

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO: O CASO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA INSTALADA NO BRASIL*.

Adriano Botelho * *

Resumo: O presente artigo analisa a produção do espaço da indústria num contexto de reestruturação produtiva. O trabalho tem como objetivo o exame da rede de relações entre o espaço e as estratégias de produção e reprodução do capital (num contexto de mudança dessas estratégias), destacando os efeitos da mobilidade do capital sobre a classe trabalhadora. Para ilustrar essas relações usamos como exemplo o caso da indústria automobilística instalada no Brasil.

Palavras-chave: Espaço; Indústria automobilística; Reestruturação produtiva; Trabalho.

Introdução

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.

De forma geral, há uma relação histórica entre o capital e o espaço, na busca do primeiro de superar alguns de seus próprios limites diante de si mesmo e da força de trabalho. O capital, sobretudo o grande capital, por meio 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 produtividade (MORAES & COSTA, 1999). 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 capitalistas 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.

A localização das indústrias no território faz parte de um processo mais amplo de produção de um espaço que não é neutro, mas sim projeção de relações sociais, motivo de disputas, interesses e lutas de classes.

O objeto do presente trabalho, mais precisamente, é a análise da produção do espaço da indústria num contexto de reestruturação produtiva, privilegiando a indústria automobilística brasileira. O trabalho examina a intrincada rede de relações entre o espaço e as estratégias de produção e reprodução do capital (estratégias essas que estão sofrendo um processo de transformação), e como tais relações afetam a classe trabalhadora em particular.

As idéias aqui expostas se apóiam em pesquisa bibliográfica, em levantamento de dados de fontes diversas e, particularmente, no estudo de caso apresentado sobre o setor automobilístico instalado no Brasil, em entrevistas com representantes e operários da Volkswagen do Brasil em São Bernardo do Campo (SP) e Resende (RJ), e com membros do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC¹, ou seja, agentes envolvidos no processo de reestruturação industrial.

* Texto baseado na dissertação de mestrado do autor. Pesquisa subvencionada pela Fapesp, processo 02/00915-4

** Av. Angélica 727, ap. 91, 01227-000, São Paulo (SP), Brasil. e-mail a.bot@ig.com.br.

1 As entrevistas citadas e parte da pesquisa bibliográfica e do levantamento de dados foram realizados para a elaboração da dissertação de mestrado do autor.
1 Embora o Estado autoritário tenha tentado restringir a organização sindical, surgiu, na região do ABC paulista, o chamado Novo Sindicalismo ou Sindicalismo Autêntico na década de 1970, um marco no processo de redemocratização do país, na organização dos trabalhadores de forma mais autônoma e independente dos interesses constituídos.

A concentração e a desconcentração espacial da indústria no Brasil

O processo de industrialização brasileiro tem, como uma de suas características, a intensa concentração espacial da indústria no chamado centro-sul do país, com destaque para o estado de São Paulo. Tal concentração espacial da indústria teve seu auge na década de 1970, quando São Paulo chegou a participar com 40% da renda nacional e 58% da produção industrial, com destaque para a sua área metropolitana, que alcançou 44% da produção industrial do país naquele ano (DINIZ, 2000, *apud* RIBEIRO, 2000). A partir de então, essa concentração passou a sofrer um lento declínio em favor de alguns pontos seletos do território nacional, em termos regionais, e da área contígua à área metropolitana de São Paulo, no interior paulista.

No caso mais expressivo e investigado de desconcentração industrial intra-estadual, o da indústria paulista, observou-se a perda da posição relativa da Região Metropolitana de São Paulo em favor das demais sub-regiões do estado, principalmente as do interior. No período 1970-90, a participação do interior paulista na produção industrial estadual aumentou de 25% para 47%, e sua participação no emprego industrial, de 30% para 40% (DINIZ & SANTOS, 1995).

Já a Grande São Paulo, que em 1980 concentrava 64% do valor adicionado pela indústria paulista na produção industrial, em 1995 representava 52% desse valor, enquanto o município de São Paulo apresentou, no mesmo período, queda de 36% para 22%. (TOLEDO, 1999).

