

## A "CIDADE LUZ" E OS TRABALHADORES DA RENAULT: LUGARES DE TRABALHO E DE MEMÓRIA DA PERIFERIA PARISIENSE AO MAGREBE\*

*Ricardo Medeiros Pimenta* \*\*

---

**Resumo.** Nos últimos 20 anos, a região de *Boulogne Billancourt*, em Paris, presenciou a grande mudança com o fechamento da mais antiga fábrica Renault no mundo. Com ela, milhares de trabalhadores perderam seu emprego além de parte de sua identidade com a transformação daquele espaço urbano da periferia de Paris. O foco aqui empregado busca compreender este processo de perda e de luta pelo espaço por meio da realização de antigos trabalhadores, imigrantes, daquela montadora. Por meio de periódicos e de entrevistas realizadas com personagens familiares à experiência Renault de *Billancourt*, teremos como foco a mobilização de um grupo de trabalhadores que ganhou o espaço público em busca pelo direito à memória e pela preservação do espaço da fábrica enquanto lugar comum à história do movimento operário francês.

**Palavras-chave:** Renault; Trabalhadores; Memória; Ilha *Seguin*; Espaço.

## THE 'CITY OF LIGHTS' AND WORKERS AT THE RENAULT FACTORY: PLACES OF LABOR AND MEMORY FROM THE PARISIAN DISTRICTS TO THE MAGHREB

**Abstract.** During the last 20 years the Boulogne Billancourt in Paris saw great changes when the oldest Renault factory in the world was closed. Thousands of workers lost their jobs and part of their identity when the transformation of that urban space in the Parisian districts occurred. Current research focuses on the process of loss and struggle of space by materialization of the former workers and immigrants of the car body building factory. Reports in newspapers and interviews with experienced people at the Billancourt Renault show the mobilization of a group of laborers who acquired public space in vindicating the right to memory and to the preservation of the factory's space as a public place within the history of French workers' movement.

**Keywords:** Renault; Workers; Memory; Seguin island; Space.

---

\* Artigo recebido em 11/07/2011. Aprovado em 14/11/2011.

\*\* Doutor em História. Professor da Universidade Cândido Mendes. Rio de Janeiro, Brasil.  
E-mail: ricardo.pimenta@gmail.com

## LA "CIUDAD LUZ" Y LOS TRABAJADORES DE LA RENAULT: LUGARES DE TRABAJO Y DE MEMORIA. DE LA PERIFERIA PARISINA AL MAGREB

**Resumen.** En los últimos veinte años, la región de *Boulogne Billancourt* de París presenció un gran cambio con el cierre de la fábrica Renault más antigua del mundo. Con ello, miles de trabajadores perdieron sus empleos, además de parte de su identidad con la transformación de ese espacio urbano de la periferia de París. Aquí, se busca comprender este proceso de pérdida y de lucha por el espacio por medio de la acción de los antiguos trabajadores, inmigrantes, de dicha fábrica. A través de periódicos y de entrevistas realizadas con personajes familiares de la experiencia Renault de Billancourt, tendremos como foco la movilización de un grupo de trabajadores que ganó espacio público en su búsqueda por el derecho a la memoria y a la preservación del espacio de la fábrica como lugar común de la historia del movimiento obrero francés.

**Palabras Clave:** Renault; Trabajadores; Memoria; Isla *Seguin*; Espacio.

---

### INTRODUÇÃO

O espaço é um dos apoios privilegiados da atividade simbólica. Ele é percebido e valorizado de forma diversa pelos que o habitam ou lhe dão valor (...). O espaço vive assim sob a forma de imagens mentais; elas são tão importantes para compreender a configuração dos grupos e forças que os trabalham quando as qualidades reais do território que ocupam.  
Paul Claval (1979, p. 20-21).

O espaço da cidade é interpretado, assimilado e reproduzido pelas diferentes leituras realizadas por seus habitantes ou mesmo por seus visitantes pelo contato com tal espaço por onde interagem. Para um *outsider*, estas leituras e interpretações podem causar tanto estranhamento quanto uma Berlim do final da década de 1920, no século passado, causaria ao ingênuo personagem do romance de Alfred Döblin (2009). Ainda assim, mesmo para aqueles que jamais visitaram cidades como Berlim, Paris ou mesmo o Rio de Janeiro, são em suas diversas formas de contato — sejam elas de identificação ou de estranhamento — que podemos perceber as constantes mudanças tão presentes na experiência urbana global.

Este artigo tem como cerne a ação de um grupo social específico em decorrência de alguma destas mudanças: aquele dos ex-trabalhadores do antigo complexo industrial Renault localizado na periferia de Paris.<sup>1</sup>

### OS ESPAÇOS DA CIDADE: SUA PLASTICIDADE E CONSEQUÊNCIAS

No percurso de aproximadamente 30 anos, muitos homens e mulheres viveram, em escala global, uma transformação endógena de seus espaços de produção juntamente com o processo de flexibilização do trabalho. Transformação esta que, à luz de Chesnais (1996), não deixa de ser parte do processo de "globalização" cujos muitos efeitos colaterais se encontram explicáveis pelo processo de "mundialização do capital". Não obstante, o "enxugamento" de muitos setores e empresas onde a informatização culminou em um moderno processo de "caça às bruxas" contra um já arcaico modo de produção reproduzido ao longo de mais de três quartos do século XX, de fato representou o próprio processo de transição (RAMALHO; SANTANA, 2003, p. 47) vivido pelo setor industrial onde, ao final das últimas quatro décadas, seus próprios espaços de produção e seus territórios tão conhecidos pelos seus habitantes colocar-se-iam em xeque.

