

Grace Jaramillo, compiladora

Los nuevos enfoques de la integración: más allá del nuevo regionalismo



FLACSO
ECUADOR



Ministerio
de Cultura

Índice

Presentación	7
I. ESTUDIO INTRODUCTORIO	
Los nuevos enfoques en Relaciones Internacionales: más allá del nuevo regionalismo	11
<i>Grace Jaramillo</i>	
II. LOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN EN AMÉRICA LATINA: DESAFÍOS DEL PRESENTE Y PERSPECTIVAS DE FUTURO	
Encuentros y desencuentros de la integración regional	29
<i>Alain Fairlie</i>	
La crisis de la CAN: nuevos desafíos para la cooperación en la Región Andina	39
<i>Tatiana Guarnizo</i>	
Mercosur: política externa y perspectivas interregionalistas con las “economías del norte”	57
<i>Rodolphe Robin</i>	
América Latina y la recomposición geopolítica intrarregional en los primeros años del siglo XXI	75
<i>Carlos Domínguez</i>	
América Latina, ¿integração virtuosa ou subordinada?	85
<i>Wilson Cano</i>	

© De la presente edición:

FLACSO, Sede Ecuador

La Pradera E7-174 y Diego de Almagro

Quito-Ecuador

Tel.: (593-2) 323 8888

Fax: (593-2) 3237960

www.flacso.org.ec

Ministerio de Cultura del Ecuador

Avenida Colón y Juan León Mera

Quito-Ecuador

Tel.: (593-2) 2903 763

www.ministeriodecultura.gov.ec

ISBN:

Cuidado de la edición: Paulina Torres

Diseño de portada e interiores: Antonio Mena

Imprenta:

Quito, Ecuador, 2008

1ª. edición: julio, 2008

III. MERCOSUR:

NUEVOS HORIZONTES, PERSPECTIVAS COMPARADAS

**La agenda interna del Mercosur:
interdependencia, liderazgo, institucionalización** 115
Andrés Malamud

Los escenarios de participación social en el Mercosur 137
Mariana Vásquez

A integração industrial: novos desafios para a classe operária 149
Adriano Botelho

**O Acordo Multilateral de Seguridade Social do Mercosul
e seu papel na agenda social do processo de integração** 167
Luana Goveia

IV. INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA CON EUROPA Y ASIA

**La Unión Europea y América Latina. Una evolución de
la integración interregional. Perspectivas después del ALCA** 181
José Briceño

¿Um papel novo para a União Europeia na política mundial? 197
José Pereira da Costa

**Transpacificidad, una agenda pendiente para los
contactos de América Latina con el Pacífico** 205
Carlos Uscanga

**Co-operation between the European Union
and Latin America: privileged relations?** 229
Marianne Wiesebron

**De Viena a Lima: evaluación de las relaciones
Unión Europea-América Latina** 247
Roberto Domínguez

Crisis de cohesión social en la Unión Europea 261
Juan Carlos Bossio

A integração industrial: novos desafios para a classe operária

Adriano Botelho*/**

Resumo

O presente trabalho tem como tema a integração produtiva e sindical no Mercosul, destacando o caso da indústria automobilística. O seu objetivo é analisar como a maior amplitude do raio de ação espacial afeta as estratégias das empresas em termos de sua localização, reestruturando a geografia industrial dos países do Mercosul, ao mesmo tempo em que lança desafios para os sindicatos nacionais, que devem buscar maior grau de internacionalização para fazer frente à crescente mobilidade do capital.

Palavras-chave: reestruturação industrial, integração produtiva, internacionalização sindical, indústria automobilística, Mercosul.

* Instituto Rio Branco.

* As opiniões contidas no presente artigo são de responsabilidade do autor.

Introdução

Entre as transformações observadas nas últimas décadas do século XX no modo de produção capitalista, destaca-se a maior mobilidade do capital industrial, em decorrência da abertura e desregulamentação dos mercados nacionais, e também da formação e/ou fortalecimento de blocos econômicos regionais. No caso da América do Sul, o estabelecimento do Mercado Comum do Sul (Mercosul), além de aumentar os fluxos comerciais entre os países membros, contribuiu para a possibilidade de uma maior integração das cadeias produtivas de setores industriais dos distintos países, para uma focalização das atividades, para a redução do número de unidades produtivas e para a ampliação do leque de alternativas de localização das plantas industriais. Ao mesmo tempo em que o capital acelera o seu “espaço-tempo”, a classe trabalhadora enfrenta dificuldades em sua organização para acompanhar tais transformações, ficando em nítida desvantagem com relação ao capital no processo negociador.

