveis como uma ação estratégica em sua mobilização política em relação ao governo gaúcho. Em decorrência, em 1994, quando das eleições para o executivo estadual no Rio Grande do Sul, a entidade elaborou um documento (denominado *Projeto*

⁵ Industrial Jorge Johannpeter Gerdau. *Jornal do Comércio*, 05 de novembro de 1998, p. 07.

⁶ FIERGS, *A reindustrialização do Rio Grande do Sul*, vol. I.

FIERGS/Novo Governo do RGS) com propostas para o futuro governo (que foram discutidas com os principais candidatos ao executivo gaúcho e com lideranças políticas e empresariais em todo o território sul-rio-grandense), dentre as quais se colocava como prioridade a “atração de uma montadora de veículos para o Estado”.⁷

Com a vitória de Antônio Britto nas eleições de 1994, a burguesia industrial teve sua demanda atendida pelo governo gaúcho. Mais do que isso, sua entidade de maior expressão, a FIERGS, foi colocada numa posição estratégica na mobilização política que o governo estadual organizou a partir de então. Alegando que a contratação, a partir das instâncias estatais, de uma empresa de consultoria demandaria muito tempo (o trâmite, via poder público, seria “longo e burocrático”), o governo Britto solicitou para a FIERGS um estudo que apontasse as condições necessárias para que investimentos da indústria automobilística fossem atraídos para o território gaúcho. Assim, ainda em 1995, a FIERGS contratou a *WS Consult*, empresa de consultoria do ex-presidente da Volkswagen do Brasil, Wolfgang Sauer, para realizar um estudo que indicasse “as condições que o Estado dispunha para atrair uma montadora de automóveis” e para oferecer um “receituário” que tornasse o Rio Grande do Sul competitivo na disputa por esses investimentos. O relatório final desse estudo, financiado com recursos de empresas privadas e de Sindicatos de Indústrias filiados ao CIERGS (Centro das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul), foi apresentado às diretorias do sistema FIERGS/CIERGS no dia 20 de agosto de 1996, tendo como uma de suas principais conclusões a seguinte “receita”: “para atingir seu objetivo o governo deveria construir um arsenal de incentivos fiscais e financeiros que superasse os benefícios concedidos por outros Estados”.⁸

O estudo encomendado pela FIERGS foi, então, entregue ao governador Antônio Britto e serviu de base de apoio para as negociações entre o estado gaúcho e as indústrias automobilísticas durante o período no qual Antônio Britto esteve à frente do executivo gaúcho. O contrato estabelecido entre o governo Britto e as referidas montadoras indicou que as sugestões da FIERGS tornaram-se estratégias de Estado naquelas negociações.

Durante o seu governo, Antonio Britto conseguiu fechar acordos de subsídios e incentivos fiscais com três montadoras de veículos: a General Motors, a Ford e a Navistar. A participação do governo estadual ocorreu dentro de uma modalidade que previa o financiamento completo da instalação das fábricas no território gaúcho. Isso significou, em valores da época, um repasse do tesouro gaúcho num montante de R\$ 427 milhões para a Ford e R\$ 416 milhões para a General Motors.⁹ Somente com os investimentos diretos do governo gaúcho em infraestrutura nos locais de instalação das fábricas (duplicação de rodovias, sistema viário interno, instalação elétricas, água, esgoto, reflorestamento ecológico,

⁷ FIERGS. *Projeto FIERGS/Novo Governo do RGS*, p. 23.

⁸ IDEM. *A reindustrialização do Rio Grande do Sul*, vol. I, p. 23.

⁹ CADONÁ, Marco André. Neoliberalismo e capitalismo no Brasil: a formação de classe da burguesia industrial no Rio Grande do Sul durante a década de 1990, p. 255.

segurança, porto, estacionamento, escola, posto de saúde, estação topográfica, telefonia, desapropriações etc.), os contratos previam um montante de R\$ 207,6 milhões para a Ford e R\$ 117,6 milhões para a General Motors.¹⁰ Os acordos assinados pelo governo Britto com as montadoras foram aprovados pela Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, cuja base de apoio governamental era formada pela maioria dos deputados. No entanto, os partidos de oposição ao governo Britto, em especial o Partido dos Trabalhadores, posicionaram-se contrários aos acordos, mantendo a discussão sobre a participação do estado gaúcho na instalação das montadoras de veículos ao longo dos quatro anos daquele governo.

Naquele debate, as lideranças da burguesia industrial no Rio Grande do Sul, em especial as vinculadas à FIERGS, posicionaram-se sempre favoráveis à manutenção dos acordos e de todas as propostas de incentivos, subsídios e renúncias fiscais neles contidas.