A atomização do espaço de produção industrial seguiu-se à debilidade dos trabalhadores e seus sindicatos em atuarem conjuntamente em bloco e de manter seu poder de negociação, conquistado nos anos anteriores a duras penas. Este enfraquecimento afetou não apenas a indústria, mas todo o seu entorno que se tornava gradativamente mais fraco ao passo que adotaria uma nova configuração pela própria velocidade com que a cidade mudava e, não somente, as formas de se entrar em contato com a mesma.

Pela perspectiva que compreende os estudos sobre o mundo do trabalho e seus atores nele circunscritos, surge aí o campo propício para uma possível "desaculturação" do operariado, segundo Stéphane Beaud e Michel Pialoux (2004, p. 23).<sup>2</sup> A reboque de tais fenômenos acompanhou-se um grande "desmonte" da classe operária (BEAUD; PIALOUX, 2006)

---

<sup>1</sup> Os resultados e os dados deste artigo foram obtidos durante estágio sanduíche na *École des Hautes Études en Sciences Sociales* de Paris, França. Os mesmos fazem parte da tese sobre o uso da memória pelas instituições sindicais francesas e brasileiras, defendida em março de 2010 (PIMENTA, 2010).

<sup>2</sup> Recentemente, a obra de *Stéphane Beaud e Michel Pialoux* foi editada para o português pela editora Boitempo (2009).

que passou pelo enfraquecimento gradual, além de incertezas vividas nas suas próprias instituições sindicais.

De certo, ainda parece ser plausível a afirmação de que o espaço da fábrica se constitui enquanto um lugar comum às centenas de trabalhadores e suas famílias. Um espaço, segundo Bachelet (1998), polarizado pelas *práxis* de trabalho e de comércio, lazer, entre outros, onde a vida privada mistura-se à pública graças às relações de sociabilidade que ali se erigem do trabalho em conjunto. Dessa forma, tais mudanças acarretaram, em grande medida, na reconfiguração forçada de papéis sociais e de suas inter-relações.

Não seria de se estranhar que, com isso, o crescimento da cidade, acompanhado de suas dissoluções e reconstruções, acabaria por interferir na própria morfologia do movimento operário uma vez que interfere drasticamente na morfologia da própria *urbe*. O que havia sido ontem centro e periferia, área residencial e industrial, não tem qualquer garantia quanto à sua perenidade. Ruas, bairros, prédios, acessos, fábricas, entre outros lugares, mudam.

Nos últimos anos, esta espécie de fenômeno, no entanto, parece ser cada vez mais intensa. O contato com os diferentes espaços das cidades e seus territórios, a forma de interpretá-los e mesmo as maneiras de interagir com eles e seus habitantes, vem se tornando possível, mesmo quando de maneira remota.

A aceleração da informação e a tecnologia eletrônica e virtual possibilitam hoje este tipo de acesso. Entre formas de digitalização cada vez mais refinadas, hoje sabemos ser possível a visualização de uma rua parisiense em todos os seus detalhes sem necessitarmos sair de nossas escrivaninhas<sup>3</sup>. Algo que há cerca de 30 ou 40 anos atrás jamais seria verificável de forma tão ordinária.

O fenômeno da globalização diminuiu de fato algumas fronteiras. Ainda assim, da perspectiva das formas de produção do mundo capitalista, tais diminuições paradoxalmente acarretaram em um problema sem precedentes. Afinal, enquanto a concentração de trabalhadores nas cidades teria, segundo David Harvey (2005, p. 198), tornado os mesmos cômicos de suas necessidades e lutas<sup>4</sup>; a pulverização de grandes centros

---

<sup>3</sup> Algo claramente possível com os aplicativos disponíveis na rede mundial de computadores como o *Google Streetview*: capaz de possibilitar não apenas a visualização de mapas urbanos, como a visualização em 3D das ruas e prédios ali existentes.

<sup>4</sup> Esta afirmação nos remete à própria formulação de Edward P. Thompson (1987) sobre a experiência do operariado como fator “sine qua non” à consciência de classe.

industriais no interior destas zonas urbanas acabou por fragmentá-los em termos políticos, culturais e socioeconômicos.

Houve, portanto, um processo complicado nas últimas décadas em que as identidades, e tudo aquilo que as circunscreve no largo domínio das ações humanas, passaram por um quadro de diversas mudanças, como: (1) identidades nacionais em desintegração ao passo que outras, subterrâneas, se fortalecem; (2) fragmentação daquelas identidades locais, coletivas, de acordo com as mudanças e deslocamentos impetrados aos territórios e demais espaços pela urbanização, da modernização e do desaparecimento de grupos, profissões, instituições e memórias; (3) surgimento de novas identidades a partir das experiências atuais (cf. HALL, 2002).

Este mesmo fenômeno supracitado trouxe consigo, portanto, uma nova configuração das práticas de trabalho e, conseqüentemente, de apropriações e usos dos espaços coletivos. Uma nova cultura ligada às práticas e formas de produção no cenário capitalista se instaurou ao longo das últimas quatro décadas.

É igualmente notório que independente do lugar, do espaço e do tempo, o que se viveu no mundo capitalista ocidental durante esses últimos quatro decênios foi uma crise não puramente econômica, mas sim de um modelo de sociedade industrial construída ainda no século XIX (DUBET; TOURAINÉ; WIEVIORKA, 1997, p. 174).<sup>5</sup> Foi por esta maneira que as mudanças no campo da produção fabril, dando lugar às indústrias de alta tecnologia, ocorridas nos anos de 1970 e de 1980 acarretaram na edificação de novos espaços de trabalho e, por conseguinte, de luta e resistência.