O presente trabalho tem como tema a integração produtiva e sindical no Mercosul, destacando o caso da indústria automobilística. O seu objetivo é analisar como a maior amplitude do raio de ação espacial afeta as estratégias das empresas em termos de sua localização, reestruturando a geografia industrial dos países do Mercosul, ao mesmo tempo em que lança desafios para os sindicatos nacionais, que devem buscar maior grau de internacionalização para fazer frente à crescente mobilidade do capital.

O artigo é estruturado em três partes, além desta introdução. A primeira parte trata das relações entre o espaço e o modo de produção capitalista contemporâneo. A segunda trata das transformações na indústria, destacando o caso da indústria automobilística instalada no Brasil, levando em conta o movimento de integração das empresas do setor e das centrais sindicais, no âmbito do Mercosul. Por fim, a terceira parte traz as considerações finais do artigo.

A relação espaço e indústria no capitalismo contemporâneo

A atividade produtiva ainda é um fator importante para a explicação da produção e organização do espaço, apesar das aparências do mundo contemporâneo, como bem observou Manuel Castells, em texto da década de 1970:

“A produtividade crescente do trabalho, limitada e condicionada na esfera das relações sociais de produção fundadas na exploração do trabalho pelo capital, amplia cada vez mais a esfera da gestão, da circulação e do consumo, em relação à atividade produtiva propriamente dita. Tem-se então a impressão de uma subordinação crescente da lógica produtiva à lógica do consumo na organização do espaço, especialmente nas grandes metrópoles” (Castells, 1977: 15).

Alguns estudos já demonstraram que para uma determinada organização produtiva há a correspondência de uma manifestação espacial particular, ou seja, as dinâmicas de transformação que acompanham uma organização produtiva particular induziriam a reconfigurações na distribuição geográfica das atividades econômicas (Frigant; Lung, 2002; Pallarès-Barberà, 1998).

O papel da indústria na produção do espaço na fase histórica atual é colocado em questão por algumas análises que buscam entender as transformações por que passa o modo de produção capitalista, em especial no que diz respeito ao espaço urbano (Gottdiener, 1990)

A produção industrial, porém, continuaria a ter grande importância para a conformação do espaço, pois as mudanças que ocorrem na indústria afetam a sua localização no território, e a importância do espaço da indústria é mais ampla do que pode parecer a princípio. Relaciona-se com a urbanização e a formação das grandes metrópoles, com a desterritorialização do camponês, com a formação de bairros operários, com o processo de concentração espacial e com a própria arrumação do território nacional (Moreira, 1999).

A localização das indústrias no território faz parte de um processo mais amplo de produção de um espaço que não é neutro, que é, antes de tudo,

projeção de relações sociais, motivo de disputas, de interesses, de luta de classes (Manzagol, 1985). Yves Lacoste (1986) ilustra bem essa afirmação com o exemplo da indústria da seda em Lyon, onde, na primeira metade do século XIX, os capitalistas encetaram uma verdadeira estratégia espacial para quebrar a força política dos operários. Esses capitalistas esfacelaram o trabalho da seda, até então concentrado em Lyon, em um grande número de operações técnicas disseminadas por um grande raio, no campo. Assim, os operários, dispersos, não podiam mais empreender uma ação conjunta.

Uma vez estruturado o espaço, como um resultado objetivo da interação de múltiplas determinações através da história, pode-se dizer que a estrutura espacial não é passiva, mas ativa, embora sua autonomia seja relativa (Santos, 1978). O espaço reage, no caso da localização industrial, com a imobilização do capital em certos pontos do território que já possuem um investimento de capital anterior, processo que pode ser chamado de inércia das distribuições industriais (Manzagol, 1985: 69)¹. Dessa forma, o espaço, que é um produto, também é produtivo (Lefebvre, 2000: 345).

A relação entre a indústria e o espaço é complexa e dinâmica. Segundo Castells (1977), a indústria transforma os impedimentos técnicos de localização espacial com a mobilização dos recursos através dos meios de transporte e comunicação que são cada vez mais potentes; por outro lado, o papel crescente da técnica e da tecnologia torna extremamente dependente a indústria de ponta de um meio urbano, tomado como um meio social e foco de inovação.

A relação entre a indústria e o espaço é também influenciada pela dinâmica do desenvolvimento desigual, expresso no que concerne ao espaço através da forma de desequilíbrios regionais: não somente os tipos de indústria variam segundo as zonas (por exemplo, entre as grandes metrópoles e as zonas semi-rurais atrasadas), mas também a forma de articulação do espaço industrial ao sistema urbano será fundamentalmente modificada, com a utilização controlada da indústria pela cidade, no caso das metrópoles, onde o meio urbano se torna força produtiva; ou com a organização da cidade seguindo as exigências e o ritmo da indústria nas grandes instalações industriais das regiões subdesenvolvidas (Castells, 1977).

