

ANÁLISE CONTRAFACTUAL: UM EXERCÍCIO A PARTIR DA SOCIOLOGIA ECONÔMICA

Counterfactual analysis:
a study from the Economic Sociology point of view

Lucas Lemos Walmrath (PPGSA-UFRJ)¹

Resumo:

O objetivo deste texto é discutir a potencial utilidade de uma noção comum a várias disciplinas – o pensamento contrafactual – para as agendas de pesquisa na Sociologia Econômica. Para tal, oferece uma breve fundamentação teórica desta linha de raciocínio, recuperando seu uso nos estudos histórico-comparativos e experimentais. O artigo conta com uma sucinta revisão de literatura que demonstra que o emprego de contrafactuais na Sociologia Econômica é baixo comparativamente ao uso de disciplinas afins. Para ilustrar o potencial dos contrafactuais na pesquisa socioeconômica mesmo em estudos de caso, este trabalho revisita contrafactualmente uma pesquisa socioeconômica sobre os determinantes sociais do Investimento Estrangeiro Direto (IED). Mais especificamente, analisa como a decisão de investimento da montadora Nissan na construção de sua primeira fábrica de automóveis no Brasil se deu. Em seguida argumenta, contrafactualmente, como esta decisão poderia ter sido diferente em função de outros arranjos sociais, institucionais e políticos tão plausíveis quanto os que se deram factualmente.

Palavras-chave: Sociologia Econômica; Contrafactuais; Decisões de investimento; Indústria automotiva; Estudos de caso qualitativos

Abstract:

This text aims to discuss the potential benefit of a notion familiar to several disciplines – counterfactual thinking – for research agendas in Economic Sociology. It offers a brief theoretical foundation of this line of reasoning, recovering its use in historical-comparative and experimental studies. The article includes a brief literature review that demonstrates that counterfactuals are not usually discussed in Economic Sociology, its usage being low compared to related disciplines. To illustrate the prospect of counterfactuals in socio-economic research, even in case studies, this paper counterfactually revisits socio-economic research on the social

¹ Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGSA) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestre em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da UFRJ (PPGSA-UFRJ). Pesquisador-assistente e membro dos núcleos de pesquisas Desenvolvimento, Trabalho e Ambiente (DTA) e Brazilian Research in Auto Industry (BRAIN). <https://orcid.org/0000-0002-6698-8969> E-mail institucional de contato: lucaswalmrath@ufrj.br

O autor agradece ao financiamento de seu Mestrado, fruto de bolsa ofertada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) entre os anos de 2019 e 2021, assim como as críticas e sugestões das/os pareceristas da Revista NORUS na elaboração deste artigo, assumindo a responsabilidade por quaisquer erros e mal entendidos eventuais.

determinants of Foreign Direct Investment (FDI). More specifically, it examines a case study that shows how Nissan's investment decision to build its first car factory in Brazil took place. Then, it argues, counterfactually, how this decision could have been different if other social, institutional and political arrangements were in place.

Keywords: Economic Sociology; Counterfactuals; Investment decisions; Automotive industry; Qualitative case studies

Introdução

Nas Ciências Sociais, em que pese a interdisciplinaridade característica e o compartilhamento de temáticas e objetos com demais Ciências Humanas (e também ciências naturais e biológicas), estamos cada vez mais separados por subáreas especializadas em recortes específicos sobre a realidade social. Discussões a parte acerca dos prós e contras desta especialização, fato é que todas as ciências estão, em maior ou menor grau, unidas pelo método científico em suas diversas metodologias.

É sobre este pano de fundo teórico que tenho como objetivo neste texto discutir a potencial utilidade de uma noção comum a várias disciplinas – o pensamento contrafactual – para as agendas de pesquisa na Sociologia Econômica. Não é meu objetivo aqui oferecer um *paper* com uma explicação exaustiva para o debate teórico-metodológico de contrafactuais, nem mesmo um texto introdutório sobre o assunto, uma vez que existem textos muito mais competentes e voltados exclusivamente para este objetivo e que serão trabalhados nas próximas páginas. Antes, este texto foi pensado visando o diálogo com pares da Sociologia Econômica que tenham dentre seus interesses discussões ancoradas na história e, mais especificamente, em problemas de causalidade.

Para além desta breve introdução, o texto se subdivide em quatro seções. Na seção a seguir, “Contrafactuais e Sociologia Econômica”, inicio com definições básicas do termo e argumento a importância dos estudos histórico-comparativos e “experimentais” que, de modo geral, façam (o correto) uso da argumentação contrafactual. Mostro, ainda, que o emprego desta vertente analítica é praticamente nulo na Sociologia Econômica contemporânea.

De modo a ilustrar o potencial da argumentação contrafactual para esta subárea mesmo em desenhos de pesquisa que não sejam em sua origem

histórico-comparativos e/ou “experimentais”, apresento na seção seguinte um estudo de caso que observou uma decisão de investimento de uma montadora de veículos (Nissan Motor Co.). A seção que se segue a esta discute contrafactuais plausíveis que corroboram e complementam os achados deste estudo em particular. Por fim, a seção “Conclusão” retoma a discussão e aponta como o raciocínio contrafactual foi útil para o caso em tela e que, portanto, pode também vir a beneficiar demais investigações na subárea.

Contrafactuais e Sociologia Econômica

Contrafactuais são exercícios hipotéticos comuns a acadêmicos e não-acadêmicos. Com frequência nos pegamos pensando no que teria acontecido se tal ou qual evento tivesse ocorrido ou deixado de ocorrer. Esta forma de pensar se aplica virtualmente a qualquer campo de discussão, quer se pense quantas vidas poderiam ter sido salvas no Brasil durante a atual pandemia de Covid-19 se medidas baseadas na ciência tivessem sido adotadas e estimuladas pelo Governo Federal, quer pensemos escolhas individuais de nossas próprias vidas.

As definições e usos desta ideia variam em torno deste direcionamento comum que questiona o que poderia ter ocorrido no tempo presente se certos eventos tivessem tomado rumos distintos no passado:

A ideia básica das teorias contrafactuais da causalidade é que o significado das afirmações causais pode ser explicado em termos de condicionais contrafactuais da forma “Se A não tivesse ocorrido, C não teria ocorrido”. A maioria das análises contrafactuais tem se concentrado em afirmações da forma “evento *c* causou evento *e*”, descrevendo causação “singular”, “simbólica” ou “real” (MENZIES; BEEBEE, 2020, tradução própria)².

Raciocinar contrafactualmente é comum. Nas Ciências Sociais, podemos afirmar: “Se Jack não tivesse sido criado em um ambiente obesogênico, ele não teria se tornado obeso”. Esta é uma condicional contrafactual porque é uma condicional contrária aos fatos. Uma condicional é uma afirmação *se-então*, e esta é contrafactual porque, na verdade, Jack *foi* criado em um ambiente obesogênico. Mas supomos, ao contrário do fato, que Jack não foi criado em tal ambiente, e *imaginamos o que teria acontecido de forma diferente* (WILLIAMSON; ILLARI, 2013, p. 68, tradução própria, grifos meus).

² Para melhor fluidez textual todos os textos em inglês contam com tradução própria.

A discussão de contrafactuais geralmente figura em estudos que trabalham com proposições “causais” na análise de processos sociais. Dentre os desenhos de pesquisa mais empregados para tal discussão causal estão os estudos histórico-comparativos e, mais recentemente, estudos “experimentais”, históricos (e.g. DIAMOND; ROBINSON, 2010) ou não, estes em particular conduzidos por economistas de destaque no cenário mundial contemporâneo (e.g. BANERJEE; DUFLO, 2009). Na impossibilidade de voltar no tempo e alterar o curso da história para testar variáveis de interesse, e mesmo tendo em vista as notórias complicações éticas e técnico-financeiras de se conduzir estudos experimentais, estes são os melhores desenhos para estudos que almejam estabelecer conexões causais em macroprocessos sociais devido a sua maior proximidade (imperfeita, é verdade) com os desenhos experimentais laboratoriais, tidos como padrão ouro da ciência e norte para muitos cientistas sociais desde os tempos de Durkheim (2020 [1895]).