A combinação de soluções espaciais, tecnológicas/organizacionais e financeiras enfraqueceu seriamente — e “pelas costas” — os trabalhadores nos anos 1970 [nos países centrais] [...] No entanto, a maioria dos movimentos trabalhistas do Segundo e do Terceiro Mundo [países periféricos], que tiveram uma força impressionante nos anos 1970 e 1980, estava em crise na década de 1990 (SILVER, 2005, p.159-160).

---

<sup>5</sup> Concordamos aqui que a crise do modelo de sociedade industrial deve ser compreendida em conjunto à queda do sindicato ocidental no cenário global; ambas como parte de um fenômeno que se deflagra mais intensamente após os “Trinta Gloriosos”; se alongando pelos anos 1980 e 1990 (esta década já no então conhecido terceiro mundo, hoje países periféricos). Para maiores esclarecimentos ver Boyer (1990), Visser (1993), Western (1997), Rodrigues (2002) e Bihr (1998).

Para qualquer uma das possibilidades acima, um fato tornou-se notório: a existência de uma espécie de crise dentro da crise. Uma espécie de colapso do processo de representação, no qual a identidade estaria alicerçada (HALL, 2002, p. 71), dentro de um conjunto maior de tensões vividas no mundo do trabalho. Representação esta que “lato sensu” encontraria nas ligações de indivíduos, e seus grupos, com o espaço a ideia de lugar uma vez que todas as identidades possuem suas “geografias imaginárias” (Said, 1990).

É, portanto, a partir desta breve explicação que apresentamos o caso da Renault de *Île Seguin* em Paris, França. Sua história recente nos fala de uma contundente luta pela memória e pela salvaguarda de uma identidade coletiva construída nas relações de trabalho e em seus respectivos espaços.

A unidade Renault de *Boulogne Billancourt*, periferia de Paris, se estendia por muitos quarteirões às margens do rio Sena entre ruas, pontes e prédios; e até mesmo em uma ilha naquele mesmo rio denominada *Île Seguin*. No grande “navio petrificado” da Renault de *Île Seguin* um grande número de operários (em maioria de imigrantes egressos da região Norte da África) se mantinham responsáveis pela montagem (último setor da linha de produção) dos automóveis, para então ganharem as ruas. Ao se tratar da fábrica Renault de *Boulogne Billancourt* é bem verdade que se deve levar em conta suas dimensões: um espaço de aproximadamente 11 ha no terreno da *Île Seguin* e mais 40 ha ao longo da área denominada de trapézio às margens do rio Sena (Le Monde, 2008), ou 510.000 m<sup>2</sup>, cujo gradativo desmantelamento ao longo da década de 1980 culminou com o término de suas operações em março de 1992.

Tais dimensões fazem compreender o porquê do espaço *Billancourt* se confundir com o espaço Renault, afinal não havia ali apenas fábricas, mas sim um grande aparato de serviços, de ajuda social, e de uma “cidade dentro da cidade” (HATZFELD, 2007, p. 214), que por muito tempo foi talvez um dos símbolos mais fortes dessa identidade urbana daquela região ao Sudoeste de Paris.

Entre os anos de 1979 a 1990, a Renault de *Boulogne Billancourt* passou de fato por uma vertiginosa e irrevogável queda. Muitos dos planos sociais, outrora instaurados pela empresa, tornar-se-iam pesados na atual conjuntura, incitando a uma dramática diminuição do operariado em conjunto com a gradual desativação daquela indústria.

Acompanhando a própria dinâmica das transformações urbanas, o fechamento da Renault acabaria por contribuir com um crescente

problema em relação às populações de imigrantes que frequentemente se deparam com a luta contra a exclusão (na França o problema recorrente dos imigrantes do território do Magrebe), o aumento dos índices de violência em regiões de periferia e o alargamento do horizonte dos índices de desemprego, entre outros desafios. Ainda para Beaud e Pialoux:

A atomização da classe operária não se resume, então, somente à dissolução da coletividade do trabalho e à dispersão de suas grandes concentrações; se refere também à profunda ruptura da sucessão das gerações. Os pais vêem com seus próprios olhos — e lembrando-se, sobre o mesmo teto — seus filhos se tornarem híbridos sociais, nem "prolos" [proletários] nem "intellos" [intelectuais], levando à grandes dificuldades de se instalarem profissionalmente e socialmente (BEAUD; PIALOUX, 2003, p. 122).<sup>6</sup>

Em um periódico da união departamental da *Confédération Française Démocratique du Travail* (CFDT), datado de fevereiro de 1992, é possível constatar que o número de trabalhadores cai de forma intermitente e vertiginosa naquele período (CAHIER INFOS, 1992).<sup>7</sup> Pouco mais de 6.000 operários em 1979 contra cerca de pouco mais que 3.000 operários em 1990; sendo que até o ano de 1992 o número não para de cair. Para estes antigos trabalhadores, estes lugares de trabalho, parte do "laboratório" de históricas mudanças ocorridas no setor industrial na França, por onde já havia passado cerca de 10.000 trabalhadores ao longo de dezenas de anos se tornavam apenas uma lembrança nas conversas dos moradores do bairro.

---

<sup>6</sup> Tradução livre do autor: « L'éclatement de La classe ouvrière ne se résume donc pas seulement à la dissolution des collectifs de travail et à la dispersion des grandes concentrations, il renvoie aussi à la profonde rupture dans la succession des générations. Les parents voient leurs enfants devenir sous leurs yeux — et bien souvent sous le même toit — des hybrides sociaux, ni « prolos » ni « intellos », éprouvant des grandes difficultés à s'installer professionnellement et socialement. ». Entre colchetes, grifo meu.