1 Ainda sobre o caso da inércia das distribuições industriais ver Harvey (1993).

David Harvey (1993), por sua vez, chama atenção para o fato de que o domínio do espaço sempre foi um aspecto da luta de classes, e que a mobilidade espacial do capital é uma das mais eficientes armas da burguesia. Modificações na distribuição espacial dos instrumentos de produção ocorrem simultaneamente às mudanças nas estratégias de acumulação do capital, influenciando e sendo influenciadas pelas transformações nas relações de produção e nas relações entre as forças produtivas. Modificam-se, então, as relações entre as forças sociais envolvidas, principalmente no que diz respeito à relação entre o capital e o trabalho.

De forma geral, há uma relação histórica entre o capital e o espaço, na busca do primeiro em superar alguns de seus próprios limites frente a si mesmo e frente à força de trabalho. O capital, sobretudo o grande capital, através de sua crescente mobilidade, busca explorar, nos diversos lugares, os diferenciais existentes nos custos de mão-de-obra, matérias-primas, energia, subsídios estatais etc. Essa busca histórica do capital por áreas mais atrativas, por sua vez, afeta a organização do espaço da indústria e a localização dos empreendimentos industriais no território, pois os espaços singulares, bem ou mal localizados, transferem aos produtos, durante o processo de trabalho, um *quantum* de produtividade². Assim, em um momento de crise e acirramento da concorrência na economia capitalista, as condições favoráveis de localização inerentes ao espaço e/ou ofertadas pelo poder público são aproveitadas pelas empresas para manter ou aumentar sua taxa de lucro particular, com reflexos sobre a vida de grande parte da população, principalmente a parcela que vive do trabalho.

Muitas das estratégias de produção e reprodução do capital passaram por transformações nas últimas décadas do século XX. Essas transformações, por sua vez, afetaram a organização do espaço da indústria e a localização dos empreendimentos industriais no território mundial e também no Brasil.

David Harvey (1993) afirma que o deslocamento espacial do capital para novas áreas seria uma estratégia deste para evitar crises de superacumulação, na medida em que a produção de novos espaços dentro dos quais a produção capitalista possa existir (por exemplo, por meio de investimentos em infra-

2 A idéia de a localização dos espaços singulares fornecerem um *quantum* de produtividade durante o processo de trabalho é discutida em Moraes e Costa, 1999.

estrutura) é uma condição necessária para a continuidade da acumulação do capital. Tal processo seria, em parte, viabilizado pelas estratégias produtivas de “aniquilação do espaço através do tempo” (Harvey, 1993: 212), o que levaria à “remoção das barreiras espaciais”, processo que têm tido uma imensa significação na história do sistema capitalista, “transformando-a numa questão deveras geográfica - as estradas de ferro e o telégrafo, o automóvel, o rádio e o telefone, o avião a jato e a televisão, e a recente revolução das telecomunicações.” (Harvey, 1993: 212).

Os avanços tecnológicos nos setores de informática e telecomunicações conjuntamente com uma série de desregulamentações e liberalizações dos mercados nacionais materializam-se na crescente facilidade de locomoção e atuação do capital financeiro mundial.

A mobilidade do capital e do trabalho são as armas espaciais com as quais a classe capitalista e a classe trabalhadora se defrontam na busca de garantir seus respectivos interesses. Quando o capital depende de certas combinações locais, está “preso”, acorrentado a determinações espaciais, sociais, políticas e econômicas. Perdem terreno os capitalistas. Concessões podem então ser arrancadas por parte da classe trabalhadora, vitórias parciais, contudo. Pois o movimento de expansão geográfica do capital tem o efeito de o libertar das amarras do local. Dessa forma, o lado que possuir maior mobilidade (ou no caso dos trabalhadores, puder tirar vantagem da falta de mobilidade de seu oponente) ganharia importante vantagem no processo negociador e de conflito. Enquanto a união de trabalhadores, superando as barreiras espaciais, sempre foi uma importante variável na luta de classes (Harvey, 1993) –como o exemplo da Primeira Internacional pode bem ilustrar– a crescente mobilidade do capital seria a resposta do mesmo, desestabilizando as posições das organizações operárias.