A partir da década de 1990 observamos transformações na política econômica dos sucessivos governos federais, com profundos impactos sobre a economia brasileira, que, com um maior grau de abertura ao mercado externo decorrente dessas políticas, passou a ser mais afetada pelo movimento global de reestruturação da economia capitalista iniciado na década de 1970.

Um novo conjunto de políticas industriais e de comércio exterior foi implementado nesse período, baseado em uma retórica neoliberal, na abertura comercial, na desregulamentação do mercado interno (inclusive o mercado financeiro) e no estabelecimento de novas diretrizes para a economia, além do esforço de estabilização econômica empreendido após o chamado Plano Real, implementado pelo governo federal em 1994. Conjuntamente a esse redirecionamento da política estatal, a última década do século XX foi marcada por uma prolongada estagnação do crescimento econômico – dando continuidade ao quadro recessivo da década de 1980 –, pelo desemprego e pelo aumento da informalidade nas relações trabalhistas.

Assim, o que caracterizou efetivamente a década de 1990 foi a crescente subordinação das políticas anti-inflacionárias ao compasso de múltiplas iniciativas neoliberais de desestruturação do Estado, como pagamento da dívida externa sem contrapartida de reconstrução dos mecanismos de crescimento econômico, e de políticas de abertura indiscriminada ao exterior, as quais fatalmente ameaçam as bases estruturais da indústria que a história econômica nacional construiu ao longo de muitas décadas (MATTOSO, 1995:145).

Essas importantes mudanças na economia brasileira incentivaram a tomada de decisões no sentido de uma reestruturação do setor industrial, afetando as relações entre o capital e o trabalho, e também as estratégias de localização das empresas em sua dinâmica de concentração/desconcentração espacial.

A modernização de importante parcela da indústria brasileira, observada ao longo dos anos 1990, foi *defensiva* e *conservadora*, num contexto em que as empresas buscavam (e buscam) salvar sua participação no mercado nacional em face de um ambiente cada vez mais competitivo. Essa modernização fez-se sacrificando parcelas consideráveis de empresários-fornecedores, em geral de pequeno e médio porte (que vão à falência ou vendem suas empresas para companhias estrangeiras), e principalmente da classe trabalhadora, pela redução sistemática dos postos de trabalho e a deterioração das relações trabalhistas. Observa-se também a desarticulação de áreas de industrialização tradicional causada por um processo de deslocamento espacial dos investimentos financiados pelo Estado por meio de incentivos fiscais.

Os empresários procuraram, ao longo do processo de reestruturação industrial, que ainda está em curso, lugares em que houvesse uma mão-de-obra qualificada e, sobretudo, barata. Também são importantes os incentivos fiscais para a escolha dos locais que receberão novas indústrias. A guerra fiscal, por sua importância, não somente em termos econômicos mas também políticos, é um elemento que merece maior atenção. No presente momento histórico do capitalismo, essa "guerra" ganha importância, sobretudo na esfera do poder público estadual e municipal, fazendo parte da busca pelas grandes empresas de maior acesso ao fundo público ou *antivalor* (OLIVEIRA, 1988:10). O fundo público teria se tornado um componente estrutural da reprodução do capital (sendo decisivo na formação da taxa média de lucro das grandes empresas) e da força de trabalho (por intermédio do "salário indireto", composto pelos gastos públicos com saúde, educação, moradia, transporte etc. dos trabalhadores). A necessidade do fundo público por parte das grandes empresas tende a crescer com o contínuo avanço

tecnológico, em razão da extrema elevação dos gastos com pesquisa e desenvolvimento de novos produtos e processos, que ultrapassa a capacidade de autofinanciamento por parte dessas empresas, seja com recursos próprios ou captados no mercado financeiro. Também o acirramento da concorrência é um fator que estimula as empresas a buscar o financiamento público para se manter competitivas no mercado.

A implantação das atividades econômicas no território passa a depender cada vez mais da disputa pelo controle do fundo público, na medida em que o Estado, mediante concessões fiscais às grandes empresas, pode interferir ativamente na localização destas em seu território. O controle das decisões de alocação das parcelas do fundo público destinadas ao capital passa a ser um componente decisivo na análise locacional das indústrias. Aos fatores tradicionais de localização industrial – proximidade do mercado consumidor, das fontes de matérias-primas e de recursos energéticos, oferta de mão-de-obra e existência de infra-estrutura adequada à produção (meios de comunicação e transportes) – deve-se somar então, não somente o fundo público, mas o peso de cada classe social no controle desse fundo.