Dadas as limitações destas metodologias, não é por acaso que estudos histórico-comparativos geralmente englobem em alguma medida contrafactuais nas diversas etapas de análise. Nos influentes trabalhos de Charles Ragin, por exemplo, os contrafactuais são utilizados para se averiguar a robustez dos resultados das tabelas de verdade (KOGUT, 2010, p. 145). É dizer, mesmo estudos experimentais e histórico-comparativos sofrem com alguma sorte de limitação dada a imperfeição das comparações e o adequado controle das variáveis. Uma saída possível é levar a sério os mais recentes desenvolvimentos teóricos dos ramos da Filosofia³ e adaptá-los em termos científicos sociais para elaborar, por meio de contrafactuais, exercícios que especulem como as coisas poderiam ter sido de maneira alternativa, embora sempre embasada empiricamente.

Dito de outra forma, estudos histórico-comparativos e experimentais lidam com o que *aconteceu* e com o que *pode acontecer* (no caso dos estudos experimentais feitos no tempo presente), e não necessariamente com o que

³ Para uma introdução ao debate confira a seção 3 do texto de Starr (2019), que discute três abordagens mais contemporâneas, dentre as quais a semântica das premissas, as análises de probabilidade condicional e, por fim, mas não menos importante, as abordagens calcadas no raciocínio bayesiano.

poderia ter acontecido (BANERJEE; IYER, 2010, p. 186). Como não podemos controlar a realidade social em termos laboratoriais, se faz necessário complementar tais estudos com o raciocínio contrafactual, mesmo que de maneira independente de desenhos comparativos. De fato, há proponentes do raciocínio contrafactual mesmo para estudos de casos qualitativos (e.g. MAHONEY; BARRENECHEA, 2017).

Contrafactuais, sejam aqueles usados nos estudos histórico-comparativos ou nos históricos quasi-experimentais, são recursos analíticos deveras interessantes. Dentre os argumentos em favor deste proceder, incluem-se, para além da utilidade do exame hipotético de casos não-existent empiricamente embora logicamente possíveis em estudos histórico-comparativos (KOGUT, 2010, p. 149), argumentos lógicos e de ordem psicológica.

Segundo Tetlock e colegas (2009, p. 17), do ponto de vista lógico é quase impossível não pensar nestes termos quando olhamos a história e consideramos as conexões causais dos processos e a eventual alteração das ordens dos fatores: se buscamos ir além da mera descrição de eventos passados logicamente pensaremos, conscientes ou não disto, em termos contrafactuais.

Já do ponto de vista psicológico, uma abordagem contrafactual é bem-vinda na medida em que ajuda a combater o viés de retrospectiva ou recapitulação (*hindsight bias*) detectado por estudos psicológicos empíricos (GUILBAULT *et al.*, 2004). Afinal, tendemos a achar, após passado um dado momento histórico, que o desfecho de uma série de eventos se torna evidente ou óbvio quando, na realidade, durante o curso de inúmeros acontecimentos não é possível prever com precisão o que acontecerá mesmo no futuro próximo, tamanha a dificuldade das ciências – em particular das humanas e sociais – em construir estudos preditivos acurados.

Esta breve exposição, no entanto, nos leva a pergunta: por que parece que os estudos na Sociologia Econômica não adotam o uso deste proceder analítico? A Sociologia Econômica é uma vibrante subárea desde os anos 1980, na qual diversas abordagens teóricas e metodológicas parecem conviver em estudos dos mais variados. De fato, é difícil acreditar que esta ausência

seja por falta de objetos de estudo e, muito menos, de *know-how* das/os pesquisadoras/es líderes desta subárea: o uso do termo tem crescido de modo geral nas ciências desde os anos 1970 (GOOGLE NGRAM VIEWER TEAM, 2021) e as análises de conteúdo do estado da arte da Sociologia Econômica mostram que a maioria dos estudos nesta subárea são históricos (ANDERSON-CONNOLLY, 2006). Ainda assim, o número de menções ao termo contrafactual é possivelmente nulo nos principais livros de referência⁴ e mais baixo que os de áreas de conhecimento próximas quando observamos bases de dados de artigos, conforme os quadros 1 e 2.

QUADRO 1 – ESTUDOS CITANDO O TERMO “COUNTERFACTUAL” NO GOOGLE SCHOLAR, ÁREAS E SUBÁREAS DO CONHECIMENTO SELECIONADAS, SETEMBRO DE 2021

Termos da pesquisa	Número de resultados da pesquisa
“ <i>economic sociology</i> ” e “ <i>counterfactual</i> ”	1330
“ <i>political science</i> ” e “ <i>counterfactual</i> ”	40900
“ <i>economics</i> ” e “ <i>counterfactual</i> ”	160000
“ <i>history</i> ” e “ <i>counterfactual</i> ”	167000
“ <i>economic history</i> ” e “ <i>counterfactual</i> ”	18400

Fonte: elaboração própria. A pesquisa dos termos considerou todo o período de publicações, i.e. a opção “A qualquer momento”, a relevância dos artigos com as palavras-chave informadas e artigos escritos em qualquer idioma. A escolha dos termos em inglês, evidentemente, se deu em função do uso desta língua como principal idioma escrito nas publicações científicas de impacto ao redor do mundo.

Refinando a pesquisa dos termos na base *Web of Science* (WoS), os resultados não diferem muito, conforme se atesta no quadro 2.

QUADRO 2 – RESULTADOS E ARTIGOS CITANDO O TERMO “COUNTERFACTUAL” NO WEB OF SCIENCE POR CATEGORIAS DA PLATAFORMA SELECIONADAS, SETEMBRO DE 2021

Categoria	Resultados	Artigos
“ <i>Economics</i> ”	2155	2083
“ <i>Political Science</i> ”	269	245

⁴ Não foram encontradas menções ao termo “*counterfactual*” nos seguintes *handbooks*: *The Sociology of Economic Life* (GRANOVETTER; SWEDBERG, 1992); *Readings in Economic Sociology* (BIGGART, 2002); *The Handbook of Economic Sociology* (SMELSER; SWEDBERG, 2005); e, por fim, mas não menos importante, a *International encyclopedia of Economic Sociology* (BECKERT; ZAFIROVSKI, 2011).

<i>"Sociology"</i>	173	157
<i>"History"</i>	136	103

Fonte: elaboração própria utilizando a métrica "Tópico", i.e. "Pesquisa o título, resumo, as palavras-chave do autor e o Keywords Plus" (WoS, 2021).

Somente um texto⁵ nesta plataforma foi encontrado na interseção dos termos "*counterfactual*" e "*economic sociology*". Infelizmente este resultado se deu a partir da existência destas palavras no resumo do artigo em questão, não tendo ele nenhuma relação expressiva com a subárea de interesse do presente trabalho. Mas não é que não existam estudos que combinem abordagens contrafactuais a problemas típicos da agenda de pesquisa da Sociologia Econômica.

Véra Ehrenstein e Fabian Muniesa (2013), por exemplo, pesquisadores atuantes nos estudos de valoração (*valuation*), produziram um estudo de caso sobre projetos de compensação/captura de carbono (*carbon offsetting*), nos quais a projeção para o futuro é essencial e no qual o raciocínio contrafactual é empregado. Mais especificamente, os autores discutem um caso empírico no qual um projeto de reflorestamento na República Democrática do Congo vendera créditos de carbono na expectativa de que o reflorestamento venha a capturar de fato o carbono projetado pelas estimativas dos estudos feitos no início dos anos 2000. Ou seja, o projeto se viabilizou por meio da premissa que supôs o que teria acontecido *se não houvesse* o reflorestamento, uma argumentação tipicamente contrafactual (EHRENSTEIN; MUNIESA, 2013, p. 162).

Um outro excelente uso do pensamento contrafactual que utiliza também o referencial da Sociologia Econômica é visto no trabalho de Isaac Martin (2017) sobre os efeitos desiguais de uma política de dedução de impostos de renda nos EUA. O autor se apoia na existente discussão da Sociologia da estratificação que joga luz nos meios pelos quais políticas de dedução fiscal para pessoas físicas reproduzem desigualdades sociais e, mais especificamente, raciais, sendo, ao fim e ao cabo, políticas tipicamente

⁵ Trata-se do texto de Cunha e Heckman (2007), "*Identifying and Estimating the Distributions of Ex Post and Ex Ante Returns to Schooling*".

regressivas (MARTIN, 2017, p. 2). Buscando mensurar a regressividade da dedução dos juros da hipoteca de pessoas físicas, o autor lança mão do conceito de enraizamento polanyiano e de demais estudiosos da Sociologia Econômica sobre o mercado imobiliário para mostrar contrafactualmente o que poderia acontecer se a política estudada tivesse sido feita de outra forma, em particular se tal dedução não fosse concedida para as famílias brancas de classe média e os impostos contrafactualmente coletados fossem utilizados para diminuir as desigualdades habitacionais entre famílias brancas e pretas naquele país.