Novas estratégias industriais e sindicais em um mundo em transformação: o caso da indústria automobilística instalada no Brasil

O setor automobilístico foi um dos protagonistas no cenário mundial na adoção de inovações tecnológicas e de gestão como estratégia frente ao

contexto de mudanças ocorridas a partir da crise do capitalismo de inícios da década de 1970, como bem demonstraram Womack et al. (1992) e Coriat (1993), a partir de suas análises da experiência japonesa. As grandes empresas estadunidenses e europeias ocidentais se inspiraram nos modelos de gestão e produção japoneses (conhecidos a partir de então como toyotismo) como forma de obter ganhos de produtividade e aumentar sua capacidade competitiva em uma economia que se tornava crescentemente globalizada, principalmente através da adoção do sistema *just in time/kanban* de gestão de estoques e de uma flexibilização numérica e funcional da força de trabalho.

Nos países da América Latina que contavam com um importante parque produtor automobilístico (México, Brasil, Argentina), a adoção de inovações ocorreu aproximadamente com uma década de atraso, em virtude das características conjunturais e estruturais de suas economias.

No Brasil, a década de 1980 foi marcada por um forte processo inflacionário e por uma estagnação do crescimento econômico. Outra característica importante da economia brasileira neste período era a pouca abertura às importações, transformando o mercado interno em cativo das empresas instaladas no país. Essa situação não estimulava as empresas a adotar inovações tecnológicas ou de gestão. Além disso, as empresas, apoiadas por um mercado fechado aos competidores externos, não se preocupavam com a qualidade ou o preço dos produtos. O padrão fordista/taylorista de organização do trabalho, combinado com a ampla oferta de mão-de-obra e a restrição à atividade sindical por parte do Estado caracterizaram um uso intensivo da força de trabalho por parte das empresas, retardando os movimentos de modernização que envolvessem uma maior qualificação e estabilidade do operário.

Assim, em fins da década de 1980, a indústria automobilística brasileira se encontrava em uma situação de baixa produtividade, de baixa qualidade dos produtos, de baixo nível de automatização dos processos produtivos, de conflitos no interior da cadeia produtiva, de conflitos permanentes com os trabalhadores e com uma produção baseada em modelos de veículos antigos e obsoletos.

A partir da década de 1990, a economia brasileira passou por um processo de abertura e de reestruturação. Um novo conjunto de políticas

industriais e de comércio exterior foi implementado pelo governo federal em 1990, baseado em uma retórica neoliberal, na abertura comercial, na desregulamentação do mercado interno (inclusive o mercado financeiro) e no estabelecimento de novas regulações para a economia, além do esforço de estabilização econômica empreendido depois do chamado *Plano Real*, implementado pelo governo federal a partir de 1994.

Esse processo afetou a indústria automobilística de forma direta, pois o mercado de automóveis, até esse momento cativo e oligopolizado (dominado por quatro grandes empresas: Ford, General Motors, FIAT e Volkswagen) passou a sofrer a competição de modelos importados, que gozavam de melhor imagem frente ao mercado consumidor brasileiro.

A partir dessas mudanças na economia, as empresas do setor passaram a adotar uma série de medidas com a finalidade de modernizar suas linhas de produção e melhorar a competitividade de suas fábricas. Entre essas medidas, se pode citar: a modernização no núcleo da cadeia produtiva, com a introdução de novos equipamentos e métodos organizacionais; a externalização das atividades consideradas secundárias pelas empresas (terceirização); a adoção de programas de qualificação dos operários com vistas a um uso mais polivalente da força de trabalho; uma seleção mais estrita das empresas contratadas pelas montadoras como fornecedoras de peças e componentes; a redução dos estoques; além de uma significativa importação de bens intermediários de alto valor agregado, em especial daqueles com algum conteúdo eletrônico.

As transformações no setor automobilístico se deram simultaneamente à entrada de novos produtores de veículos no mercado brasileiro e ao aumento da internacionalização da cadeia produtiva do país. A partir de 1996, novas marcas de automóveis passaram a atuar no mercado brasileiro, o que colocou o país como um dos primeiros do mundo em número de montadoras de automóveis. Assim, a competição no mercado interno brasileiro se tornou mais intensa, pois entraram no mercado diferentes marcas: Honda, Mitsubishi, Hyundai, BMW, Daimler-Chrysler, Renault, Peugeot, Toyota, além da intenção da Asia Motors de instalar uma fábrica, que por razões conjunturais da economia, foi postergada.

As novas empresas, “recém chegadas” ao mercado brasileiro, instalaram fábricas com maiores níveis de automatização e de flexibilidade produtiva, mais enxutas com relação ao emprego da força de trabalho, obrigando as empresas instaladas nas décadas precedentes a adotar inovações e a modernizar suas linhas de produção e produtos.