<sup>7</sup> Os dados supracitados estão disponíveis nos Arquivos *Confédérés* da Confederação Francesa Democrática do Trabalho (CFDT), mais precisamente na coleção *Renault, Billancourt*. Esta coleção pode ser salva do desaparecimento total graças à mobilização realizada por sindicalistas da própria CFDT ligados à *Renault Île Seguin*. Os documentos encontram-se agora protegidos no serviço de arquivos da Confederação no centro de Paris.

Este receio, portanto, e algumas das consequências germinadas por meio dele por parte das realizações destes velhos trabalhadores se tornaram a meu ver um interessante ponto de reflexão.

**RENAULT, BOULOGNE BILLANCOURT E ÎLE SEGUIN:  
RECONFIGURAÇÕES DE UM LUGAR COMUM**

Quando em março de 1992, as ruas de *Boulogne Billancourt*, periferia de Paris, tornaram-se muito mais silenciosas com o encerramento das atividades da primeira fábrica Renault, nascida na *Avenue du Cours*, também se encerravam ali o trabalho de milhares de operários e demais empregados Renault.

Terminava para muitos deles a caminhada pela passarela de entrada e saída da fábrica Renault que se projetava sobre as águas do Sena. Passarela por onde já caminhou mais de um milhão de trabalhadores, esta estrutura ligava a *Île Seguin* ao sugestivo cais de Stalingrado, área de terra firme do grande “trapézio” às margens daquele mesmo rio. A notícia no jornal *Le Monde*, assinada por Olivier Piot (1992) em 29 de março daquele mesmo ano, aponta para um aspecto sutil das vidas que ali construíram sua identidade:

Victor, pela primeira vez mudou seus hábitos. Durante vinte e quatro anos trabalhando na Renault, ele sempre vinha à Billancourt (...). Entretanto, este 27 de março não é um dia como os outros. Ao alvorecer, ele pegou seu automóvel e estacionou perto da pequena porta à margem direita, no número 64 da rua *Vaugirard*. Ele jamais tinha ido até ali: “Durante todos estes anos, eu sempre cheguei e saí junto de meus companheiros pelo grande portão do cais Stalingrado”, diz ele (PIOT, 1992).<sup>8</sup>

O fechamento da fábrica marcava definitivamente um colapso daquele *habitus* (BOURDIEU, 2003) ali instituído já há algumas décadas e mantido pela tradição e da memória do trabalho. Um arcabouço de

---

<sup>8</sup> Tradução de: “Victor a pour la première fois changé ses habitudes. Depuis vingt-quatre ans qu'il travaille chez Renault, il est toujours venu à Billancourt par le car de l'entreprise. Mais ce 27 mars n'est pas un jour comme les autres. A l'aube, il a pris sa voiture et l'a rangée près de la petite porte de la rive droite, au 64 de la rue Vaugirard. Jamais il n'était venu jusqu'ici : 'Pendant toutes ces années, je suis toujours arrivé et parti avec les copains par le grand portail du quai Stalingrad', précise-t-il”.

significados, símbolos e valores partilhados pelos trabalhadores e pelos moradores mais próximos daquela região.

Moradores como o casal Bernard e Julia Chartain. Ambos franceses, ele operário da Renault e ela funcionária de um hospital próximo, que como muitos moradores da municipalidade de *Boulogne Billancourt* têm a indústria como símbolo da região.<sup>9</sup>

O bairro de *Billancourt*, onde havia as fábricas da *Renault*, foi um bairro de maioria burguesa. Desde o fim do século XIX. [...] Foi um bairro, onde havia a *Renault*, que foi muito, muito bombardeado durante a guerra [se refere à 2ª guerra mundial] [...] houve muitos mortos. [...] Se a região prosperou bastante, se é uma região que podemos considerar **rica**, *Boulogne Billancourt*, é **graças** à Renault. Graças à Renault. Não se pode esquecer... (CHARTAIN, 2008).<sup>10</sup>

Não tardou para que, no caso de *Boulogne Billancourt*, o esvaziamento do espaço fabril fosse rapidamente afetado por uma especulação imobiliária agressiva. Em seus extensos terrenos, nada mais havia sobrado após alguns anos. Apenas o portal da *Quai Stalingrad* e a ponte de aço que liga as margens à ilha (*Île Seguin*) se mantêm como uma última pista, um último vestígio de uma história em vias de se dissipar por completo.

De fato, o desenvolvimento urbano da região de *Boulogne Billancourt* acabou obliterando a própria memória local que aos poucos deixou de buscar como referência de suas lembranças as antigas indústrias, fábricas daquela região que lhe conferiram muito de suas

---

<sup>9</sup> O contato com o casal e mesmo com alguns antigos operários da Renault se deveu ao período de estágio doutoral realizado em Paris. Durante o referido período, buscou-se realizar uma investigação sobre os usos políticos do passado realizados pelas instituições sindicais francesas. No decorrer do processo exploratório do campo de pesquisa, o caso Renault se apresentou como um dos campos de disputa pela memória, encampados pela Confederação Francesa Democrática do Trabalho (CFDT). Ainda assim, foi a aproximação com a ATRIS que possibilitou incorporar o caso Renault à tese, defendida em 2010, pelo fato daquela associação negar-se à época a receber qualquer endosso ou financiamento pelas confederações francesas (seja CFDT ou outras como *Force Ouvrière*, FO, e a Confederação Geral do Trabalho, CGT). Para mais detalhes, ver Pimenta (2010).