Informado pelo debate metodológico e o emprego desta noção nos estudos até aqui discutidos, a próxima seção resumirá minha pesquisa sobre uma decisão de investimento da Nissan como ilustração desse debate de fundo. Após resumir este estudo farei uso da noção de contrafactual inspirado na discussão da história contrafactual (TETLOCK; LEBOW; PARKER, 2009) e do uso aplicado para estudos de caso sociológicos (MAHONEY; BARRENECHEA, 2017).

A decisão de investimento locacional (factual) da Nissan em Resende (RJ)

Em minha pesquisa de mestrado (WALMRATH, 2021a)⁶ realizei em um estudo de caso qualitativo que tinha como objetivo tanto descrever em detalhes quanto explicar o processo de decisão de investimento de grandes firmas. Partindo do referencial teórico da Nova Sociologia Econômica e de estudos interdisciplinares da Economia Política e da Geografia Econômica, atentei para o enraizamento sociopolítico da decisão de investimentos estrangeiros diretos (IEDs), e não somente para os fatores econômicos geralmente enfatizados pela literatura da Ciência Econômica. Para ilustrar tal discussão, investiguei o caso do investimento da fabricante de automóveis de origem japonesa Nissan na construção de sua primeira fábrica no Brasil. Inaugurada em 2014 em Resende (RJ), a fábrica e, mais especificamente, sua localização final foram o resultado de anos de planejamento e negociação da empresa com diversas partes envolvidas.

⁶ Nesta seção todas as afirmações aparentemente sem fontes devem ser lidas como derivadas de minha dissertação (WALMRATH, 2021a).

No que diz respeito a metodologia desta pesquisa, foi adotado, como dito acima, um desenho de estudo de caso. No entanto, a investigação, apesar de discutir somente um caso, diz respeito a um caso típico, i.e., embora este estudo tenha analisado somente o investimento de uma firma, de um setor específico, a rotinização do processo permite que se possa pensar os desdobramentos dos achados para, pelo menos, outras firmas do setor automotivo. De fato, embora comprometido com o objetivo final de ganhar *insight* sobre os detalhes do caso, a pesquisa foi pensada desde o início em paralelo com outros casos, em particular com a experiência da chamada Guerra Fiscal do setor automotivo dos anos 1990.

Antes de proceder para a discussão contrafactual do caso, contudo, é necessário retomar as perguntas postas na investigação bem como recapitular os achados da pesquisa em seus pontos essenciais⁷. Quais os fatores sociopolíticos moldam e influem uma decisão a princípio tão economicamente racionalizada como a de investir na construção de uma fábrica de automóveis? Por que a Nissan escolhera investir em Resende, dado que poderia ter investido em diversos municípios Brasil afora e mesmo em outros países?

A expansão da indústria automobilística para novos mercados e territórios ocorre desde seus primórdios, há mais de um século. As firmas que a compõe tem décadas a fio de experiência neste tipo de operação, tipicamente fabril. Conforme a demanda global por veículos automotores era forjada com o crescimento econômico e a urbanização das sociedades, em especial após a reconstrução do pós Segunda Guerra Mundial e a ascensão dos países em desenvolvimento, as montadoras originárias dos EUA, Europa e Japão, tríade que dominou a produção automotiva no século XX, passaram expandir suas operações para os demais países do globo, seja via exportação, seja estabelecendo plantas para a fabricação local que visava atender demandas e requisitos específicos de mercados nacionais.

Montadoras do setor automotivo se tornaram no curso do século XX corporações transnacionais (CTNs) capazes de articular e coordenar verdadeiras redes globais de produção (RGPs) (HENDERSON *et al.*, 2011),

⁷ Em outros textos abordo e explico em maior profundidade os achados do investimento da Nissan. Ver, por exemplo, Walmrath (2021a, 2021b) e Walmrath e Santos (2021).

assumindo o papel de firmas líderes ou nós centrais destas intrincadas e extensas redes, que englobam desde a engenharia e o *design* dos automóveis até o consumo e descarte dos mesmos, passando, evidentemente, pela produção, montagem e distribuição (SANTOS, 2021). Do ponto de vista geográfico, a organização destas RGP's é estruturada/formatada em *clusters* produtivos e logísticos regionais ou subcontinentais (STURGEON; CHAGAS; BARNES, 2017, p. 16) e ainda hoje dominada por firmas dos países desenvolvidos, a exceção da China e da Coreia do Sul, que entraram tardiamente na produção de veículos nacionais próprios, i.e. não fabricam em seus territórios somente veículos de montadoras estrangeiras.

A expansão das CTNs automotivas pelo mundo levou a uma crescente concorrência tecnológica e de preços. O mesmo pode ser dito dos Estados-nação receptores destes IEDs. Conforme os mercados nacionais foram crescendo e demandando novas soluções viárias, mais empresas, mas também mais Estados-nação, entraram em disputa mundo afora. O encontro cada vez mais frequente entre empresas internacionalizadas e Estados-nação e suas burocracias deu origem a padrões, rotinas e estratégias entre estes dois agentes centrais. Dentre as preocupações dos Estados estão, historicamente, a captura do valor destes investimentos (LIU; DICKEN, 2006), manifesta na busca de geração de emprego e renda, a proteção da indústria nacional e a inserção do país na divisão internacional do trabalho.

Temática rica para diversas abordagens, o estudo da interseção entre Estado, sociedade, economia e os IEDs da indústria automotiva no Brasil não vem de hoje; trabalhos de viés histórico tem demonstrado em particular como o papel do Estado e suas políticas de desenvolvimento são cruciais para entender a entrada destas corporações em território nacional (e.g. SHAPIRO, 1994). Assim, o contexto do setor automotivo brasileiro contemporâneo importa, uma vez que o desenvolvimento da indústria automotiva nacional depende da organização social de país para país (BIGGART; GUILLÉN, 1999).

Sinteticamente, o Brasil é o principal produtor e mercado nacional no *cluster* regional das RGP's automotivas da América do Sul. O mercado doméstico brasileiro historicamente bancou os investimentos fabris para consumo interno, não sendo o país conhecido por ser uma plataforma

exportadora como demais países (por exemplo o México) (OLMOS, 2020). Ademais, é importante lembrar que o Brasil não logrou êxito em consolidar montadoras nacionais capazes de competir em igualdade de condições, em um primeiro momento, com as grandes firmas americanas e europeias, optando, assim, em se especializar na recepção de IEDs automotivos desde os anos 1950.

Esta presença histórica no país, por outro lado, colaborou para a emergência de um verdadeiro *lobby* das montadoras mais antigas no mercado, ávidas em proteger os investimentos realizados para a fabricação nacional (LIMA; DULCI, J.A., 2020, pp. 129-130). O mercado contemporâneo, contudo, tem sido fortemente moldado pela abertura das importações, pela reestruturação produtiva das RGP's automotivas e pela desindustrialização brasileira a partir dos anos 1990. Mesmo assim, o mercado continuou em ritmo de crescimento, de vendas e de investimentos em novas plantas fabris, por todo o período analisado no caso da Nissan.

Informações relativas a firma investigada também importam. A Nissan vinha se recompondo e reestruturando após um período de decadência a nível global que atingira seu ápice nos anos 1990. É importante destacar a aliança corporativa que a firma de origem nipônica realiza com a francesa Renault, em 1999. Neste bojo de mudanças, acionárias e de práticas gerenciais, além daquelas relativas as complementaridades tecnológicas-produtivas, em 2001 assume como *Chief Executive Officer* (CEO) das duas companhias o brasileiro-libanês-francês Carlos Ghosn, personagem importante para o caso. No Brasil, a firma basicamente não contava ainda com participação expressiva. Historicamente voltada para os principais mercados norte-americanos (EUA e México), no final dos anos 1990 a CTN assume importação de seus veículos até então nas mãos de importadores privados e começa a planejar a expansão para os mercados sul-americanos.

O contexto traçado até aqui não poderia deixar de contar com uma brevíssima exposição da interseção entre o setor automotivo nacional e o surgimento do atual polo automotivo fluminense previamente ao investimento da Nissan. Sua formatação contemporânea tem início em 1996, com a inauguração da inovadora unidade produtiva da Volkswagen Ônibus e

Caminhões em Resende (ABREU; BEYNON; RAMALHO, 2000), abrindo o campo de produção de veículos automotores no RJ nos dias de hoje⁸. Alguns anos depois, em 2001, é inaugurada a fábrica de veículos de passeio do Groupe PSA (Peugeot-Citröen) em Porto Real, cidade vizinha e ex-distrito de Resende. O desenvolvimento socioeconômico notável da região, revigorado com a chegada das duas montadoras, chamara a atenção de pesquisadores que desde então buscavam explicar a construção social da atratividade regional (e.g. LIMA, 2005; SANTOS, 2006).