Várias pessoas, de diversos setores da nossa comunidade, dizem não compreender e até criticam o enorme esforço que o Rio Grande vem fazendo para atrair uma montadora de automóveis... A montadora, então, trará consigo um novo impulso ao nosso parque metal-mecânico, desencadeará novos investimentos dos 'consorciados' ou 'condôminos' e se constituirá, sem dúvida, num pólo irradiador de modernidade tecnológica e de gestão (...). Ainda mais, converterá o RS em nó da intrincada rede global da indústria automobilística, 'certificando', por assim dizer, o RS como apto para a globalização. O empenho para atrair a montadora e a vitória que antevemos em consegui-la deve ter continuidade num padrão de comportamento coletivo. A união de esforços da comunidade, articulada por um governo que age competentemente e se credencia, ao pôr em prática efetiva, medidas de modernização da gestão pública, tem que dar certo.¹¹

Mais do que manifestações públicas em favor da manutenção dos acordos firmados entre o governo gaúcho e as montadoras de veículos, a própria FIERGS contava com estudos que indicavam os "efeitos positivos" desses investimentos na economia e na sociedade sul-rio-grandense. De acordo com esses estudos, somente os investimentos da General Motors (estimado na época em 600 milhões de dólares) iriam ter um efeito multiplicador da ordem de 1,9 bilhão de dólares sobre a renda estadual (ou um crescimento de 4% do PIB anual do Rio Grande do Sul) e iriam criar, direta e indiretamente, 200 mil empregos.¹²

A FIERGS, portanto, acompanhou de muito perto as negociações do governo Britto com a General Motors e com a Ford, ressaltando o acerto daquele governo ao oferecer condições "imbatíveis" para que tais investimentos fossem

¹⁰ CADONÁ, Marco André. Neoliberalismo e capitalismo no Brasil: a formação de classe da burguesia industrial no Rio Grande do Sul durante a década de 1990, p. 253.

¹¹ GODOY, Dagoberto Lima. A montadora não é tudo. *Zero Hora*, Porto Alegre, 1º dez. 1996, p. 04.

¹² FIERGS, *A reindustrialização do Rio Grande do Sul*, vol. II, p. 44.

realizados no Rio Grande do Sul. Ao final de seu governo, todas as manifestações da FIERGS expressavam a gratidão pela ação positiva de Antônio Britto na atração das montadoras.¹³

Em 1998, no entanto, Olívio Dutra (PT) venceu as eleições para o governo do estado gaúcho, representando, para a burguesia industrial gaúcha uma ameaça de “fim do sonho” de ver as indústrias automobilísticas instalando novas unidades em território gaúcho. Frente a essa ameaça, a FIERGS manteve-se muito atenta em todo o período que separou a eleição e a posse de Olívio Dutra, procurando estabelecer um consenso na sociedade gaúcha de que os acordos estabelecidos entre o governo Britto e as montadoras não eram acordos de um governo, *mas do estado gaúcho*, num processo de afirmação da economia e da sociedade sul-riograndenses. Na perspectiva político-ideológica das lideranças da burguesia industrial, portanto, os acordos não poderiam ser questionados.

Olívio Dutra, porém, ao assumir o governo gaúcho, provocou a renegociação das bases contratuais estabelecidas pelo governo Britto com a General Motors e com a Ford; na sequência, em março daquele mesmo ano (1999), argumentando que as condições financeiras do estado gaúcho estavam muito fragilizadas, suspendeu os repasses financeiros às montadoras.

A Ford não aceitou a renegociação e, após não obter sucesso nas pressões pela manutenção do acordo originalmente assinado, transferiu seu projeto para o estado da Bahia, cujo governo ofereceu uma proposta altamente vantajosa para a empresa, contando já naquele período com o próprio apoio do governo federal para a instalação de indústrias automotivas na região Nordeste do País.

Durante todo o período em que o governo Olívio Dutra propôs uma renegociação das bases contratuais com as empresas automobilísticas, as lideranças da burguesia industrial no Rio Grande do Sul se mantiveram firmes na posição de completa contrariedade em relação à atitude tomada pelo novo governo. No dia 22 de março de 1999, quando o governo Olívio Dutra suspendeu os repasses financeiros para as empresas, o presidente da FIERGS, o industrial Dagoberto Lima de Godoy, foi taxativo: “A credibilidade do governo Olívio estará, totalmente, prejudicada, com prejuízos ao Estado”.

A partir de então, a FIERGS manteve-se mobilizada visando pressionar o governo estadual para que “honrasse” os acordos assinados com as empresas

¹³ Nas eleições de 1998, a FIERGS elaborou um documento para ser discutido entre os candidatos ao governo do Rio Grande do Sul e com lideranças políticas empresariais de todo o território gaúcho, em reuniões realizadas nos principais municípios do estado. Naquele documento, denominado “A rearquitetura do Rio Grande do Sul – garantindo o futuro”, a entidade assim avaliava o governo Britto: “É inegável que o Rio Grande do Sul avançou muito nos últimos quatro anos. Se formos buscar um exemplo, o mais visível está na inserção do Estado no circuito dos grandes investidores internacionais, através da atração de empreendimentos de porte que decidiram sua localização no território gaúcho. Mas, isto não teria acontecido no território gaúcho caso não ocorressem mudanças internas na administração pública. Estas transformações, bem menos visíveis, foram essenciais para a sintonia das decisões de governo, em plena harmonia com a missão dos modernos políticos de todo o mundo, que é a de atuar visando proporcionar uma base sólida sobre a qual a iniciativa privada alicerça o desenvolvimento”. FIERGS, *A rearquitetura do Rio Grande do Sul – garantindo o futuro*, p. 5.