<sup>10</sup> Julia Chartain é esposa de Bernard Chartain, ex-operário da *Renault* de *Boulogne Billancourt*. A entrevista foi realizada durante a pesquisa de campo compreendida entre novembro de 2007 e agosto de 2008 (período do estágio doutoral realizado na EHESS). A intenção primeira da entrevista era compreender como ex-trabalhadores da Renault haviam lidado com o fechamento e demolição daquela fábrica.

tradições locais, hoje completamente evisceradas. Trouxe consigo uma mudança contundente com a qual mobilizaria um grupo de antigos trabalhadores daquela fábrica. São, portanto, estes atores sociais que, pela experiência no âmbito individual e coletivo, ao não conseguirem acompanhar o conjunto de mudanças que se desenrolaram no grande “trapézio” Renault de *Boulogne Billancourt*, passaram a atuar de uma maneira bastante original.

Inconformados com o “deserto de concreto”, um verdadeiro “vazio industrial”<sup>11</sup>, surgido onde antes havia o complexo de fábricas Renault estes antigos trabalhadores passaram a partir do ano de 1998 a atuar de maneira coordenada e objetiva em busca da salvaguarda da memória enquanto pleito por reparação.

Naquele ano é criado o estatuto da Associação de Antigos Trabalhadores Renault da *Île Seguin* (ATRIS) da região de *Boulogne Billancourt*. É por esta associação, criada à mesa de um bar tão comum quanto tantos outros da periferia parisiense, que homens e mulheres passariam a lutar organizadamente com o intuito de não deixar com que os portões da Renault da *Île Seguin* e do resto de *Billancourt* se fechassem por completo em suas lembranças e nas da população parisiense.

Nós começamos a discutir entre nós. Começamos a dizer entre nós: — Ele está aonde? E ele, foi para onde? [...] Nós estávamos dentro da Fábrica, nós trabalhávamos... E, um dia... Eu disse a um companheiro; eu lhe disse: — Escute, e se nós organizarmos um almoço. E chamamos os companheiros? Por que não? Então, nós tínhamos alguns telefones, alguns endereços e escrevemos para alguns outros. Encontraram-se 45 pessoas em um restaurante. [...] Havia pessoas que não se viam por três anos, desde o tempo da redução. Que choraram porque, como lhe expliquei há pouco, éramos como uma família. E todos esses que estavam lá: — Espere! É preciso que continuemos a nos ver!... No ano posterior nós éramos 150! (MOHAMED, 2008).<sup>12</sup>

O encontro acabou por deflagrar no grupo um desejo pela representação frente às mudanças ocorridas. O claro sentimento de pertencimento comunitário fez com que os antigos operários buscassem

---

<sup>11</sup> Conceito de “*friche industriel*”, difundido no campo dos estudos da geografia no século XX, principalmente a partir da contribuição de Labasse (1966) sobre os “vazios sociais”.

<sup>12</sup> Amri Mohamed foi Presidente da ATRIS, desde sua fundação até 2008.

se mobilizar politicamente em prol da preservação de sua memória. Uma memória do trabalho, e não somente da Renault.



**Figura 1:** Arezki Amazouz e Amri Mohamed. Ex-operários Renault. Atual e antigo Presidente da ATRIS (MAURY-ROBIN, 2007).

A partir dali, um grande esforço coletivo se iniciou buscando junto à prefeitura da região de *Boulogne Billancourt* a posse de parte do terreno da fábrica da *Île Seguin* com a intenção de se construir ali um centro enquanto lugar de referência para a história daqueles trabalhadores.

Todos falavam dos carros, [...] de tudo isso. E esquecíamos os homens e mulheres que haviam feito a grandeza da Renault... Então, nós como trabalhadores, nós dissemos: os homens e mulheres. Porque a história da Renault é de mais que cem anos, depois de um século, e há pessoas que trabalharam; pessoas que morreram; pessoas que... Tudo isso. E nós dissemos que é preciso uma memória dessas pessoas! Desses homens e mulheres... Havia umas cinquenta e cinco nacionalidades que se cruzavam nesta fábrica e... Dos quatro cantos do mundo, e... Nós havíamos dito que é preciso guardar essa memória. [...] Sem esquecer, sem esquecer a indústria. Sem esquecer a Renault... Mas também, os homens e mulheres! (MOHAMED, 2008).

**PORTAS FECHADAS E UM NOVO TRABALHO SE ABREM:  
DESLOCAMENTOS E DISPUTAS PELO DIREITO AO ESPAÇO**

Nos últimos anos, a ATRIS se tornou referência no cenário parisiense. Ainda assim suas reivindicações não conseguiram impedir a demolição do conjunto arquitetônico Renault no ano de 2004. As atuações daquela associação foram realizadas em colégios e em exposições públicas de fotos que tomaram praças públicas, como a Praça Nacional de *Billancourt*, com a intenção de mobilizar e de se inscrever no espaço comum urbano; apontando para os problemas na completa transformação daquela região sem ter em conta a memória coletiva partilhada não somente pelos seus antigos trabalhadores como igualmente por muitos dos moradores da região.