As novas fábricas instaladas no Brasil, a partir de 1990, tiveram a característica comum de localizarem-se em áreas fora do coração industrial tradicional do país, situado no chamado ABC Paulista, que se tornou o maior complexo da indústria automobilística na América Latina, sendo o grande beneficiário dos investimentos ocorridos nas décadas de 1950 e 1960.

A mudança do padrão de produção industrial, que envolveu transformações físicas nas plantas, diminuição do tamanho da unidade fabril e reformulação das relações com os fornecedores, estimulou as empresas a saírem das regiões industriais tradicionais que apresentavam infraestrutura saturada e comprometida com os padrões produtivos do passado, e também devido ao fato de que a força de trabalho era mais cara nessas áreas. Essa fuga foi possibilitada pelas maiores oportunidades de mobilidade do capital no território e pelas novas tecnologias, tanto no âmbito da produção, quanto no âmbito da circulação.

Em muitos países da Europa Ocidental, como também no Japão e nos EUA, as empresas, muitas vezes, transferem suas unidades produtivas para outros países (Greider, 1999; Kumar, 1997; Martin e Schumann, 1998). Porém, no caso brasileiro, se pode notar que a realocação industrial ocorre no interior do país, em direção a áreas mais pobres e, na maior parte dos casos, com menor tradição industrial e de organização sindical.

No quadro abaixo, se apresenta a distribuição espacial das fábricas instaladas a partir da década de 1990, no qual se pode observar que todas as novas plantas industriais, bem como as unidades que ainda não se implantaram, se localizam em uma área mais dispersa espacialmente. Destacam-se os estados do Paraná, Minas Gerais e o interior de São Paulo (com três novas unidades instaladas), Rio Grande do Sul e Bahia (com duas novas unidades) e Goiás (com uma nova unidade).

Quadro 1 Investimentos da indústria automobilística realizados a partir de 1996					
Montadoras	Local	Investimento em milhões de US\$	Capacidade de produção (mil unidades)	Empregos projetados (vagas)	Inauguração (ano)
General Motors	Gravatá (RS)	600	100	2000	2000
Ford	Camaçari ³ (BA)	500	100	Não disponível	2001
Audi/Volkswagen	São José dos Pinhais (PR)	750	60	1500 a 3000	1999
Renault	São José dos Pinhais (PR)	1.000	100	2.000 a 3.000	1998
Chrysler	Campo Largo (PR)	315	12	400 a 1.000	2000
Honda	Sumaré (SP)	100	15	Não disponível	1997
Toyota	Indaiatuba (SP)	150	15	350	1999
Kia	Itu (SP)	50	10	300	1999
Mercedes-Benz	Juiz de Fora (MG)	820	70	1.500	1999
Fiat	Belo Horizonte (MG)	180	100	Não disponível	1998
Iveco	Sete Lagoas (MG)	240	20	1000	2000
Peugeot/Citröen	Porto Real (RJ)	600	70	Não disponível	2000
Mitsubishi	Catalão (GO)	35	8	Não disponível	1998
Ásia Motors	Camaçari (BA)	500	60	2500	Não disponível
Volkswagen	Resende (RJ)	300	30	1500	1996

Fonte: "Folha de S. Paulo", 5/10/97 e 10/08/97 e Anfavea, 2002, 2004.

No quadro acima se observa um investimento total de US\$ 6.476 milhões no setor automobilístico para a produção estimada de 800 mil unidades, em sua maior parte veículos de passeio. Apesar desse volume de investimentos, a quantidade de vagas abertas não é muito impressionante: aproximadamente 13.500 novos postos de trabalho na versão mais otimista.

Entre os fatores que podem explicar essa dispersão industrial, destacam-se:

- Os incentivos fiscais (impostos reduzidos, concessões de terrenos, isenções de imposto etc.) concedidos pela esfera pública adquirem

3 Inicialmente, os planos da empresa eram de instalar sua nova fábrica no Rio Grande do Sul, em Eldorado do Sul ou Guaíba.

um papel crescente na eleição de locais para a instalação de novas indústrias, na medida em que as diversas unidades políticas se envolvem em guerras fiscais para atrair as empresas (Arbix, 2000).