automobilísticas, criando-se um clima de clara animosidade entre lideranças industriais e o executivo estadual gaúcho. No final de março de 1999, nesse sentido, o presidente da FIERGS solicitou uma audiência com o governador Olívio Dutra, com a intenção de “dar a contribuição da entidade” nas negociações com a Ford e com a General Motors. O governador não respondeu ao pedido da entidade, mesmo após seu presidente ter solicitado pessoalmente uma resposta, num encontro realizado no *12º Fórum da Liberdade*, realizado no dia 06 de abril de 1999, nas dependências da FIERGS. Na ausência de uma resposta do governador, o que foi interpretado como uma atitude de desrespeito à entidade (“não é possível brincar com o prestígio da entidade”, afirmava Dagoberto Lima Godoy), a FIERGS cancelou formalmente a solicitação de audiência, não escondendo o ressentimento em relação à atitude do governador no fax que transmitiu ao Palácio Piratini.¹⁴

Uma das estratégias utilizadas pela FIERGS, para forçar o governo Olívio Dutra a respeitar os acordos estabelecidos com as montadoras de veículos, foi a utilização dos meios de comunicação. No período entre a suspensão dos repasses financeiros e a decisão final da Ford em não mais investir no Rio Grande do Sul, representantes da FIERGS (em especial seu presidente) ocuparam diferentes veículos de comunicação, apresentando suas visões e seus argumentos em defesa da manutenção do acordo estabelecido entre o governo Britto e as montadoras. A “carta” endereçada à “sociedade gaúcha” e assinada pelas lideranças da FIERGS é, nesse sentido, ilustrativa:

O Rio Grande do Sul não pode parar

A Fiergs cumpre o dever de alertar a sociedade rio-grandense para o risco iminente que ameaça o almejado desenvolvimento econômico e social do nosso Estado: perder investimentos é abrir mão de empregos e de renda, ou seja, é um retrocesso que acarretará prejuízos para todos os gaúchos. Em nome do futuro melhor que se quer para nossa gente e em especial para os nossos jovens, é preciso destacar os seguintes pontos:

1 – Não podemos perder empreendimentos pelos quais lutamos há mais de 20 anos, enquanto assistimos a outros Estados desenvolverem-se rapidamente, alavancados pela indústria automobilística;

2 – Os projetos da GM e da Ford irão desencadear a geração de mais de 100 mil empregos diretos e indiretos, pelos efeitos multiplicadores em todos os setores da economia estadual; afugentar as duas ou uma só dessas unidades será, no mínimo atrasar as respostas sociais que necessitamos;

3 – Empreendimentos desse porte induzem também novos investimentos em infraestrutura, cujos benefícios são sempre coletivos, facilitando o desempenho das empresas menores e melhorando a qualidade de vida do povo;

4 – Não se pode cair na armadilha de colocar em contraposição os incentivos para as montadoras e os investimentos em saúde e educação ou o apoio às pequenas e médias empresas e aos agricultores; na verdade, não são propósitos excludentes, e a competência para atrair e desenvolver grandes empreendimentos é a mesma requerida para vencer os outros desafios; mas rejeitando as duas montadoras, ou uma só delas,

¹⁴ FIERGS, *A reindustrialização do Rio Grande do Sul*, vol. I, p. 27.

haverá menos desenvolvimento e, portanto, menos recursos para investir naqueles setores;

5 – GM e Ford, trazendo consigo uma série de outras empresas, colocaram o Estado no mapa dos investimentos internacionais, onde a credibilidade é ponto fundamental; qualquer retrocesso no cumprimento dos contratos firmados pelo Estado prejudicará a imagem do Rio Grande, afugentando futuros negócios a curto e longo prazos; Outros pontos ainda poderiam ser alinhados, mas fundamental é que a sociedade rio-grandense deve ser corretamente informada e conscientizada das conseqüências dos equívocos que se esboçam nas atitudes do atual governo. A experiência de outros países mostra que a criação de um ambiente favorável a investimentos é requisito indispensável do desenvolvimento.

Assim, as oportunidades de trabalho e a qualidade de vida dos gaúchos dependem da atração de muitos empreendimentos, além dos que agora estão em risco.

Pôr a perder esses investimentos será comprometer irremediavelmente o futuro do nosso povo. (FIERGS *et al.*, 1999, p. 07)¹⁵

Após o anúncio da Ford de que não manteria mais as negociações com o governo gaúcho e que iria buscar outro estado para a instalação de sua montadora de automóveis, alguns setores da burguesia gaúcha e o próprio executivo estadual tentaram mobilizar aquele grupo econômico para a retomada da negociação, buscando saídas para o impasse que havia sido criado. Uma dessas saídas, apontada pelo governador Olívio Dutra, seria o levantamento de recursos entre a iniciativa privada que pudessem complementar a disponibilidade do Estado e, assim, chegar aos valores inicialmente contratados entre a empresa e o governo gaúcho. Nessa direção, num encontro promovido entre representantes do executivo gaúcho, da Assembleia Legislativa, senadores gaúchos, líderes empresariais, com o objetivo de debater uma solução para o “caso Ford”, o governador Olívio Dutra sugeriu que, dos R\$ 440 milhões que deveriam ser repassados para a Ford, o governo gaúcho entrasse com R\$ 196 milhões, os governos municipais e a União com R\$ 131 milhões e os R\$ 113 milhões restantes fossem levantados num esforço “compartilhado pela iniciativa privada”.¹⁶