O caso Nissan-Resende pode ser recontado de diversas formas, incluindo distintos períodos históricos. Concentro-me no recorte histórico que compreende o início dos anos 2000 até o ano de inauguração da fábrica, 2014. Para além dos eventos já citados, a explicação deste caso remonta, pelo menos, ao ano de 2002. Naquele ano a Nissan inaugurava sua primeira linha de montagem no país na fábrica da parceira de Aliança Renault, na cidade de São José dos Pinhais (PR), dando o primeiro passo significativo da aliança para o mercado nacional. A época, Ghosn já dava pistas de uma futura fábrica inteiramente da Nissan em solo brasileiro.

Em 2005 novas menções são feitas pelo CEO, que apontava o MERCOSUL como nova fronteira de investimento do setor automotivo. Mas é em 2006 que os planos da Nissan saem da mera especulação (pelo menos no noticiário especializado). É neste ano que a estratégia inicial da Nissan é melhor definida com importações advindas de suas plantas fabris no México. No ano seguinte, 2007, a empresa começara a avaliar um futuro investimento de fato na América do Sul, considerando como opções dois países, não por acaso os dois principais produtores de automóveis do subcontinente: Brasil e Argentina. Em 2008 a menção explícita acerca da necessidade de uma fábrica *no Brasil* se fez presente nos planos oficiais e públicos divulgados pela companhia.

Passada a crise de 2008 e a recuperação dos mercados a partir de 2009, a Nissan retomava seus planos de investimento em 2010. Neste decisivo

⁸ Antes do pólo atual o RJ teve, entre os anos 1940 e 1970, a Fábrica Nacional de Motores (FNM), instalada no município de Xerém (RAMALHO, 1989). Para um apanhado de dados mais recentes de emprego e produção automotiva na região consulte o artigo de Santos (2021).

ano para compreender o caso, a matriz japonesa da firma aprovou a expansão da subsidiária brasileira, que ainda ponderava se construiria uma planta nova ou se ampliaria a fábrica da Renault no PR para comportar as linhas de montagem dos Nissan. Mais importante, começam os estudos e sondagens de terrenos em vários estados e municípios brasileiros, incluindo Resende e cidades vizinhas na região Sul Fluminense. Neste momento, o poder público também passa a ser acionado por meio de secretarias de desenvolvimento e demais instâncias⁹ por empresas de consultoria contratadas pela Nissan para dar cabo aos requisitos técnicos necessários para a instalação de uma fábrica.

As sondagens avançam para o ano de 2011, no qual vem a público as negociações da empresa não só com governos, em especial o governo estadual do RJ, mas com notáveis empresários nacionais, mais especificamente Eike Batista, interessado em atrair e integrar o IED da Nissan para o norte fluminense, onde já desenvolvia atividades de suas empresas X. Relutante em expor seus planos publicamente, a Nissan costurava os termos dos contratos e incentivos fiscais variados ao passo que garantia as condições infraestruturais necessárias ao projeto. A exposição do RJ na cobertura jornalística não era acidental e foi neste estado que a empresa veio a investir, mas não onde inicialmente se ventilara: era o sul, e não o norte fluminense o vencedor da disputa pela futura fábrica. Os anos subsequentes à decisão por Resende-RJ foram marcados pelos acertos finais para a liberação da construção da planta, as obras da mesma e, vale notar, a inclusão da empresa de imediato no novo regime automotivo que veio a regular o setor no Brasil, o INOVAR-AUTO, em 2012. Em abril de 2014 a unidade produtiva da Nissan finalmente era inaugurada, junto a nova planta de motores, reflexo das novas exigências do mais recente programa automotivo federal.

Lido de maneira parcial e sem a devida atenção aos detalhes, aqui intencionalmente omitidos em função do espaço disponível, há uma explicação econômica parcimoniosa para as perguntas colocadas no estudo deste caso. Afinal, a decisão de investimento da Nissan esteve inserida, como

⁹ Destaco aqui a importante contribuição da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN).

demonstrado, em um contexto atrativo, do ponto de vista econômico e sociopolítico.

De fato, todas as condições parecem ter sido satisfeitas nestas duas dimensões: havia um cenário de reativação da economia global e nacional; o setor automotivo brasileiro vivia uma onda de atrações de IEDs na qual o da Nissan era apenas mais um; o cenário político era estável e mesmo atrativo, seja no âmbito do governo federal até os governos estaduais e municipais, estes também acostumados com a disputa por grandes investimentos, ofertando incentivos fiscais, creditícios e demais contribuições infraestruturais para efetivar a posterior captura de valor dos empreendimentos. Tanto o é que, no curso da pesquisa, a maioria das fontes consultadas e entrevistada não estranhavam ou problematizavam, na maior parte do tempo, a vinda da empresa para Resende ou para o Sul Fluminense, fato que corrobora a caracterização metodológica do caso enquanto um caso típico.

Essa explicação pode ser tida como necessária, mas não inteiramente suficiente para explicar o resultado observado. Ela não explica exatamente 1) *como* foi tomada a decisão e 2) *por que* Rio de Janeiro-Resende foram os “vencedores”, dado que existiam localizações igualmente (ou mais) atrativas. A título de ilustração, a localização “ideal”, segundo o CEO Ghosn, era, na verdade, São José dos Pinhais (PR), uma escolha economicamente racional dada a lógica da RGP da Aliança Renault-Nissan. Além disso, a Nissan estudara pelo menos 4 UFs (PR, SP, RJ e BA) e 15 municípios no RJ. Destes, Resende não fora a cidade tida como a primeira escolha, nem gozava de preferência imediata no RJ. Apesar de considerar as vantagens locais, secretários municipais de Resende envolvidos na demarcação dos terrenos solicitados pela CTN via CODIN “não sabiam” explicar a vinda para o município.

O que, então, explica a decisão em questão para além dos fatores econômicos, geográficos e infraestruturais? Interessado no *como* da decisão e no *por que* da localidade, a resposta oferecida em minha pesquisa aponta para os fatores sociopolíticos: agentes e instituições extra-firma, com destaque para o papel do Estado brasileiro via governos (federal, estaduais e municipais).

Estes fatores envolvem considerar tanto a estrutura política brasileira, suas instituições e políticas governamentais (setoriais ou não), bem como as relações desenvolvidas entre os agentes em tela, em especial as relações de poder Estado-CTNs e as alianças políticas governamentais.

Medidas como a diminuição e o posterior aumento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); as revisões das cotas de importação de veículos, bem como o acordo que beneficiava o comércio automotivo entre os países do MERCOSUL com o México; o diálogo e a cooperação técnica (e sobretudo política) entre os governos do Estado do RJ e do município de Resende; e, não menos importante, a promulgação do INOVAR-AUTO, mesmo tendo ocorrido após a decisão da empresa ter sido anunciada, todas, em conjunto, tanto facilitaram/estimularam quanto “obrigaram” o enraizamento da produção da Nissan (LIU; DICKEN, 2006), até então dependente de seus veículos importados do México. As relações sociais e as redes sociais que se formam a partir e sobre estas também merecem a devida importância, em especial o trânsito de empresários da firma, como Ghosn, com demais empresários de relevância nacional, como Batista, o qual o apresentara ao então governador do RJ, Sérgio Cabral Filho. Relações anteriores a decisão da Nissan também parecem ter pesado. É o caso do relacionamento mal desenvolvido entre Ghosn e Renault com o governo estadual do Paraná desde 2002.

Uma análise contrafactual da decisão de investimento da Nissan

Mas, como, então, esse estudo pode ser pensado contrafactualmente? Ao final da pesquisa pude concluir que uma série de fatores sociopolíticos extra-firma foram decisivos para a decisão de investimento investigada. Em suma, tais fatores influenciaram decisivamente o *timing* e a localidade do investimento em um enraizamento progressivo (WALMRATH, SANTOS, 2021). Contudo, tal como exposto até aqui, um estudo de caso factual nestes moldes lida *com o que ocorreu*, e não com o que *poderia ter ocorrido*.