- Um fator que influi crescentemente na escolha do lugar pela empresa, é a existência de mão-de-obra barata e minimamente qualificada. Isso significa uma precarização das relações laborais nas áreas tradicionais e também nas novas áreas, pois essas são atrativas, justamente, pela maior facilidade de exploração da força de trabalho através da intensificação da extração da mais-valia relativa e absoluta⁴.
- O sindicalismo, apontado como o grande vilão por parte dos meios de comunicação brasileiros, não parece ser a principal causa da repulsão industrial das áreas tradicionais. Há um crescente diálogo entre os sindicatos e as empresas. Porém, sem dúvida, as atuais áreas de atração possuem uma menor, e muitas vezes inexistente, tradição sindical.
- Finalmente, a posição estratégica nos mercados regionais em um contexto de formação de blocos econômicos regionais (como o Mercosul) também é um fator que passa a contar na dinâmica de localização industrial.

A busca de complementaridade produtiva entre Brasil e Argentina, se iniciou, em termos institucionais, com a assinatura do Protocolo 21 de 1988. Com o advento do Mercosul, a indústria automobilística instalada no Brasil e na Argentina (as duas maiores economias do bloco) passou a realizar estratégias de integração das cadeias produtivas e enjugamento do parque produtivo, com vistas a aproveitar as vantagens de cada país e especializar a produção.

A partir de 1991, ano em que entrou em vigor o acordo bilateral do setor automotivo entre Brasil e Argentina, ampliou-se o número das

4 Por exemplo, cada hora trabalhada na Ford do ABC custa cerca de US\$ 14. Na fábrica de motores da Volkswagen (interior de São Paulo) esse mesmo custo é de US\$ 6,80. Na Fiat de Betim (Minas Gerais) o custo médio é de US\$ 7,30 (Dados: Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, apud. Arbix, 2000).

empresas no setor com filiais brasileiras que passaram a importar veículos de suas filiais na Argentina e vice-versa. Dados da Associação de Fábricas de Automotores da Argentina (ADEFA) mostram que o Brasil é o maior mercado para automóveis argentinos. E de cada dez automóveis importados vendidos na Argentina em 2006, nove são provenientes do Brasil. As montadoras buscam, dessa forma, articular a capacidade de produção regional, com vistas a ampliar a escala de produção, por meio da especialização de plataformas e/ou modelos de veículos que devem ser produzidos prioritariamente em cada país do bloco regional. Apesar das regras comerciais do Mercosul (definidas desde os primeiros acordos para o setor automotivo) estimularem o equilíbrio no intercâmbio comercial, as diferenças existentes de escala produtiva, a atualização de produtos e as distintas performances das políticas econômicas (especialmente no que se refere à questão cambial), influenciaram decisivamente o fluxo de comércio de veículos na região (Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 1996).

Pode-se observar a existência de uma certa “inércia espacial”, que tende a concentrar a produção e os investimentos de capital nas maiores economias, melhor servidas de infra-estrutura pública e privada e detentoras dos maiores mercados consumidores. Dadas as mesmas condições nos países membros do bloco (sem incentivos especiais para áreas específicas), poderia ocorrer uma concentração espacial da produção, nas áreas mais atraentes. Algumas áreas sairão certamente ganhadoras desse processo, que num primeiro momento busca homogeneizar o espaço, mas que acaba por levar ao processo de concentração do capital em pontos privilegiados do espaço (os detentores das vantagens para as empresas). As economias menores do bloco (Paraguai e Uruguai) teriam poucas chances de manter ou atrair grandes montadoras, tornando-se mercados complementares das economias maiores. O Uruguai, por exemplo, têm uma indústria automobilística tímida. Basicamente, as indústrias uruguaias montam modelos com partes vindas de fora, e uma maior liberalização do mercado automotivo poderia transferir a produção localizada no país para o Brasil ou a Argentina.

O exemplo da Volkswagen é ilustrativo a esse respeito. A estratégia espacial da empresa é estar presente nos principais mercados mundiais.

Não existiria, segundo membro de seu quadro diretivo⁵, uma tendência da empresa, em qualquer parte do mundo, de montar plataformas de exportação. A estratégia geral do grupo é estar presente nos grandes mercados mundiais. No caso da América do Norte, Estados Unidos e México. Na Europa, além da Alemanha, Bélgica e República Tcheca. Na América do Sul, fábricas no Brasil e na Argentina. Segundo o diretor entrevistado: “Não faz sentido instalarmos fábricas no Peru, na Bolívia. E não temos a intenção de produzir em apenas um lugar. Ou seja, não faz parte das estratégias da empresa nem formar bases de exportação, nem instalar unidades produtivas em todos os países, mas manter-se firme nos grandes mercados mundiais”.

A estratégia de regionalização da produção dessa montadora, que uma das que mais investiu na viabilização do bloco regional, se materializou com a recente criação de uma diretoria-geral para a América do Sul, sediada em Buenos Aires. Em termos produtivos, além da venda de veículos para os dois mercados, a empresa decidiu concentrar a produção regional de autopartes em Córdoba, Argentina.