Embora alguns representantes do empresariado gaúcho tenham se posicionado, naquele momento, favoráveis à proposta de criação de um fundo privado para financiar os investimentos da indústria automobilística, as lideranças da FIERGS se posicionaram contrárias à proposta e seu presidente, industrial Dagoberto Lima Godoy, enfatizou na ocasião que esse era um *compromisso de Estado* e que, portanto, a iniciativa privada não tinha que ter outra participação a não ser de cobrança para que o governo cumprisse sua parte no contrato. Dentro dessa linha, de pressionar o governo gaúcho para que respeitasse as bases contratuais inicialmente firmadas com a Ford, a FIERGS continuou ocupando espaço nos meios de comunicação do estado gaúcho visando justificar suas

¹⁵ FIERGS, CIERGS, SESI, SENAI, IEL, INDUSPREV. Carta Aberta aos Gaúchos. *Jornal do Comércio, Porto Alegre*, 15 abr. 1999, p. 07.

¹⁶ CADONÁ, Marco André. *Neoliberalismo e capitalismo no Brasil: a formação de classe da burguesia industrial no Rio Grande do Sul durante a década de 1990*. 2009, p. 355.

posições políticas. Nessa direção, inclusive, no dia 28 de abril de 1999 o presidente da entidade falou em cadeia estadual de televisão (o mesmo pronunciamento foi ao ar pela Rede Brasil Sul – RBS, vinculada à Rede Globo, no intervalo do Jornal Nacional do Dia do Trabalhador, 1º de maio daquele ano), afirmando:

Num momento em que o emprego escasseia e o drama do desemprego sacrifica tantos irmãos nossos, a FIERGS tem o dever de lutar para não perdermos empreendimentos como o da Ford, que coroam uma luta dos gaúchos por mais de 20 anos. Além das 18 empresas novas que virão com a Ford, a montadora ativará os negócios de centenas de empresas gaúchas, de todos os tamanhos e de todos os setores da indústria, do comércio e dos serviços. Perder a Ford será perder mais de 100 mil empregos em toda esta cadeia produtiva. Por isso, os incentivos contratados pelo Estado não podem ser confundidos com benefícios à Ford, mas como a compra do passe de um craque que nós precisamos para ganhar o campeonato do desenvolvimento do Rio Grande (...) A solução do problema está exclusivamente nas mãos do governo Olívio Dutra (...). Governador Olívio Dutra: cumpra a nossa parte do contrato e exija que a Ford cumpra a dela.¹⁷

As tentativas de diferentes setores empresariais e mesmo do governo gaúcho na retomada de negociações com a Ford, no entanto, não surtiram efeito. Com a decisão definitiva da Ford de instalar sua montadora no estado baiano, a FIERGS publicou, ainda, um “manifesto ao povo gaúcho”, intitulado “Responsabilidade”, com o seguinte teor:

Diante da iminente perda definitiva do complexo Ford/Guaíba, a Fiergs, cônica de sua responsabilidade como representante da indústria gaúcha e parte das forças sociais de nosso Estado, objetivando oferecer o democrático contraditório ao Governo e aos gaúchos, vem manifestar publicamente a sua convicta visão de que a perda desse investimento: Prejudica a reputação do nosso Estado como um todo, por decorrer da não-sustentação de um contrato legítimo e da não-condução competente de uma eventual reformulação, abalando a confiabilidade dos acordos firmados, ao nível internacional, por gaúchos tanto do setor público como da iniciativa privada; Prejudica os trabalhadores gaúchos, ao inviabilizar um empreendimento que geraria dezenas de milhares de empregos, diretos e indiretos, nos mais variados setores de atividades em nosso Estado, num momento em que o desemprego sacrifica a tantos e deveria preocupar a todos; Prejudica as pequenas e médias empresas gaúchas, ao afastar uma grande empresa líder, capaz de abrir espaços para negócios de menor porte, como está demonstrado nos outros Estados brasileiros em que se instalaram uma ou mais montadoras de veículos; Prejudica especialmente o nosso parque de autopeças, o 2º maior do País, composto por centenas de empresas de médio e pequeno porte, que mantém milhares de industriários empregados, para quem a proximidade de montadoras é quase um fator de sobrevivência, na economia globalizada;

¹⁷ Pronunciamento do industrial Dagoberto Lima Godoy, presidente da FIERGS, em cadeia gaúcha de televisão. Citado por FIERGS, *A reindustrialização do Rio Grande do Sul*, vol. I, p. 31.

Prejudica o mercado de trabalho das profissões de alto nível científico e tecnológico, ao afastar do Rio Grande o conjunto da Ford e das 16 novas empresas que com ela viriam para Guaíba, todas de nível mundial e, portanto, ávidas de nossos talentos humanos; ao mesmo tempo, enfraquece o projeto Porto Alegre Tecnópole – iniciativa conjunta da Prefeitura de Porto Alegre, das Universidades da Região Metropolitana e da FIERGS – ao perder uma importante indústria-âncora da Tecnópole; Prejudica o processo de reindustrialização do Rio Grande, ao inviabilizar um empreendimento que, ao lado da General Motors, Agrale-Navistar e de tantas outras empresas gaúchas do ramo, nos consolida como 2º ou 3º pólo automotivo do Brasil; Afinal, prejudica o futuro de nossos jovens, ao desperdiçar uma preciosa oportunidade – e dificultar outras tantas futuras – de alavancar a economia de nosso Estado, em padrões modernos e competitivos, única forma de ensinar à juventude gaúcha a realização, aqui na nossa terra, de suas legítimas ambições de crescimento e melhoria de vida. Por isso, a Fiergs – mesmo que a oferta de auxílio da entidade não tenha sido aproveitada pelo governo no momento oportuno – registra que continuará exercendo a sua responsabilidade de agente do desenvolvimento gaúcho e permanecerá disponível, como sempre esteve, para ‘cooperar com o governo e a sociedade’ em todas as causas que interessem ao Rio Grande e ao Brasil.¹⁸