O fortalecimento das instituições democráticas do país pode ser o início de um lento processo de maior controle do fundo público pelas camadas que representam a maioria da população. Mas o que se observa, por ora, é a destinação de vultosas somas para os subsídios e incentivos fiscais oferecidos às grandes empresas por parte do poder público, sobretudo nas esferas estadual e municipal. Ao contrário do que se imagina, segundo um estudo da Secretaria de Assuntos Fiscais do BNDES sobre a análise da variação do produto interno bruto (PIB) dos estados, realizado com base em um trabalho do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) (COSSO, 2000), o principal resultado da guerra fiscal, ao longo da década de 1990, teria sido um movimento de reconcentração da economia brasileira em direção ao centro-sul do país, pois, a longo prazo, a generalização do conflito fiscal fez com que os ganhos iniciais dos estados mais pobres desaparecessem, já que as áreas mais ricas contam com uma infra-estrutura que melhor atende aos interesses das indústrias.

O processo de desconcentração espacial arrefeceu no decorrer década de 1990, perdendo "amplitude" espacial, tornando-se mais seletivo, já que os lugares passam a ser atrativos, ou por algumas características que ofereçam ao capital, ou pelos incentivos fiscais ofertados por estados e municípios. A área industrial de São Paulo se expandiu, mas ainda apresenta um "coração" definido, a chamada *macro-*

metrópole, "abrangendo um raio de cerca de 150 km a partir da capital, e, indo além desta distância, se estendendo ao longo dos principais eixos rodoviários" (LENCIONI, 1994: 54). Temos, para além das fronteiras estaduais, a constituição de uma região industrial ampliada, formada a partir da desconcentração industrial ocorrida recentemente e que articula sub-regiões de Minas Gerais e São Paulo com os estados sulinos e com o sul do Rio de Janeiro.

O espaço das áreas que sofrem a reestruturação produtiva e a desconcentração industrial é transformado, ocorrendo, nesse processo, uma desarticulação das relações socioeconômico-espaciais que prevaleciam anteriormente (tanto nas áreas centrais da metrópole quanto na área para onde as indústrias migram) e a constituição de novas articulações. Vale lembrar que esse processo não se dá livre de contradições; ao contrário, elas afloram a cada momento.

No que diz respeito às áreas industriais tradicionais, a transformação do modelo "clássico" de cidade industrial está associado a uma nova forma de organização do mercado imobiliário: o megaprojeto ou o superespaço multifuncional privado (complexos empresariais e os *shopping centers*), associado a um esvaziamento e à degradação das áreas de atividade industrial (ROLNIK, 1994). A degradação das condições de vida na metrópole, para a maioria de seus habitantes, se materializa no aumento da criminalidade, do desemprego, da economia informal, entre outros. E as parcelas da população mais abastadas buscam fugir dessa precariedade habitando condomínios-fortalezas, contribuindo para a produção de um espaço urbano segregado e fragmentado, onde os mais pobres também "possuem seu lugar", geralmente as periferias carentes dos serviços urbanos mais elementares.

A tendência das indústrias de deixar algumas áreas da metrópole não significa que "se está diante de um quadro de descentralização industrial" (LENCIONI, 1994: 58). A metrópole continua a concentrar a gestão e a coordenação das atividades produtivas e financeiras, além de ser uma área que recebe grande quantidade de investimentos novos, mas "hoje é a dispersão industrial o elemento fundamental na reestruturação da metrópole de São Paulo" (LENCIONI, 1994:54). Muitas indústrias localizadas fora da Região Metropolitana paulistana possuem seu escritório nessa área, configurando-a, então, como o centro da gestão do capital, sobretudo do grande capital nacional e internacional instalado no país. Das 100 maiores empresas do país, 37 estão baseadas na cidade de São Paulo e outras 15 em outros municípios da macrometrópole (TOLEDO, 1999).