A general Motors, por sua vez, escolheu a cidade gaúcha de Gravataí (Rio Grande do Sul) para instalação de uma nova filial, tendo em vista a estratégia de integração produtiva com suas filiais argentinas, visando, também, exportar veículos produzidos no Brasil para o mercado do país vizinho.

Dessa forma, inicia-se um movimento para o estabelecimento de uma “divisão inter-regional do trabalho” no âmbito do Mercosul, processo ainda em fase inicial, mas que pode vir a impedir uma superconcentração espacial da produção através da exploração das particularidades locais pelas grandes empresas do setor. Para o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, esse quadro de intercâmbio comercial no Mercosul mais do que simples operações comerciais de veículos entre os países do bloco revelam, em grande medida, as estratégias de produção das montadoras instaladas no mercado regional, especialmente o provável papel que cada país deve ocupar nas estratégias comuns definidas pelas matrizes para a região. O perfil das exportações brasileiras de automóveis para o Mercosul,

⁵ Entrevista concedida em 09/06/1999.

especialmente para a Argentina, estaria concentrado nos automóveis, sobretudo os de tipo “econômico” - compactos ou subcompactos, mais conhecidos como veículos populares. As exportações argentinas, ao contrário, estariam concentradas no segmento dos automóveis médios. As empresas estariam interrompendo a produção dos modelos mais antigos e de menor escala no Brasil, transferindo sua produção para a Argentina, e, ao mesmo tempo, ocupam as linhas de montagem no Brasil para a produção de modelos compactos que necessitam de maior escala para se manterem rentáveis. Além disso, a concentração desse segmento de veículos no Brasil é também adequada ao mercado consumidor. Os veículos populares respondem por parcela preponderante das vendas internas de veículos produzidos pelas montadoras instaladas no Brasil. Isto não significa que a Argentina poderá se transformar em centro de produção de automóveis obsoletos: o país pode concentrar boa parte da produção de modelos utilitários modernos (comerciais leves), especialmente de *pick-ups*, *mid-sizes* e *vans*, direcionada, em grande medida, ao mercado consumidor brasileiro (Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 1996: 81-83).

Paralelamente à expansão geográfica e maior integração das atividades das grandes empresas do setor automotivo no âmbito do Mercosul, observa-se a percepção, por parte dos trabalhadores, de que sua ação conjunta na escala regional se faz necessária, tanto para propor alternativas ao modelo de política vigente para o setor, como para uma ação sindical mais eficaz. À expansão geográfica do capital, faz-se necessário uma maior amplitude espacial da ação sindical, que possa ser o contraponto à crescente mobilidade desse capital cada vez mais livre de restrições políticas. Para tanto, por exemplo, foi elaborada, em 1995 durante o 3º Encontro do Comitê dos Trabalhadores do Setor Automotivo do Mercosul realizado em Mar Del Plata, uma “Proposta Sindical para um Regime Automotriz do Mercosul”, que buscou uma formulação conjunta de sindicatos dos países membros desse bloco econômico regional.

Em março de 1999, numa iniciativa inédita e pioneira, foi assinado um acordo supranacional entre as filiais da Volkswagen do Brasil e da Argentina, o sindicato dos metalúrgicos do ABC e de Taubaté, pelo Brasil, e o Sindicato de Mecânicos e Afins de Transporte Automotor, da

Argentina, abrangendo temas relacionados ao intercâmbio de informações, competitividade, representação dos trabalhadores nos locais de trabalho e capacitação profissional. Porém, tal iniciativa ainda não resultou em outros contratos supranacionais, o que revela uma resistência a esse tipo de negociação de parte das principais montadoras instaladas na região e uma articulação ainda insuficiente de parte das centrais sindicais.

Durante os últimos anos, as principais centrais sindicais dos países do bloco têm tentado –através da realização de seminários, congressos, encontros e visitas internacionais– estreitar seus laços para uma maior coordenação de suas ações. Dentre as iniciativas concretas de caráter mais amplo, pode-se citar o “Correio Sindical Mercosul” e a Coordenadoria de Centrais Sindicais do Cone Sul (CCSCS). Há também um projeto conjunto para o estabelecimento de uma Secretaria do “Observatório do Mercado de Trabalho do Mercosul”, que teria a função de acompanhar os níveis de emprego nos países do Mercosul, bem como acompanhar as negociações do bloco no que diz respeito ao comprometimento com as demandas trabalhistas e sociais.