Que repercussões para todas as famílias do pessoal da Renault! É urgente que nos coloquemos à tarefa de salvaguardar a memória de *Billancourt* e de sua ilha; urgente que se compreendam estas dezenas de milhares de salarizados. (...) Através da iniciativa de testemunhos vivos de antigos assalariados, nossa associação estará presente na praça *Jules Guesde* (Praça Nacional) no dia 28 de março de 2002, quinta-feira (...) em *Billancourt* (...) [a associação fará] projeção de fotos e vídeos da Ilha *Seguin*, que irá se modernizar de cima a baixo. (ATRIS, 2002).<sup>13</sup>

Eventos como o citado acima ocorreram inúmeras vezes ao longo dos anos de 1998 (quando da criação da associação ATRIS) e 2004 (quando da demolição da fábrica Renault). *Boulogne*, Paris, *Saint-Denis*, são algumas das regiões para as quais os velhos trabalhadores se deslocaram com o objetivo de serem vistos, ouvidos e reconhecidos em centros, parques, universidades e colégios por meio de suas realizações presentes e passadas. Segundo Mohamed, foi somente após estas realizações que o então Prefeito da municipalidade de *Boulogne Billancourt* denominaria a associação para uma conversa; dizendo ao mesmo que seria: "(...) necessário fazer alguma coisa" (MOHAMED, 2008).

---

<sup>13</sup> Tradução, livre do autor, de: "Quelles répercussions pour l'ensemble des familles dupersonnel de Renault! Il est urgent de se mettre à la tâche pour sauvegarder la mémoire de Billancourt et de son île, urgent d'entendre ces dizaines de milliers de salariés. (...) Notre association vous donne rendez-vous dans une initiative de témoignages vivants d'anciens salariés LE JEUDI 28 MARS 2002 Place Jules Guesde (place Nationale) (...) à Billancourt (...) Projection d'un support photos et de vidéos de l'île Seguin que l'on venait de moderniser de fond en comble."

Às vésperas da demolição, mais uma vez as paredes da Renault de *Île Seguin* abrigariam alguns velhos companheiros quando estes mesmos invadiram a fábrica pouco antes da data de sua demolição para fotografar e filmar depoimentos destes trabalhadores em uma espécie de etnografia do espaço em vias de se apagar.



**Figura 2:** Unidade Renault de *Île Seguin* sendo demolida em 2004 (MAURY-ROBIN, 2007).

O resultado destas incursões foram algumas publicações com um rico conteúdo iconográfico e um documentário lançado em 2003 denominado *Retour sur l'Île Seguin*, sob a direção de Mehdi Lallaoui.

Estas atuações de fato lograram em percorrer espaços distintos daquela cidade que antes era apenas conhecida e vivida pelo signo losangular da Renault. Escolas e liceus, praças públicas, jornais, rádios e canais de TV. A luta destes antigos trabalhadores havia mudado juntamente com sua condição, assim como o espaço no qual eles atuavam.



**Figura 3:** Imagem de satélite da região ocupada pela Renault, circunscrita em vermelho (grifo nosso), em Boulogne Billancourt, Paris. (GOOGLE, 2010). Disponível em: <http://maps.google.com.br/maps?hl=pt-BR&tab=wl> Acesso em: 14 mar. 2010.

Seus esforços foram plurais. Atuaram contra a supressão das ruínas, do “material morto” (JEUDY, 1990, p. 2) tão importante para a produção da história, ou mesmo para a propagação e preservação da memória. Organizaram-se em prol de um projeto de construção de um “lugar de memória” (NORA, 1993) na ilha da unidade Renault *Île Seguin*, trazendo à tona um debate acalorado e pungente sobre o que era ou não digno de se considerar parte da memória pública e nacional, portanto, outorgando à experiência daqueles trabalhadores algo pertencente à memória nacional francesa, mesmo quando esta memória era contada, em sua grande maioria, por imigrantes advindos de dezenas de países como Argélia, Marrocos, Portugal, Egito, entre outros.

Por meio destas práticas foi possibilitado o reconhecimento em âmbito público tendo como palco diferentes espaços da cidade e como foco um lugar específico pelo que se lutar. Transformaram experiências individuais em experiências coletivas, revitalizando e socializando tradições, costumes e práticas por meio de uma memória, atingindo uma

identidade coletiva (RAUTENBERG, 2003, p. 56). Mas foram além. Pois souberam como vencer algumas fronteiras essenciais.



**Figura 4:** A memória da *Île Seguin* passa pelo Marrocos. Matéria do jornal *Le Parisien*, 30 mar. 2009.

No ano de 2008, ao entrevistar o Presidente da ATRIS, Amri Mohamed, o mesmo dizia sobre o desejo da associação em tornar realidade um projeto cujo objetivo era sair da França e ir ao encontro de antigos trabalhadores que durante o período de fechamento gradativo da fábrica Renault, e mesmo após com a aposentadoria e a falta de oferta de emprego, haviam retornado aos seus países de origem como Marrocos e Argélia.



**Figura 5:** Material de divulgação de exposição de filme e debates nas cidades de Tiznit, Ait Melloul, Ouled Teïma e Agadir, no Marrocos, 2009. Disponível em <http://www.ccme.org.ma/fr/>. Acesso: 22 fev. 2011.

É necessário este lugar de memória. (...) Há muita gente que (...) quando eles vêem no jornal, na televisão, no rádio, tudo isso... As pessoas nos procuram. Em toda a França. (...) E mesmo no estrangeiro. (...) Há um trabalho que nós faremos enquanto associação (...). Nós vamos tentar seguir estas pessoas, para vê-las e recolher suas memórias. Por exemplo: No Marrocos há bastante gente que veio para cá; e que retornaram, (...) que retornaram ao seu país de origem. Nós queremos ir vê-las, mostrar o trabalho que fazemos (...). Existe uma parceria agora com o Marrocos que faremos. Com a Argélia... Nós faremos com o Senegal. Faremos com outros países (...). Porque amanhã, tudo que iremos recuperar afora, entrará neste lugar de memória (MOHAMED, 2008).