Terminava, assim, uma batalha travada entre a FIERGS e o governo Olívio Dutra em torno do contrato estabelecido entre o governo gaúcho e a FORD. O governo Olívio não cedeu às pressões. No entanto, pagaria o preço da decisão política assumida, pois, ao final do “episódio Ford”, a idéia de que o governo gaúcho deveria participar ativamente na “guerra pela atração de grandes investimentos” privados já tinha alcançado grande aceitação na opinião pública sul-rio-grandense.

A ‘inserção subordinada’: o projeto burguês de desenvolvimento subnacional

A economia mundial experimenta hoje profundas transformações. Tais mudanças vêm sendo alimentadas em razão de fatores de duas ordens. No plano político, o final da Guerra Fria (...) fez o capitalismo a forma dominante de organização da economia mundial. Em conseqüência, a ênfase na livre iniciativa e a percepção crescente do papel limitado do estado na economia ensejam a abertura de novos mercados e novas oportunidades de negócios em todas as regiões do mundo. De outra parte, o fantástico desenvolvimento da tecnologia da informação e de comunicações viabilizam a interação generalizada dos mercados e, especialmente, o movimento de capitais financeiros em escala planetária. Diante desses novos movimentos que conduzem à globalização da economia, está em curso a dissolução da velha ordem internacional baseada em economias fechadas, mercados extremamente

¹⁸ FIERGS. Manifesto ao Povo Gaúcho. *Jornal do Comércio*, Porto Alegre, 10 maio 1999, p. 5.

fragmentados e o setor estatal como o núcleo principal da atividade produtiva. (FIERGS, p. 27)¹⁹

Para que o Estado (Rio Grande do Sul) se beneficie de forma integral destas novas tendências que ora se manifestam nos grandes investimentos que estão chegando ao Estado, é importante que o Rio Grande do Sul tenha um projeto estratégico de desenvolvimento, capaz de promover a sua inserção neste novo cenário de crescimento e mudança... (FIERGS, p. 28)²⁰

As duas citações acima, tiradas do documento elaborado pela FIERGS visando à sua participação nas eleições estaduais no Rio Grande do Sul em 1998, indicam não somente o interesse da burguesia industrial em intervir diretamente na definição de um projeto de desenvolvimento econômico para o território gaúcho num contexto de reestruturação do capitalismo, mas, também, os fundamentos políticos e ideológicos do projeto de desenvolvimento que amadureceu em seus posicionamentos ao longo da década de 1990.

Durante a década de 1990, ficou cada vez mais claro para as lideranças da burguesia industrial no Rio Grande do Sul que, diante da mundialização do capital, mas, também, da reorientação neoliberal do Estado brasileiro, havia a necessidade de uma intervenção política na esfera subnacional, objetivando criar condições regionais mais favoráveis ao desenvolvimento do capital local e, principalmente, para atrair novos investimentos, capazes de diversificar a estrutura industrial sul-rio-grandense e fomentar uma nova dinâmica de desenvolvimento econômico no território gaúcho.

Evidentemente, a preocupação da burguesia industrial no Rio Grande do Sul com a questão subnacional não era novidade nos anos 1990. Pelo menos desde a década de 1950, numa perspectiva de “descentralização” da dinâmica de desenvolvimento do capitalismo no País, diferentes “burguesias estaduais” instrumentalizaram seus governos subnacionais visando criar condições mais favoráveis de integração de seus respectivos territórios naquela dinâmica de desenvolvimento. No Rio Grande do Sul, durante a década de 1970, a instalação de um polo petroquímico (Polo Petroquímico de Triunfo) se colocou naquele contexto de pressão da burguesia gaúcha em favor de um posicionamento mais favorável do estado gaúcho na dinâmica do capitalismo no País.

Durante a década de 1980, a preocupação com o desenvolvimento estadual também esteve presente nas mobilizações da burguesia industrial no Rio Grande do Sul. No final daquela década, inclusive, aquela preocupação levou a FIERGS à elaboração de um documento (que ficou conhecido como “Relatório Sayad”), através do qual fez um diagnóstico do setor público estadual, recomendando sua reestruturação (o documento propunha, por exemplo, a transferência da CRT para o sistema TELEBRÁS, a redução na folha de pagamento do funcionalismo público, uma reforma administrativa capaz de reduzir os gastos públicos), como forma de

¹⁹ FIERGS. *A rearquitetura do Rio Grande do Sul* - garantindo o futuro, p. 27.

²⁰ IDEM, *Ibid.*, p. 28.

umentar sua capacidade de investimento e de apoiar a iniciativa privada situada no território gaúcho.