É pensando nesta limitação ou lacuna metodológica que acredito ser importante complementar a análise desenvolvida em minha dissertação em termos contrafactuais. Afinal de contas, este estudo só deu cabo de um dos

“mundos possíveis”, o mundo real, existente (MAHONEY, BARRENECHEA, 2017, p. 3). Ademais, muito embora não se trate de um estudo histórico-comparativo ou histórico-experimental, com alguma frequência me via maquinando alternativas possíveis ao caso descrito, intuitivamente comparando a decisão da Nissan com demais casos citados na literatura consultada que indicavam outros “*outcomes*” dada a ocorrência de outros arranjos sociopolíticos, no tempo e no espaço, no Brasil (e.g. SHAPIRO, 1991) e no mundo (e.g. LIU; DICKEN, 2006).

Para propor contrafactuais é necessário voltar na história e argumentar alterações no curso dos eventos que mudariam de alguma forma o objeto de estudo, aqui a decisão de investimento locacional da Nissan em Resende. A proposição de contrafactuais, contudo, deve seguir algumas das regras mínimas estabelecidas por especialistas neste debate teórico-metodológico, regras que se tornaram verdadeiras convenções de modo a evitar contribuições infrutíferas. Conforme Tetlock, Lebow e Parker (2009, cap. 1), parto do princípio de que os fatos ocorridos no passado não são sempre necessários: há sempre alguma margem para a contingência nos macroprocessos sociais. Contudo, também seguindo a orientação destes autores, a pergunta inicial tem de ser factual para que se possa avaliar o mais rigorosamente o quanto fatores internos e externos a unidade de análise examinada¹⁰ chegaram perto de alterar o curso da história.

Quanto ao tipo específico de contrafactuais selecionados, faço uso da tipologia e da argumentação proposta por Mahoney e Barrenechea (2017) e me detenho somente nos dois tipos de contrafactuais mais comumente empregados e recomendados para as Ciências Sociais: 1) contrafactuais de condições necessárias e 2) os contrafactuais que são “*parte suficiente, mas não necessária*” de um fator que é *insuficiente*, mas *necessário* para um resultado”, referidos na literatura especializada como SUIN¹¹ (MAHONEY; BARRENECHEA, 2017, p. 6, tradução própria).

¹⁰ No caso dos autores, os contrafactuais discutidos no curso do livro se colocam a questionar quais fatores e eventos centrais poderiam, se alterados, ter impedido a ascensão do mundo ocidental nos termos em que este ocorreu.

¹¹ Sigla para a frase-definição traduzida no parágrafo deste rodapé: *Sufficient but Unnecessary part of a factor that is Insufficient but Necessary*, nas quais se toma a primeira letra para se chegar ao termo utilizado.

Em outras palavras, contrafactuais do tipo 1 elaboram o que poderia ter acontecido se um dado evento, tido como condição *necessária*¹² para uma dada causa, *não* tivesse ocorrido. Por exemplo: se Lula não tivesse sido eleito em 2002, o programa Bolsa Família não teria sido implementado entre 2002 e 2006. Contrafactuais do tipo 2 (ou SUIN), em vez de somente negarem um fato que ocorreu (a eleição de Lula em 2002), sugerem um fato hipotético (*porém plausível*) no lugar daquele e assumem que ele é *suficiente* para se pensar um resultado diferente. Por exemplo: se José Serra tivesse sido eleito em 2002, fato que não ocorreu *mas era plausível*, o programa Bolsa Família não teria sido implementado em seu mandato. Nota-se, portanto, que estes contrafactuais não são idênticos.

A escolha dos contrafactuais a seguir também segue critérios próprios. Concentro-me somente nos agentes e instituições sociopolíticos, dado o interesse da pesquisa original de discutir como decisões *a priori* econômicas estão sempre enraizadas socialmente (pressuposto *always embedded*), sendo *dependentes de* e *viabilizadas por* relações sociais e instituições extraeconômicas. Retomarei o papel da firma na decisão na próxima seção. Exploro também as escalas nas quais as mudanças contrafactuais foram propostas, partindo de considerações acerca da política nacional/federal até a estadual/municipal. Entretanto, por limitações de espaço, ofereço duas alegações contrafactuais, uma para o nível estadual e outra para o nível municipal/local.

Como antecipado, trabalharei somente com contrafactuais que julgo serem plausíveis a partir dos achados da pesquisa empírica realizada, i.e. ignorando por agora que outros fatores, não identificados empiricamente, possam ter tido algum poder causal explicativo relevante. Por fim, objetivo a seguir mais a *proposição* do raciocínio contrafactual do que uma defesa extensa e pormenorizada dos mundos possíveis necessários para justificá-los: o importante aqui é mais o exercício contrafactual do que argumentar que tal ou qual caminho da história *certamente* ocorreria se as mudanças sugeridas tivessem acontecido.

¹² Evidentemente, há sempre margem para discussão se as causas assumidas por acadêmicos que desenvolvem argumentos contrafactuais são (ou foram), de fato, *necessárias*.

A atenção dispendida a esfera federal é um tanto quanto óbvia. No entanto, em uma análise mais detida, é difícil conceber contrafactuais precisos que alterassem com algum grau de certeza os rumos da decisão de investimento analisada. Fatores identificados como necessários ou suficientes para a explicação factual do caso, como o federalismo instituído pela Constituição de 1988, ou a condução da política econômica dos governos petistas, dificilmente teriam ocorrido de maneira distinta tendo em vista os respectivos contextos de adoção destas instituições políticas e econômicas.

Dada a estrutura política brasileira, contudo, é imprescindível discutir o papel dos agentes situados a nível estadual e municipal, em particular os governos estaduais, participantes das guerras fiscais para a atração de IEDs automotivos desde os anos 1990 (DULCI, O.S., 2002). Nestas esferas podemos hipotetizar contrafactuais particularmente decisivos por se aterem a regra de “mínima-mudança”¹³ sugerida por Mahoney e Barrenechea (2017, p. 11), a qual assegura que “[...] os contrafactuais mais úteis são aqueles que requerem o mínimo de mudanças no mundo real [...]. A regra da reescrita mínima explica por que pequenos eventos, acidentes e escolhas contingentes permitem contrafactuais plausíveis”.

Alegação contrafactual #1: Se o então governador do Paraná Roberto Requião tivesse perdido a eleição para o governo estadual em 2006 para Osmar Dias a Nissan teria se instalado naquela unidade federativa

A escolha da Nissan pelo Brasil não parecia controversa dadas as circunstâncias contextuais e os arranjos sociopolíticos a nível federal. E isto apesar da firma ter considerado, ainda em 2007, se investiria em uma planta na Argentina. No entanto, uma vez decidida pelo Brasil, não eram poucas as opções locais possíveis. É aqui que ganham destaque os governos estaduais. Evidência de como a política estadual importa para a decisão da localização de fábricas do setor automotivo pode ser encontrada, no caso da Nissan, no processo decisório sobre a localização do centro de pesquisa e desenvolvimento da firma no Brasil. Este não teve o mesmo “suspense” visto

¹³ Uma tradução livre do inglês *minimal-rewrite rule*.

no processo da fábrica de veículos, uma vez que obedecia critérios supostamente mais objetivos: “Não dependemos de contrapartida [dos governos municipais e estaduais]. São apenas *aspectos técnicos* a serem definidos’, segundo o então Presidente da Nissan do Brasil, François Dossa (MARTINS, 2012, grifo meu).

Em 1998 foi inaugurada uma planta da Renault no município paranaense de São José dos Pinhais, sob governo estadual de Jaime Lerner, do então Partido da Frente Liberal (PFL). Este fato é central na medida em que, uma vez consumada a escolha pelo Paraná, este estado e cidade se tornavam fortes candidatos para uma eventual fábrica da Nissan. Afinal, era a escolha ideal do ponto de vista da RGP da Aliança Nissan-Renault, firmada em 1999, fato confirmado por interlocutores relacionados ao governo do Estado do Rio de Janeiro entrevistados em minha pesquisa, envolvidos diretamente em negociações com o CEO da empresa na época:

O melhor lugar para ela [Nissan] fazer [a fábrica] (*isso eu ouvi do presidente* [da Nissan, o então CEO Carlos Ghosn]) era junto com a Renault. [...]. Então, se você pensar, ela iria direto para lá [São José dos Pinhais, Paraná], fazia uma fábrica do lado, era o consórcio Renault-Nissan, fazia todo sentido (RIBEIRO, 2020, ênfase original).