No decorrer da entrevista realizada, tal projeto era apenas um desejo da associação, mas em pouco tempo a ATRIS conseguiu também vencer algumas fronteiras levando seu desejo de memória — e seu esforço pela salvaguarda de uma identidade fortemente ligada à cidade de *Boulogne*

*Billancourt* — a outros espaços que já se confundiam no interior dos ateliês da Renault. Em 30 de março de 2009, um grupo da associação saía de Paris com destino ao Marrocos para realizar o projeto “Caravana Memórias Vivas”. Uma realização entre a ATRIS e o Conselho Consultivo de Marroquinos no Estrangeiro (CCME), tendo como percurso as cidades de *Tiznit, Ait Melloul, Ouled Teima e Agadir*.

A caravana Memórias Vivas, da Associação de Antigos Trabalhadores da Renault Île Seguin (ATRIS) está aqui. Durante um mês inteiro, ela irá ao encontro de ex-operários da construtora automobilística francesa, hoje aposentados, que retornaram ao país entre 1984 e 1992, data do fechamento do complexo industrial de *Boulogne Billancourt*. Objetivo: recolher os testemunhos de centenas de marroquinos que aceitaram voltar para casa com uma indenização de 60.000 francos (cerca de 10.000 euros) (MAROC-HEBDO, 2009).<sup>14</sup>

O lugar de memória foi hoje conquistado pela ATRIS, juntamente com a definição, por parte da prefeitura de *Boulogne Billancourt* e do governo francês, do projeto paisagístico e urbanístico a ser realizado na *Île Seguin* e no restante do terreno da antiga fábrica. O contexto da imigração, sempre trabalhado pelos integrantes da ATRIS, foi primordial para a bem sucedida empreitada e ganhou destaque na mídia do Maghreb e da França juntamente com a ida daquela associação ao Marrocos, em veículos como: *Liberation, Le Matin, Maghreb Arabe Presse, Aujourd'hui Le Maroc, Le Monde, TV5 e Le Parisien*.

O futuro próximo de *Île Seguin* e da grande região de *Boulogne Billancourt*, antes ocupada pela Renault, parece estar definido. Toda a revitalização daquela área urbana acompanhará as transformações da ilha que continuará sendo palco de muitos grupos sociais. Na *Île Seguin*, além do lugar de memória conquistado pela mobilização da ATRIS, constarão restaurantes, auditórios, cinemas, teatros, um polo de arte contemporânea, comércio, praças arborizadas, prédios comerciais e

---

<sup>14</sup> Tradução, livre do autor, de: “La caravane Mémoires Vives de l’Association des Anciens Travailleurs de Renault Ile Seguin (ATRIS) est là. Durant tout un mois, elle ira à la rencontre des ex-ouvriers du constructeur automobile français, aujourd’hui à la retraite, rentrés au pays entre 1984 et 1992, date de la fermeture du site industriel de Boulogne-Billancourt. Objectif: recueillir des témoignages auprès de centaines de Marocains qui ont accepté de revenir au bled moyennant une indemnité de 60.000 francs (environ 10.000 euros).”

empresariais.<sup>15</sup> Em todo o território ainda poderão ser vistas habitações para estudantes, a Universidade Americana de Paris, entre outras instituições e serviços.

A transição de uma região rica pela paisagem industrial por uma região ainda mais próspera pela expansão do mercado entre suas fronteiras não poderia passar sem conflitos.

Afinal, não é de hoje que antigos territórios e regiões urbanas, insufladas pelas atividades de indústrias e demais postos de trabalho se degradam economicamente ou mesmo se transformam de forma radical; tornando assim onerosa a permanência destes mesmos postos e polos industriais. “Em qualquer metrópole contemporânea, temos a impressão de ver muitas cidades diferentes: a dos birôs, a das velhas fábricas, a dos imigrantes, e da economia subterrânea principalmente” (BOURDIN, 2001, p. 63).

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ora, aproveitando tal afirmação, podemos concluir que o espaço de fato possui um vínculo importante com a formação da identidade social e com a memória no âmbito coletivo e individual. Não obstante, tal afirmação se mostra adequada a este “quadro” que buscamos compor tendo o fenômeno ocorrido na localidade de *Boulogne Billancourt* como caso.

Se a fábrica da Renault não mais existe. Se sua estrutura física foi posta ao chão, e até mesmo limpada dele, hoje parece seguro dizer que em parte sua estrutura simbólica sobreviverá. Felizmente, graças a alguns poucos ex-operários, esta memória importante não foi completamente ao solo, juntamente com os entulhos da fábrica de *Île Seguin*. Tornou-se parte da própria história de Paris amalgamada à história de homens e mulheres não-franceses. Vivemos todos, o presente e o futuro da cidade global.

Podemos nos deslocar sem sair do lugar com o toque de um teclado ao mesmo tempo em que para nos mantermos no lugar (seja ele físico, simbólico ou mesmo histórico) que reconhecemos, muitas vezes pode-se tornar necessário saber se deslocar não somente entre as ruas, mas entre instituições, grupos, poderes, memórias e países. Todos claramente territórios distintos. Mas que no caso aqui apresentado se

---

<sup>15</sup> Mais detalhes no sítio eletrônico: <http://www.ilesequin-rivesdeseine.fr/>. Acesso: 10 nov. 2010.

ligam pelo fio de uma experiência comum: do trabalho nas linhas de montagem Renault da periferia parisiense de *Boulogne Billancourt*.