É preciso notar, porém, que durante a década de 1990 a preocupação com a questão subnacional ganhou novos significados. Em primeiro lugar, tornou-se uma preocupação situada num novo contexto de desenvolvimento do capitalismo brasileiro. A partir de então, a abertura da economia, a reestruturação neoliberal do Estado, a política de atração de capital internacional, o maior descomprometimento dos governos nacionais com o desenvolvimento regional e a vinculada guerra fiscal promovida por diferentes governos estaduais ressaltou a importância de uma intervenção mais ativa na esfera subnacional. Mas, além, disso, o contexto político sul-rio-grandense, principalmente a partir de 1994, passou a ter um componente novo. Pela primeira vez, um conjunto de forças sociais e políticas vinculadas à classe trabalhadora no estado que, desde o processo de “abertura democrática”, vinham confrontando-se diretamente com os interesses da burguesia no País, conquistaram um espaço político com grande possibilidade de colocá-las à frente do executivo estadual.

Nesse sentido, como assinalam Schmidt e Herrlein Jr.(2002), a partir de então dois projetos de desenvolvimento polarizaram a dinâmica política sul-rio-grandense: por um lado, o projeto de desenvolvimento executado pelo governador Antônio Britto (1994 - 1998) e, por outro lado, o projeto de desenvolvimento executado pelo governador Olívio Dutra (1999 - 2002).

O projeto desenvolvido pelo governo Britto partiu de um “diagnóstico negativo” da economia gaúcha, a partir do qual vinculava uma “paulatina desestruturação” da mesma, por um lado, com a crise de sua vocação agrícola (decorrente, primeiro, do esgotamento da fronteira agrícola; segundo, pela competição desigual com os países vizinhos e pertencentes ao tratado do MERCOSUL, em especial o Uruguai e a Argentina), e, por outro lado, com as dificuldades de expansão na área industrial no contexto da “globalização da economia”, dado o perfil industrial gaúcho fortemente identificado com setores industriais tradicionais, com origem na produção familiar, “sem capital e tecnologia suficientes para enfrentar os desafios da concorrência internacional”. (SCHMIDT, e HERRLEIN, 2002, p. 272)²¹

Em função daquele diagnóstico, o projeto adotado pelo governo Britto considerou o processo de desenvolvimento como “exogenamente determinado”,²² dependente das ações de agentes externos, ainda que com uma ação ativa do Estado subnacional na preparação de condições favoráveis de infra-estrutura e na atração de investimentos.²³ Daí a importância que o Estado subnacional assumiu enquanto Antônio Britto esteve no governo na atração dos investimentos estrangeiros (através da política de incentivos e de renúncias fiscais às montadoras de automóveis, por exemplo) e, também, num esforço pretendido de “modernizar” a infraestrutura estadual (onde a privatização de determinadas

²¹ SCHMIDT, C., HERRLEIN JR, R. *Notas sobre o desenvolvimento do Rio Grande do Sul*, 2002, p. 272.

²² IDEM, *Ibid.*, p. 273.

²³ IDEM, *Ibid.*, p. 273.

empresas estatais e a concessão de serviços públicos para a iniciativa privada colocaram-se como estratégicas).

O projeto desenvolvido pelo governo Dutra, por outro lado, desde sempre criou dificuldades à lógica de mundialização do capital (a (re)negociação das bases contratuais estabelecidas entre o governo gaúcho e as montadoras de automóveis é ilustrativa). Além disso, procurou-se afirmar através de compromissos com a base produtiva tradicional no Rio Grande do Sul (pequenas e médias indústrias, pequena propriedade agrícola), com o estímulo ao desenvolvimento dos elos mais fracos das cadeias produtivas já situadas em território gaúcho, com a formação de redes de comercialização, compra de insumos e desenvolvimento tecnológico. Assim, em linhas gerais, o projeto desenvolvido pelo governo Dutra compreendeu o desenvolvimento subnacional “como resultado de um movimento interno dos agentes econômicos regionais, estimulado pelas ações do Estado regional”. (SCHMIDT, e HERRLEIN JR, 2002, p. 278)²⁴

Mas note-se, além disso, que o governo Dutra comprometeu-se com uma maior democratização do Estado subnacional, implantando o Orçamento Participativo e, nesse sentido, abriu possibilidades para que a população pudesse definir prioridades na gestão pública não necessariamente vinculadas aos interesses de uma maior competitividade do capital local no contexto da mundialização do capital ou, então, com investimentos de recursos públicos estaduais visando atrair grandes grupos econômicos para o território gaúcho.

Portanto, durante a década de 1990 uma nova conjuntura política e econômica, com alto grau de polarização político-ideológica no espaço sul-rio-grandense, impulsionou a ação classista da burguesia industrial e sua preocupação com o desenvolvimento subnacional.

Naquele contexto histórico, como a mobilização política em defesa de uma política estadual agressiva de atração da indústria automobilística permite perceber, a burguesia industrial comprometeu-se com um projeto de desenvolvimento que defendeu uma *associação subordinada* do Estado subnacional à dinâmica de mundialização do capital.