O problema era, no entanto, que Ghosn reclamava publicamente de nunca ter sido recebido pessoalmente, em 8 anos de mandato (2003-2010) (PITTHAN, 2011), pelo governador Requião (PMDB), justamente na janela temporal chave para a gestação do caso. O argumento que se segue é que, se Requião perdesse a reeleição de 2006, fato plausível dado o quanto a eleição fora acirrada (CONTRIBUIDORES DA WIKIPÉDIA, 2022), dificilmente seu sucessor teria o mesmo trânsito com a empresa. É razoável supor que o rival de Requião, Osmar Dias (então do PDT), provavelmente seria instruído por interlocutores da empresa de que as relações com Requião não eram das melhores. Não há motivos para acreditar também, dado o perfil de Dias (RABELLO, 2010), que este repetiria o mesmo “erro” de Requião ou o posicionamento ideológico assumido por outros governadores contemporâneos da região Sul, como Olívio Dutra (então do PT), que, em seu mandato de 1999-2003, notoriamente se opôs aos termos de incentivos fiscais

ofertados no governo para as montadoras estadunidenses Ford e General Motors (DULCI, O.S., 2002).

Em termos teóricos, trata-se de uma alegação contrafactual tipo 2 (SUIN), na qual se apresentam duas condições que não aconteceram e se assume que a primeira delas, a eleição de Osmar Dias no lugar de Roberto Requião em 2006, seria suficiente, conforme explicitado acima, para que a Nissan viesse a se instalar no Paraná, e não no Rio de Janeiro. De fato, o bom trânsito com governadores é essencial. De maneira a ilustrar e corroborar o argumento, é mesmo possível conjecturar aqui um contrafactual dentro deste contrafactual, voltando uma vez mais no tempo. No início dos anos 1990 o então governador da Bahia, Antônio Carlos Magalhães (então do PFL), não confiou na informação trazida por metalúrgicos da Federação dos Metalúrgicos do Estado da Bahia (FETIM-BA), em contato com representantes da montadora via *Confédération Générale du Travail* (CGT) francesa, acerca do interesse da firma no Estado. Buscando contato direto com representantes da empresa, acabou “perdendo-a” para o Paraná (DULCI, J.A., 2015, pp. 232-234). Tivesse o ex-governador confiado na informação, talvez a Nissan não viesse para o Rio de Janeiro, dada sua trajetória de seguir a Renault, neste cenário em uma eventual planta em solo baiano, e não paranaense.

Alegação contrafactual #2: se os governos municipais do Sul Fluminense não tivessem experiência prévia com a indústria automotiva a Nissan não teria optado por esta região.

Embora existam e sejam amplamente discutidos os IEDs automotivos em destinos *greenfield*, i.e., naquelas regiões com pouca ou mesma nenhuma tradição fabril no setor automotivo, o perfil histórico de investimento da empresa, que emula a origem institucional da mesma, a levava a investir no Brasil de maneira tipicamente conservadora: primeiro via importação¹⁴, depois optando por investir somente após registrar bons resultados das vendas dos importados e “no limite”, tendo mesmo estourado suas cotas de

¹⁴ A Nissan produzia veículos utilitários em pequena escala na fábrica da Renault. Foram os importados, contudo, que deslançaram a venda da marca no Brasil.

importação e sendo “pega de surpresa” pelo aumento do IPI na iminência do anúncio da decisão por Resende.

A Nissan ponderaria o Sul Fluminense em seus estudos se esta localidade não tivesse, até então, duas fábricas automotivas? É verdade que o próprio Sul Fluminense foi, até 1996, o que alguns autores chamam de um *greenfield setorial* (e.g. DULCI, J.A., 2018, p. 80). Mas isso só reforça o ponto: a economia de aglomeração virtuosa (DURANTON; KERR, 2015) encontrada pela Nissan entre 2010 e 2011 deixou de ser um *greenfield* setorial não somente por reunir condições ideais do ponto de vista infraestrutural e logístico, mas sobretudo por ser uma região na qual a busca organizada pelo desenvolvimento local, i.e., a construção social do desenvolvimento econômico, remonta a décadas de esforços da classe empresarial local, da sociedade civil e dos governos municipais, esforços amplamente descritos e que estavam em jogo, longe de serem um destino da região, não havendo garantias de que os frutos do desenvolvimento seriam colhidos (LIMA, 2005; RAMALHO, 2005; SANTOS, 2006).

Em outras palavras, se a decisão da Nissan parecia encaminhada do ponto de vista nacional e estadual, “a ponta” não deixa de ser menos importante por isso. Do ponto de vista municipal, e se Resende não tivesse mostrado prontidão e uma rede sociopolítica apta a mobilizar e disponibilizar os terrenos tidos como diferenciais para a escolha da cidade, bem como demais incentivos infraestruturais conferidos pelo governo municipal? E se Resende, como outra cidade da região, tivesse recepcionado de maneira “ruim” as empresas de consultoria e os executivos da Nissan, fato que levou a empresa a desistir de demais opções no próprio Sul Fluminense, de acordo com secretários municipais entrevistados? E se a municipalidade tivesse, já satisfeita com duas grandes montadoras em seu entorno (Peugeot-Citröen e Volkswagen Ônibus e Caminhões), mudado seu foco ainda naquela época para a diversificação econômica com vistas ao turismo ecológico, mudança esta de fato cogitada?

Como bem sintetizado por uma das entrevistadas, envolvida diretamente nas negociações, “Acontece que terreno sem política pública não adianta nada” (RIBEIRO, 2020). “Prova” disso é que, mesmo reunindo diversas

qualidades locacionais positivas, Resende fora sondada/estudada mas veio a “perder” o IED da Toyota - firma de mesma origem institucional (também nipônica) e inserção tardia no mercado brasileiro - na mesma época que o da Nissan para o município de Sorocaba (SP). Não sendo o PR o estado escolhido, o registro histórico indicaria que SP ganharia vantagem. Segundo Ribeiro (2020, grifo meu), “O destino [preferencial da indústria automotiva no Brasil] era São Paulo e, para tirar de lá, *só com muita imaginação*”; no entanto, foi o RJ o “vencedor”, em função dos incentivos variados possibilitados por meio de articulação diferenciada.

O processo de convencimento da rede local e as conexões destes com o governo estadual fluminense foram potentes para angariar os incentivos. Isto pode ser demonstrado com as revelações feitas após a prisão de Ghosn, em 2018, quando fontes internas da empresa relataram a um dos principais jornais japoneses suas suspeitas acerca da escolha da localidade de Resende: “Funcionários da Nissan disseram que *ficaram intrigados com a escolha da empresa por Resende*, uma vez que esta fica a 160 quilômetros do Rio de Janeiro. ‘A localização não é boa para exportações e exige mais custos de distribuição’, disse um funcionário da Nissan” (THE ASAHI SHIMBUN, 2018, grifo meu). Em suma, com este contrafactual de tipo 1 (de causa necessária), argumento que, sem a experiência prévia da região e a sua prontidão na captação das demandas do governo estadual fluminense para receber as propostas da montadora, a Nissan dificilmente optaria por desbravar um novo território, fato ilustrado pela rejeição ao projeto privado de Eike Batista no norte fluminense e mesmo por demais cidades no entorno de Resende, que também gozavam de vantagens locacionais, infraestruturais e logísticas.

Conclusão

Encerro este trabalho apresentando duas conclusões: uma sobre o próprio caso da Nissan, e outra sobre a validade dos contrafactuais como recurso analítico para as pesquisas na subárea da Sociologia Econômica.

No que diz respeito ao caso da CTN japonesa, acredito que os contrafactuais em tela ajudam a referendar os argumentos factuais desenvolvidos em minha dissertação. Mais especificamente, uma vez fixada a

racionalidade da firma nas decisões de investimento de tipo locacional, nas quais esta busca tanto expandir suas operações para os mercados em crescimento quanto naqueles nos quais ainda não conta com presença significativa, para isso selecionando as melhores localidades em termos de custo-benefício, percebe-se, a partir destes questionamentos contrafactuais, que as variáveis sociopolíticas são centrais para moldar a escolha final da empresa. Em outras palavras, todo o resto constante do ponto de vista da corporação, os agentes e as instituições sociopolíticas serão centrais para explicar a decisão de investimento locacional. Ao contrário do que alguns dos meus interlocutores me diziam no decorrer da pesquisa, não é exatamente óbvia a escolha por Resende, mesmo sendo esta uma cidade localizada numa região com vantagens nítidas do ponto de vista da empresa estudada.