Nas áreas para onde as indústrias migram, formam-se novos aglomerados industriais articulados à metrópole, novos ramos industriais e novas formas de produzir. Amplia-se, assim, a rede de relações capitalistas no território paulista e nacional, ainda que de forma bastante desigual. A busca de maior "flexibilidade" por parte das empresas se traduz na necessidade de que as áreas industriais novas (ou já tradicionais, mas que apresentam forte crescimento e reestruturação) tenham uma infra-estrutura compatível com os avanços tecnológicos do final do século XX e apresentem menor regulamentação sociopolítico-ambiental (sindicatos mais fracos, incentivos fiscais, pouca fiscalização ambiental etc.).

As áreas que têm um aumento na atividade industrial também sofrem transformações socioespaciais. Acirram-se as contradições próprias ao modo de produção capitalista em sua fase contemporânea.

Segundo LENCIONI (1994): [...] aí são reproduzidas as mesmas contradições e penúrias urbanas da capital: degradação do meio ambiente, poluição ambiental, problemas de transportes, saúde, educação, saneamento, delinquência, moradia, crescimento de favelas e, sobretudo, desemprego (p. 59-60).

Dessa forma, conjuntamente com a expansão das atividades industriais, as contradições e problemas sociais estendem-se para o interior e para as áreas do país que recebem as indústrias, desarticulando as antigas relações socioeconômico-espaciais, tanto nas áreas que "perdem" indústrias e/ou passam por um processo de reestruturação produtiva (como no caso do ABC paulista), quanto nas que recebem a migração industrial, estabelecendo, como já mencionamos, novas relações.

O caso da indústria automobilística brasileira

A escolha da indústria automobilística no presente trabalho foi determinada por uma série de motivos. Incluem-se as empresas automobilísticas, no mundo e no Brasil, entre as pioneiras do processo de reestruturação tecnológica observado nos últimos anos. Também não podemos nos esquecer do peso que tal indústria possui no Brasil, seja em termos de valor da produção (correspondente a 10,7% do PIB Industrial do Brasil), seja em termos do número de empregados, sendo, por isso, um dos setores líderes na indústria nacional. O setor automobilístico no Brasil está em expansão espacial com a instalação de novas empresas e de novas fábricas de empresas já instaladas, sendo um exemplo vivo das preferências atuais quanto à localização industrial num contexto de reestruturação produtiva. Cabe ainda lembrar que, dado o peso

do setor na economia brasileira, as relações deste com o Estado também se revelaram importantíssimas, mediante a concessão de subsídios, incentivos fiscais, políticas específicas para o setor etc. Finalmente, há também uma razão política: esse setor industrial foi (e ainda é) cenário de algumas das lutas mais importantes da classe operária no Brasil contemporâneo, sendo um caso muito expressivo das relações entre o capital e o trabalho, relações que se redefinem com a reestruturação industrial. Essa importância econômica, política e social não poderia deixar de ter também consequências fundamentais quanto à produção do espaço.

As primeiras empresas do setor automobilístico que se instalaram no Brasil foram a Ford Motors do Brasil, em 1919, e a General Motors do Brasil (GMB), em 1925. Ambas escolheram São Paulo como sede para suas atividades no país, que, inicialmente, ligavam-se à montagem local de veículos e à prestação de serviços de manutenção. A escolha dessa cidade, segundo LANGENBUCH (1971), estaria ligada ao desenvolvimento econômico anterior na cidade de São Paulo e no seu entorno, que atraiu grande contingente de mão-de-obra, inclusive a imigrante; ao fato de ter se formado um mercado consumidor composto pelos imigrantes, pelos fazendeiros de café enriquecidos e pelas necessidades fabris das fazendas; e ainda por apresentar uma infra-estrutura urbana e de transportes (com destaque para a ferrovia Santos-Jundiaí) que era fundamental.

Em 1953, o governo brasileiro decidiu impor pesadas tarifas visando reduzir a importação de automóveis, justificadas por desequilíbrios na balança comercial. O item "automóveis e componentes" era a maior conta individual nas importações. Em seguida, o governo passou a preparar planos para um novo passo no processo de industrialização. O objetivo era promover o surgimento de um grupo importante de indústrias modernas relacionadas com a produção de automóveis.