Um projeto, portanto, de instrumentalização do Estado subnacional na dinâmica de mundialização do capital. Essa foi uma questão central no apoio hegemônico da burguesia industrial ao governo de Antônio Britto, mas, também, da intensa mobilização capitaneada pela FIERGS contra a postura política do governo Olívio Dutra em relação aos investimentos privados das indústrias automobilísticas no território sul-rio-grandense.

Havia, nesse sentido, uma compreensão de que a diversificação, a “modernização” e, mesmo, o desenvolvimento da estrutura industrial (mas, também, da economia como um todo) já existente no estado gaúcho requeria investimentos externos e, em especial, o aproveitamento dos fluxos de investimentos que o grande capital internacional, beneficiando-se do processo de reestruturação do capitalismo, realizava no País durante a década de 1990. Foi

²⁴ SCHMIDT, C., HERRLEIN JR, R. *Notas sobre o desenvolvimento do Rio Grande do Sul*, 2002, p. 278.

esse, inclusive, o teor da nota divulgada na imprensa pela FIERGS (anteriormente citada) na ocasião em que a Ford definiu a instalação de sua fábrica no estado da Bahia. Naquela nota, as lideranças da burguesia industrial no Rio Grande do Sul deixavam claro que a não aceitação, por parte do governo gaúcho, das condições colocadas por aquela multinacional, acarretaria prejuízos para “as pequenas e médias empresas gaúchas” (que poderiam se beneficiar das oportunidades de negócio que “uma grande empresa líder” poderia abrir), para o setor gaúcho de autopeças (“para quem a proximidade das montadoras é quase um fator de sobrevivência na economia globalizada”), para os trabalhadores gaúchos (em virtude das “dezenas de milhares de empregos” que a empresa geraria), para o mercado de trabalho “das profissões de alto nível científico e tecnológico” (em virtude de ser aquela multinacional considerada uma “importante indústria-âncora” em termos de tecnologia), para o próprio processo de industrialização gaúcha, pois tirava a possibilidade real de se configurar no espaço sul-rio-grandense o segundo (ou o terceiro) polo automotivo do Brasil.

Era essa a perspectiva, portanto, que legitimava a posição favorável à subordinação do Estado subnacional aos interesses do grande capital internacional que acenou com seus investimentos no território gaúcho. Perceba-se que não era o Estado subnacional o agente central na definição de uma estratégia de desenvolvimento. Ao Estado subnacional era cobrado uma participação “eficiente” (subordinada) no leilão que o capital internacional propôs aos diferentes governos subnacionais no Brasil durante a década de 1990. Lembre-se, inclusive, que a proposta de subordinação do Estado subnacional aos interesses do capital internacional surgiu da própria FIERGS.

Observe-se, porém, que o interesse pela subordinação do Estado subnacional à dinâmica de mundialização do capital através da criação de condições locais altamente vantajosas (subsídios e renúncias fiscais, investimentos em infraestrutura etc.) voltava-se, também, para o capital já instalado no território sul-rio-grandense. Isso fica claro nos documentos que a FIERGS produziu visando às eleições estaduais de 1994 e de 1998, quando afirmava que era importante promover “uma reestruturação dos setores tradicionais” da economia gaúcha, “possibilitando sua modernização” e capacitando-as para uma atuação “bem sucedida” no ambiente de “uma economia aberta, caracterizada na forma de intensas pressões competitivas”.²⁵

Ao longo da década de 1990, aliás, as lideranças da burguesia industrial defenderam uma política fiscal e de subsídios para a indústria sul-rio-grandense, naturalizando, inclusive, a guerra fiscal que ocorreu no País naquela década, pois utilizada como argumento político para pressionar o governo subnacional em favor de seus interesses.²⁶ No entanto, também se reproduzia nessa defesa do “capital local” uma concepção na qual os grandes grupos econômicos são “locomotivas” do desenvolvimento, capazes de dar dinamismo a uma região econômica. É

²⁵ FIERGS. *A rearquitetura do Rio Grande do Sul - garantindo o futuro; Projeto FIERGS/Novo governo do RGS.*

²⁶ CADONÁ, Marco André. *Neoliberalismo e capitalismo no Brasil: a formação de classe da burguesia industrial no Rio Grande do Sul durante a década de 1990.*

simbólico, nesse sentido, que quando Olívio Dutra, já eleito governador, anunciou que iria revisar a política de subsídios e de renúncias fiscais adotadas pelo governo Britto, “denunciando” que o principal programa de incentivos fiscais então existente (o FUNDOPEM) beneficiara um número muito reduzido de empresas, as lideranças da burguesia industrial não se posicionaram em relação à denúncia, mas, sim, em relação ao desejo do governador eleito de querer revisar o programa (criticando tal postura política).

Considerações finais

O projeto neoliberal executado pelos governos brasileiros durante a década de 1990 teve impactos significativos sobre os espaços subnacionais. Ao apostar na eficiência do mercado e das regiões no estabelecimento de estratégias de inserção econômica aquele projeto garantiu, por um lado, um grau significativo de liberdade ao capital internacional que investiu no País naquela década para que promovesse um verdadeiro leilão pela definição de locais mais favoráveis aos seus investimentos; por outro lado, aquele projeto motivou as burguesias subnacionais a pressionar seus respectivos governos para que promovessem políticas de incentivos ao capital (políticas de subsídios e de renúncias fiscais às empresas, investimentos na infraestrutura econômica e social), tanto para atrair os fluxos de investimentos do capital internacional quanto para tornar mais competitivo o capital já localizado em seus territórios num cenário de abertura da economia e de aumento da competitividade econômica.