Um segundo comentário precisa ser feito aqui. É importante reconhecer, a despeito do foco nos agentes e instituições sociopolíticas, que grande parte da variação dos mundos possíveis também está, evidentemente, dentro dos limites da firma, ou melhor, de suas RGPs. Conforme Booth (2003, p. 100, tradução própria),

Ao usar a explicação contrafactual para ajudar a nossa compreensão dos processos históricos em estratégia, o que é necessário é identificar decisões ou ações particulares (relativas a investimento ou desenvolvimento tecnológico, ou escolhas de produto/mercado das empresas, ou mudanças planejadas nas estruturas, pessoal ou sistemas das empresas) e tentar descobrir como diferentes decisões no mesmo contexto histórico podem ter afetado a trajetória tecnológica da empresa (por exemplo) de maneiras específicas.

Outras indagações contrafactuais podem ser traçadas neste domínio. Do ponto de vista da firma, e se a Nissan não tivesse firmado uma Aliança com a Renault, como seria sua chegada no país? O Paraná poderia perder seu protagonismo inicial neste cenário hipotético, por exemplo. E se, ainda, a empresa tivesse firmado uma aliança não com a Renault, mas com outra montadora já previamente instalada no país, teria esta hipotética aliança direcionado o investimento da Nissan para perto de outras fábricas já existentes? Talvez mais importante seja perguntar: e se o *boarding* decisório da CTN fosse outro e não tivesse em seus quadros importantes figuras como Ghosn, um executivo de origem brasileira e com fortes laços sociais e

predileções pessoais para com o Rio de Janeiro? Teria São Paulo conquistado mais uma montadora, a exemplo da rival nipônica Toyota?

A segunda conclusão do artigo é a de que contrafactuais são um importante aliado na pesquisa em Sociologia Econômica, como espero ter feito claro a partir da discussão da Nissan. Para além do enquadramento teórico, pude mostrar que, mesmo quando um dado estudo não tenha sido pensado em termos histórico-comparativos e/ou experimentais, se possível for, é muito útil realizar exercícios contrafactuais. Eles podem abrir novas chaves de pesquisa e reforçar os achados que, se tomados em si, parecem, em um primeiro momento, limitados ao cenário social, econômico, político e geográfico temporal do estudo.

Embora implicitamente presente em diversos estudos desde os clássicos como Weber (KOGUT, 2010, p. 148), acredito que esta forma de enquadrar a pesquisa socioeconômica deveria ser mais explicitamente reconhecida, debatida e adotada por acadêmicas/os na subárea, uma vez que este proceder teórico-metodológico pode ser de grande valia para iluminar mecanismos que evidenciem de maneira concreta, por exemplo, o enraizamento da vida econômica historicamente situado nas relações sociais/culturais e nas instituições sociopolíticas. As abordagens mais comuns da NSE (redes sociais, instituições, poder e cultura), podem ser exploradas em argumentos contrafactuais. Ao fim e ao cabo, tentei aqui apenas ilustrar, sem lançar mão do preciosismo lógico recomendado nestes estudos, um dos possíveis empregos deste recurso na Sociologia Econômica.

Para finalizar, adapto *ipsis litteris* o argumento pró enraizamento de Dobbin (2005, p. 28), notório acadêmico da Sociologia Econômica histórico-comparativa, para o caso Nissan: se partirmos da suposição de que “a história é eficiente”, as decisões de investimento serão sua ostra. Os investimentos se desenvolvem em uma única direção, em direção a alguma forma ótima; qualquer mudança é uma mudança para melhor; e qualquer mudança revela o caráter das leis econômicas naturais. Se você partir do pressuposto de que a história nem sempre é eficiente, como fazem os sociólogos econômicos histórico-comparativos, resta muito a explicar. Devemos explicar não apenas

por que as decisões de investimento locais variam hoje, mas o porquê delas variarem de tantas maneiras diferentes no passado.

Com o raciocínio contrafactual podemos argumentar que estas decisões *podiam* ter variado, muito embora *existam*, de fato, padrões de investimento locais. E que essa variação *potencial* pode ser tida como uma outra forma de se constatar o enraizamento das relações e instituições econômicas nas relações e instituições sociais extraeconômicas.

Referências:

ABREU, Alice R. de P.; BEYNON, Huw; RAMALHO, José Ricardo. 'The Dream Factory': VW's Modular Production System in Resende, Brazil. **Work, Employment and Society**, [s. l.], v. 14, n. 2, 2000. <https://doi.org/10.1017/S095001700000155>

ANDERSON-CONNOLLY, Richard. On the state of the economic in sociology: A content analysis. **The American Sociologist**, [s. l.], v. 37, n. 4, 2006. <https://doi.org/10.1007/BF02915065>

BANERJEE, Abhijit V. & IYER, Lakshmi. Colonial Land Tenure, Electoral competition, and public goods in India. In: DIAMOND, Jared & ROBINSON, James A. (orgs.). **Natural Experiments of History**. 1ª edição. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2010.

BANERJEE, Abhijit V & DUFLO, Esther. The Experimental Approach to Development Economics. **Annual Review of Economics**, [s. l.], v. 1, n. 1, 2009. <https://doi.org/10.1146/annurev.economics.050708.143235>

BECKERT, Jens & ZAFIROVSKI, Milan (orgs.). **International encyclopedia of Economic Sociology**. 2ª edição. Milton Park, Abingdon, Oxon; Nova Iorque: Routledge, 2011.

BIGGART, Nicole; GUILLÉN, Mauro F. Developing difference: Social organization and the rise of the auto industries of South Korea, Taiwan, Spain, and Argentina. **American Sociological Review**, [s. l.], v. 64, n. 5, 1999. <https://doi.org/10.2307/2657373>

BIGGART, Nicole (org.). **Readings in economic sociology**. 1ª edição. Malden, Massachusetts: Blackwell, 2002. (Blackwell readers in Sociology, v. 8).

BOOTH, Charles. Does history matter in strategy? The possibilities and problems of counterfactual analysis. **Management Decision**, [s. l.], v. 41, n. 1, 2003. <https://doi.org/10.1108/00251740310445545>

CONTRIBUIDORES DA WIKIPÉDIA. Eleições estaduais no Paraná em 2006. In: **Wikipédia, a enciclopédia livre**. Flórida: Wikimedia Foundation, 10 mar.

2022. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Elei%C3%A7%C3%B5es_estaduais_no_Paran%C3%A1_em_2006&oldid=63172261. Acesso em: 15 mai 2022.

CUNHA, Flavio & HECKMAN, James J. Identifying and Estimating the Distributions of Ex Post and Ex Ante Returns to Schooling. **Labour Economics**, [s. l.], v. 14, n. 6, 2007. <https://doi.org/10.1016/j.labeco.2007.06.002>

DIAMOND, Jared & ROBINSON, James A. (orgs.). **Natural Experiments of History**. 1ª edição. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2010.

DOBBIN, Frank. Comparative and historical approaches to economic sociology. In: SMELSER, Neil J. & SWEDBERG, Richard (orgs.). **The Handbook of Economic Sociology: Second Edition**. 2ª ed. Princeton, N.J.: Nova Iorque: Princeton University Press, 2005.

DULCI, Otávio Soares. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. **Revista de Sociologia e Política**, [s. l.], n. 18, 2002. <https://doi.org/10.1590/S0104-44782002000100007>

DULCI, João Assis. **Desenvolvimento regional e mercado de trabalho em perspectiva comparada: Vale do Paraíba Fluminense e Camaçari (BA)**. Rio de Janeiro. Tese de Doutorado. Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

DULCI, João Assis. Configurações do desenvolvimento em duas novas regiões automobilísticas: sul fluminense e Camaçari (BA). **Revista De Ciências Sociais - Política & Trabalho**, [s. l.], v. 1, n. 48, 2018. <https://doi.org/10.22478/ufpb.1517-5901.2018v1n48.37812>

DURANTON, Gilles & KERR, William R. **The Logic of Agglomeration**. National Bureau of Economic Research, 2015. Working Paper. <https://doi.org/10.3386/w21452>

DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. São Paulo: Editora Vozes, 2020 [1895].

EHRENSTEIN, Véra & MUNIESA, Fabian. The Conditional Sink: Counterfactual Display in the Valuation of a Carbon Offsetting Reforestation Project. **Valuation Studies**, [s. l.], v. 1, n. 2, 2013. <https://doi.org/10.3384/vs.2001-5992.1312161>

GOOGLE NGRAM VIEWER TEAM. **Counterfactual**. 2021. Disponível em: https://books.google.com/ngrams/graph?content=counterfactual&year_start=1900&year_end=2019&corpus=26&smoothing=3&direct_url=t1%3B%2Ccounterfactual%3B%2C0#t1%3B%2Ccounterfactual%3B%2C0. Acesso em: 19/09/2021.