Além das ações regionais citadas, pode-se citar o Projeto do Laboratório Industrial Sindical Mercosul - União Européia, uma iniciativa dos sindicatos metalúrgicos do Cone Sul e da Europa, que pretende fortalecer a capacidade de intervenção dos sindicatos metalúrgicos nos processos de integração tanto internos ao Mercosul, quanto do bloco com a União Européia.

Considerações finais

Dentre as transformações observadas no modo de produção capitalista contemporâneo, destaca-se a maior mobilidade do capital num contexto de abertura dos mercados e de formação de blocos regionais. As grandes corporações podem, dessa forma, tirar maior proveito da geografia, ao buscarem áreas com melhores condições de lucratividade. Isso representa, porém, uma crescente instabilidade no mercado de trabalho e na precarização do emprego, além do enfraquecimento dos sistemas e redes estatais de proteção social. Avanços tecnológicos nos meios de transporte

e comunicação e uma ideologia dominante que prega a liberalização e a desregulamentação dos mercados garantem uma crescente mobilidade ao capital, através do que Harvey (1993) chamou de compressão espaço-temporal. Nesse sentido, o poder do capital frente ao trabalho cresce em proporção ao aumento de sua mobilidade.

O caso do Mercosul insere-se nessa tendência acima descrita. Apesar das dificuldades e resistências de certos grupos com relação a uma abertura total dos mercados dos países membros, o processo de formação do bloco regional é um elemento que passou a ser levado em consideração nas estratégias das empresas que atuam na área, visando aumentar seus mercados, bem como concentrar e redistribuir suas cadeias produtivas.

O reconhecimento da necessidade de uma ação espacial mais ampla por parte dos sindicatos de trabalhadores da região, como forma de fortalecimento de sua luta por melhores condições de vida e manutenção do emprego, é um exemplo da necessidade de expansão geográfica dos contra-poderes ao poder do capital. Reconhece-se então que para se alcançar esse objetivo mais amplo, “seria preciso uma nova forma de ação sindical, também integrada internacionalmente (por que não falar de “globalização sindical?”), capaz de responder aos desafios colocados pelos novos tempos” (Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 1996: 117).

Referências Bibliográficas

- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).
Online: <http://www.anfavea.com.br/tabelas.html>
- Arbix, Glauco (2000). “Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro”. Dados. [online], vol.43, no.1: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52582000000100001&lng=en&nrm=isottp://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52582000000100001&lng=en&nrm=iso [acessado em 29 de Maio de 2004].
- Castells, Manuel (1977). *Sociología del espacio industrial*. Madrid: Ayuso.
- Coriat, Benjamín (1993). *Pensar pelo avesso*. Rio de Janeiro: Revan: UFRJ.

- Folha de Sao Paulo (1997). Emissão: 5 de outubro e 8 de Agosto.
- Frigant, Vicent y Yannick Lung (2002). “Geographical Proximity and Supplying Relationships in Modular Production”. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 26.4, pp.742-755.
- Gottdiener, M. y Feagin, J. (1990). “El cambio de paradigmas en la sociología urbana”. *Revista Sociológica*. Enero-Abril, Año 5, N° 12, Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco
- Greinder, William (1999). *O mundo na corda bamba: como entender o crash global*. Tradução Lauro Machado Coelho. São Paulo: Geração Editorial.
- Harvey, David (1993). *A Condição Pós-Moderna. Uma pesquisa sobre as origens da Mudança Cultural*. São Paulo: Edições Loyola.
- Kumar, Krishan (1997). *Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.
- Lacoste, Yves (1986). *Géopolitique des régions françaises*. Paris: Fayard
- Lefebvre, Henri (2000). *La production de l'espace*. Paris: Antrhopos.
- Manzagol, Claude (1985). *Lógica do espaço industrial*. São Paulo: DIFEL.
- Martin, Hans; Harald Schumann (1998). *A armadilha da globalização*. São Paulo: Ed. Globo.
- Moraes, Antonio Carlos Robert; Costa, Wanderley Messias da (1999). *A Valorização do Espaço*. São Paulo: Hucitec.
- Moreira, Rui (1999). “O paradigma e a ordem (genealogia e metamorfoses do espaço capitalista)”. *Ciência Geográfica*, ano V, nº.13, Bauru: AGB/Bauru.
- Pallarès – Barberà, M. (1998). “Changing Production Systems: The Automobile Industry in Spain”. *Economic Geography*, vol. 74, n.4, pp. 344-359.
- Santos, Milton (1978). *Por uma Geografia nova*. São Paulo: Hucitec-Edusp.
- Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (1996). *Globalização e setor automotivo: A visão dos trabalhadores*. São Paulo.
- Womack, James P; Daniel Jones; Daniel Roos (1992). *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro: Campus.