Aquele contexto despertou uma maior preocupação entre a burguesia industrial no Rio Grande do Sul com a competitividade da indústria gaúcha, impulsionando um processo de reestruturação produtiva (inovações tecnológicas e organizacionais) que, embora heterogêneo, se colocou a partir da década de 1990 como uma meta (individual e coletiva) “a ser perseguida por todos” visando alcançar níveis mais elevados de competitividade no mercado.

Mas naquele contexto, também, a burguesia industrial passou a dar uma maior atenção à política subnacional e à definição de um projeto de desenvolvimento para o Rio Grande do Sul. Nessa direção, inclusive, desde a primeira metade da década de 1990 suas lideranças políticas vinham gestando um projeto de reestruturação da economia subnacional. Aquele projeto, como se viu, atribuía grande importância aos investimentos estrangeiros como forma de diversificar e dinamizar a economia gaúcha, mas, também, à reestruturação do Estado subnacional (definida a partir dos pressupostos neoliberais), como forma de instrumentalizá-lo num processo de criação de condições mais favoráveis para a competitividade do capital já instalado no Rio Grande do Sul.

O projeto de desenvolvimento subnacional defendido pela burguesia industrial, porém, não era consensual no Rio Grande do Sul, tendo encontrado forte resistência, inclusive, junto a forças sociais e políticas que assumiram o governo gaúcho no final da década de 1990.

No contexto histórico polarizado e conflituoso que se configurou no território sul-rio-grandense, a burguesia industrial defendeu um projeto de desenvolvimento subnacional que afirmou a importância da *inserção subordinada* do Rio Grande do Sul à lógica de valorização do capital e, em especial, ao grande capital internacional, entendido esse como estratégico para diversificar e dinamizar a economia gaúcha, impulsionando sua inserção competitiva no processo de reestruturação do capitalismo em nível mundial.

Foi nessa direção que a FIERGS, expressando uma posição política hegemônica na burguesia industrial no Rio Grande do Sul, organizou intensa mobilização em favor de uma “participação competitiva” do governo gaúcho no leilão que as multinacionais do setor automobilístico promoveram no Brasil durante os anos 1990 para definir os locais onde instalaram suas fábricas.

Referências

ARBIX, Glauco. Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro. *DADOS – Revista de Ciências Sociais*, 43 (1): 43-67, 2000.

BECKER, Dinizar F. Necessidades e finalidades dos projetos regionais de desenvolvimento local. In: BECKER, Dinizar F; BANDEIRA, Pedro S (orgs.). *Determinantes e desafios contemporâneos*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2002, pp. 129-147. (Desenvolvimento local-regional, vol. 1).

CADONÁ, Marco André. *Dos bastidores ao centro do palco: a atuação política da burguesia industrial gaúcha no processo de redemocratização*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2002.

_____. *Neoliberalismo e capitalismo no Brasil: a formação de classe da burguesia industrial no Rio Grande do Sul durante a década de 1990*. Florianópolis: UFSC, 2009. (Tese de Doutorado em Sociologia Política – Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política).

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *A reestruturação do Rio Grande do Sul – garantindo o futuro*. Porto Alegre, 1998.

_____. *A reindustrialização do Rio Grande do Sul: a gestão de Dagoberto Lima Godoy na FIERGS – 1993 – 1996 – 1999*. Porto Alegre, 1999. (vol. I e II).

_____. *Estatuto da Entidade*. Porto Alegre, 1989.

_____. *Projeto FIERGS/Novo governo do RGS*. Porto Alegre, 1994.

FIERGS *et al.* Carta Aberta aos Gaúchos. *Jornal do Comércio*, Porto Alegre, 15 abr. 1999, p. 07.

GODOY, Dagoberto Lima. A montadora não é tudo. *Zero Hora*, Porto Alegre, 1º dez. 1996, p. 04.

GROS, Denise Barbosa. A atuação política do empresariado industrial gaúcho nos anos 80. In: Fundação de Economia e Estatística. *O desempenho da economia gaúcha nos anos 80: um breve retrospecto*. Porto Alegre: FEE, 1990. p. 382-400. Tomo I.

_____. Os industriais gaúchos e a constituinte: uma reflexão acerca do "Movimento pela Liberdade Empresarial", *Ensaíos FEE*, Porto Alegre, 9(2): 130-146, 1988.

JORNAL DO COMÉRCIO. 05 de novembro de 1998, p. 07.

SCHMIDT, C., HERRLEIN JUNIOR, R. Notas sobre o desenvolvimento do Rio Grande do Sul: trajetória histórica e os projetos contemporâneos. *Ensaíos FEE*, Porto Alegre, v.23, n.1, p. 255-284, 2002.

Recebido em 26/05/2012.

Aprovado em 02/12/2012.

Sobre o autor

Marco André Cadoná

Graduado em Filosofia, com mestrado em Sociologia e doutorado em Sociologia Política. É professor na UNISC - Universidade de Santa Cruz do Sul. E-mail: mcadona@unisc.br
Endereço: Av. Independência, 2293. CEP 96815-900 – Santa Cruz do Sul – RS – Brasil.