### REFERÊNCIAS

- ATRIS. 1992 – 2002: 10 ans après la fermeture de l'Île Seguin. Que sont-ils devenus? *Archives de l'Association des Anciens Travailleurs Renault de l'Île Seguin* (ATRIS). Paris, 2002.
- BACHELET, Bernard. "L'espace Vécu". In: *Le Espace*. Paris: PUF, 1998.
- BASTOEN, Julien. « L'innovation culturelle au service de la neutralisation politique: la reconversion urbaine de l'île Seguin, dans la banlieue de Paris ». *First International Conference of Young Urban Researchers* (FICYUrb). Lisboa: ISCTE, 2007.
- BEAUD, Stéphane; PIALOUX, Michel. *Retorno à condição operária: investigação em fábricas da Peugeot na França*. São Paulo: Boitempo, 2009.
- BEAUD, Stéphane; PIALOUX, Michel. Entrevista: "O 'mundo operário sem classe operária': diferenças dos tempos sociais e condição operária". *Tempo Social*. São Paulo, v.18, n. 1, Jun. 2006.
- BEAUD, Stéphane; PIALOUX, Michel. *Retour sur la condition ouvrière: enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*. Paris: Fayard, 2004.
- BEAUD, Stéphane; PIALOUX, Michel. *Violences urbaines, violence sociale: genèse des nouvelles classes dangereuses*. Paris: Fayard, 2003.
- BIHR, Alain. *Da grande noite à alternativa: o movimento operário em crise*. São Paulo: Boitempo, 1998.
- BOURDIEU, Pierre. *A Economia das Trocas Simbólicas*. (5ª ed.) São Paulo: Perspectiva, 2003.
- BOURDIN, Alain. *A questão local*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- BOYER, Robert. *A teoria da regulação: uma análise crítica*. São Paulo: Nobel, 1990.
- CAHIER INFOS 92. *Union départementale CFDT des Hauts-de-Seine*. N. 176 – 92, février, 1992. Paris, Archives Confédérales de la CFDT, 1992.
- CHARTAIN, Julia. *Entrevista realizada em 26 de maio de 2008*. Concedida a Ricardo M. Pimenta. Tradução livre do mesmo.
- CHESNAIS, François. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã. 1996.
- CLAVAL, Paul. *Espaço e Poder*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

- DAVIS, Mike. *Cidades Mortas*. Rio de Janeiro: Record, 2007.
- DÖBLIN, Alfred. *Berlin Alexandreplatz*. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- DUBET, François ; TOURAINE, Alain ; WIEVIORKA, Michel. *Le mouvement ouvrier*. Paris: Fayard, 1997.
- HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2002.
- HARVEY, David. *Condição Pós-moderna*. Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural. 13ª ed. São Paulo: Loyola, 2004.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HATZFELD, Nicolas et all. Trajets dans Billancourt: la ville industrielle et son devenir. *La Decouverte Recherches*. Paris, v. 1, p. 205-215, 2007.
- JEUDY, Henri-Pierre. *Memórias do Social*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.
- LABASSE, Jean. *L'Organisation de l'Espace – Éléments de Géographie Volontaire*. Paris: Hermann, 1966.
- MAROC-HEBDO. Caravane mémoires vives à la rencontre des anciens marocains de renault: rendre justice aux misérables de l'Île Seguin. *Maroc Hebdo International*, n. 834, du 10 au 16 avril 2009. Disponível em: [http://www.maroc-hebdo.press.ma/MHinternet/Archive\\_834/html\\_834/rendre.html](http://www.maroc-hebdo.press.ma/MHinternet/Archive_834/html_834/rendre.html). Acesso em: out. 2010.
- MAURY-ROBIN, Yann. Les mémoires de l'Île Seguin. Association des *Anciens Travailleurs de Renault-Billancourt de l'Île Seguin (ATRIS)*, 2007.
- MOHAMED, Amri. *Entrevista realizada em 16 de junho de 2008*. Concedida a Ricardo M. Pimenta. Tradução livre do mesmo.
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: *Projeto História*. São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.
- PIMENTA, Ricardo Medeiros. *Memória e legitimidade no mundo sindical: usos políticos do passado no circuito Brasil e França (1970-2010)*. Rio de Janeiro, 2010. Tese (Doutorado em Memória Social) – Unirio.
- PIOT, Olivier. Après quatre-vingt dix ans de fonctionnement Les chaînes de Renault dans l'île Seguin se sont définitivement arrêtées "C'était pas le paradis". *Journal Le Monde*, 29 mar. 1992. Arquivo da Associação de Antigos Trabalhadores Renault de Île Seguin (ATRIS). Paris, 1992.
- RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (orgs.). *Além da Fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

- RAUTENBERG, Michel. *La rupture patrimoniale*. Paris: La croisée, 2003.
- RODRIGUES, Leôncio Martins. *Destino do sindicalismo*. São Paulo: Edusp/Fapesp, 2002.
- SAID, Edward. Narrative and geography. *New Left Review*, n.180, p. 81-100, mar./abr., 1990.
- SILVER, Beverly J. *Forças do trabalho: movimentos de trabalhadores e globalização desde 1870*. São Paulo: Boitempo, 2005.
- THOMPSON, E. P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. 2ª ed. Vol. I - A Árvore da liberdade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- VISSER, Jelle. Syndicalisme et désyndicalisation. *Les Mouvements Sociaux*. Paris, v. 162, p. 17-39, 1993.
- WESTERN, Bruce. *Between class and market: postwar unionization in the capitalist democracies*. Princeton: Princeton University Press, 1997.