GRANOVETTER, Mark S. & SWEDBERG, Richard (orgs.). **The Sociology of economic life**. 1ª ed. Boulder: Westview Press, 1992.

GUILBAULT, Rebecca L.; BRYANT, Fred B.; BROCKWAY, Jennifer Howard; POSAVAC, Emil J. A Meta-Analysis of Research on Hindsight Bias. **Basic and Applied Social Psychology**, v. 26, n. 2-3, p. 103-117, set. 2004. <https://doi.org/10.1080/01973533.2004.9646399>

HENDERSON, Jeffrey *et al.* Redes de produção globais e a análise do desenvolvimento econômico. **Revista Pós Ciências Sociais**, [s. l.], v. 8, n. 15, 2011.

KOGUT, Bruce. Qualitative comparative analysis of Social Science data. In: MORGAN, Glenn *et al.* (orgs.). **The Oxford handbook of comparative institutional analysis**. 1ª edição. Oxford; New York: Oxford University Press, 2010.

LIMA, Raphael Jonathas da Costa. **Açúcar, Coca-Cola e automóveis: ação político-empresarial na construção de um “município modelo” em Porto Real (RJ)**. Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

LIMA, Raphael Jonathas da Costa & DULCI, João. Atuação pública no setor automotivo: o programa INOVAR-AUTO e a crise do emprego industrial brasileiro. In: PERLATTO, Fernando; DULCI, João; CHALOUB, Jorge. **A Nova República em crise**. [S. l.]: Editora Appris, 2020.

LIU, Weidong & DICKEN, Peter. Transnational Corporations and ‘Obligated Embeddedness’: Foreign Direct Investment in China’s Automobile Industry. **Environment and Planning A: Economy and Space**, [s. l.], v. 38, n. 7, 2006. <https://doi.org/10.1068/a37206>

MAHONEY, James & BARRENECHEA, Rodrigo. The logic of counterfactual analysis in case-study explanation. **The British Journal of Sociology**, [s. l.], v. 70, n. 1, 2019. <https://doi.org/10.1111/1468-4446.12340>

MARTIN, Isaac W. The most regressive social policy? The economic sociology of the home mortgage interest deduction. **eScholarship – Open Access Publications from the University of California**, [s. l.], [s. v.], [s. n.], 2017.

MARTINS, Diogo. Renault-Nissan deve anunciar local de centro de pesquisas em 2013. **Valor Econômico**, Rio de Janeiro. Empresas, 27 nov. 2012. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2012/11/27/renault-nissan-deve-anunciar-local-de-centro-de-pesquisas-em-2013.ghtml>. Acesso em: 12 dez. 2020.

MENZIES, Peter; BEEBEE, Helen. Counterfactual Theories of Causation. In: Zalta, Edward N. (org.). **The Stanford Encyclopedia of Philosophy**. Metaphysics Research Lab, Stanford University, 2020.

OLMOS, Marli. **[Entrevista sem título]**. Entrevista realizada em meio virtual, concedida ao autor em 03 de julho de 2020.

PITTHAN, Júlia. Renault investirá R\$ 1,5 bi no Paraná. 6 out. 2011. **Valor Econômico**. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2011/10/06/renault-investira-r-15-bi-no-parana.ghtml>. Acesso em: 21 out. 2020.

RABELLO, João Bosco. Aliança com PT separaria Osmar Dias de seus financiadores históricos. **Estadão**, São Paulo. Política, 9 jun. 2010. Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/blogs/joao-bosco/alianca-com-pt-separaria-dias-de-seus-financiadores-historicos/>. Acesso em: 15 maio 2022.

RAMALHO, José Ricardo Garcia Pereira. **Estado-patrão e luta operária: o caso FNM**. São Paulo: Paz e Terra, 1989.

RAMALHO, José Ricardo Garcia Pereira. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. **Dados**, v. 48, n. 3, p. 491–523, set. 2005. <https://doi.org/10.1590/S0011-52582005000300002>

RIBEIRO, Maria Conceição Gomes. **[Entrevista sem título]**. Entrevista realizada em meio virtual, concedida ao autor em 15 de dezembro de 2020.

SANTOS, Rodrigo Salles Pereira dos. **A Construção Social da Região: Desenvolvimento Regional e Mobilização Sóciopolítica no Sul Fluminense**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

SANTOS, Rodrigo Salles Pereira dos. A rede global de produção automotiva: estrutura de rede e estratégias corporativas no Rio de Janeiro, Brasil. **Revista Tamoios**, [s. l.], v. 17, n. 1, 2021. <https://doi.org/10.12957/tamoios.2021.56600>

SHAPIRO, Helen. Determinants of Firm Entry into the Brazilian Automobile Manufacturing Industry, 1956–1968. **Business History Review**, [s. l.], v. 65, n. 4, 1991. <https://doi.org/10.2307/3117267>

SHAPIRO, Helen. **Engines of Growth: The State and Transnational Auto Companies in Brazil**. Nova Iorque: Cambridge University Press, 1994.

SMELSER, Neil J. & SWEDBERG, Richard (orgs.). **The handbook of Economic Sociology**. 2ª ed. Princeton, N.J.: Nova Iorque: Princeton University Press; Russell Sage Foundation, 2005.

STARR, William. Counterfactuals. In: ZALTA, Edward N. (org.). **The Stanford Encyclopedia of Philosophy**. Summer 2021. [S. l.]: Metaphysics Research Lab, Stanford University, 2021. Disponível em:

<https://plato.stanford.edu/archives/sum2021/entries/counterfactuals/>.

Acesso em: 29 abr. 2022.

STURGEON, Timothy; CHAGAS, Leonardo Lima; BARNES, Justin. **Inovar Auto: Evaluating Brazil's Automotive Industrial Policy to Meet the Challenges of Global Value Chains**. Washington, DC: World Bank, 2017.

TETLOCK, Philip E.; LEBOW, Richard Ned; PARKER, Geoffrey (orgs.). **Unmaking the West: "What-If?" Scenarios That Rewrite World History**. 4^a edição. Ann Arbor: University of Michigan Press, 2009.

THE ASAHI SHIMBUN. Ghosn allegedly rewarded friends in India, Brazil with contracts. 16 dez. 2018. **The Asahi Shimbun**. Disponível em: <http://www.asahi.com/ajw/articles/AJ201812160025.html>. Acesso em: 22 out. 2020.

WALMRATH, Lucas Lemos. **O enraizamento sociopolítico da decisão de investimento Locacional: a opção da Nissan por Resende (RJ)**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2021a.

WALMRATH, Lucas Lemos. **Decisões de investimento corporativas e stakeholders: a vinda da Nissan para Resende (RJ)**. 2021b. Trabalho apresentado no Eixo 3 (Sociologia da Ação Empresarial: Empresas, Sociedade e Mercado) do 12º Workshop "Empresa, empresários e sociedade" (WEES). 16 a 18 de junho de 2020. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/353317301_Decisoes_de_investimento_corporativas_e_stakeholders. Acesso em: 22/09/2021.

WALMRATH, Lucas Lemos & SANTOS, Rodrigo Salles Pereira dos. **Decisão Econômica, Investimento Estrangeiro Direto e Localização: o enraizamento político-institucional da Nissan no Rio de Janeiro**. 2021. Trabalho apresentado no Comitê de Pesquisa nº10 (Sociologia Econômica) do 20º Congresso Brasileiro de Sociologia da Sociedade Brasileira de Sociologia (SBS). 12 a 17 de julho de 2020. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/353317484_Decisao_Economica_Investimento_Estrangeiro_Direto_e_Localizacao_o_enraizamento_politico-institucional_da_Nissan_no_Rio_de_Janeiro. Acesso em: 22/09/2021.

WEB OF SCIENCE (WoS). **Counterfactual (Tópico)**. 2021. Disponível em: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/summary/3b1b6087-e704-489f-b925-c6875bbc3081-090dd3aa/relevance/1>. Acesso em: 19/09/2021.

WILLIAMSON, Jon; ILLARI, Phyllis McKay. Philosophical views of causation. In: KALDIS, Byron (org.). **Encyclopedia of philosophy and the social sciences**. Los Angeles: SAGE Reference, 2013.