No final da década de 1950 e seguindo a política iniciada no segundo governo Vargas (1950-1954), foram intensificados os subsídios e a proteção às empresas estrangeiras do setor que se instalassem no país, além da oferta de infra-estrutura, de mão-de-obra barata e de um mercado interno em expansão, baseado principalmente no intenso investimento estatal no transporte rodoviário.

Assim, foram atraídas, ainda na década de 1950, no contexto do plano de metas do governo Juscelino Kubitschek (1956-61), outras empresas multinacionais. Algumas delas se associaram inicialmente ao capital nacional, como foi o caso da Volkswagen com o grupo Monteiro Aranha.

As principais empresas montadoras do setor e as empresas fornecedoras de componentes e peças instalaram-se na

Grande São Paulo, área privilegiada em termos de mão-de-obra barata e qualificada, mercado consumidor diversificado e infra-estrutura urbana e de transportes (com destaque para o investimento estatal na construção de rodovias pavimentadas na região a partir de 1947). Citamos, como áreas de atração das indústrias automobilísticas nesse período, a região do ABC paulista, em particular São Bernardo do Campo.

Outro fator que concorreu para atrair as indústrias do setor para a Grande São Paulo foram os incentivos que algumas das prefeituras de municípios da região concederam às empresas interessadas, bem como a disposição de realizar gigantescas obras de terraplenagem a fim de instalar fábricas em locais de relevo acidentado, mas geograficamente bem localizados (LANGENBUCH, 1971).

A configuração inicial incluía a Volkswagen (com o Fusquinha e a Kombi), a GMB (com caminhões leves e ônibus), a Willys-Overland (inicialmente com o Jeep e a linha Dauphine/Gordini, fabricada sob licença da Renault), a Toyota (com um veículo comercial leve), a DKW-Vemag (com um pequeno carro de passeio), e a Simca francesa (com a linha Chambord). No final da década de 1960, a Chrysler absorveu internacionalmente a Simca, mas, alguns anos depois, passou seus negócios no Brasil para a Volkswagen. Na década de 1970, temos a instalação da Fiat, em 1973, e a da Volvo, em 1978, ambas localizadas fora do cinturão industrial de São Paulo (Betim e Curitiba, respectivamente). Tal escolha baseou-se nos esquemas de incentivos fiscais a elas oferecidos e no baixo nível de atividade sindical que caracterizava essas regiões, em um momento histórico dominado pelo autoritarismo político no país.

Assim, as unidades produtivas do setor automobilístico caracterizaram-se por sua forte concentração espacial, sobretudo na área metropolitana de São Paulo (sendo que no estado de São Paulo destacou-se, em segundo lugar, o vale do Paraíba).

Até 1990, o mercado automobilístico brasileiro ainda estava fechado para as importações de veículos, o que criava uma situação de monopólio interno. 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 Estado¹ caracterizaram o uso intensivo da força de trabalho por parte das empresas, retardando os movimentos de modernização no setor. As empresas, apoiadas por um mercado fechado aos concorrentes externos, não se preocupavam com a qualidade ou preço dos produtos. Segundo estudo realizado sobre o setor no início da década de 1990 (FERRO, 1993), a indústria automobilística brasileira encontrava-se em uma situação de baixa produtividade, baixa qualidade dos produtos, baixo nível

de automação dos processos produtivos, conflitos no interior da cadeia produtiva, conflitos permanentes com os trabalhadores e modelos de veículos antigos e defasados.

A partir da década de 1990, como já mencionado, a economia brasileira passa por um processo de abertura e de reestruturação, que afetará a indústria automobilística de forma direta, pois este foi um dos setores que mais se beneficiaria com as políticas industriais executadas entre 1950 e 1990.

Podemos afirmar, então, que a partir da década de 1990, o país passou por uma mudança nas estratégias de acumulação do capital em alguns ramos industriais. As práticas fordistas/tayloristas foram substituídas, em parte significativa das indústrias, por práticas mais flexíveis de produção, sendo incorporadas as estratégias mais predatórias desenvolvidas nas duas últimas décadas pelo capital nos países avançados, em detrimento, novamente, da população e da classe que vive do trabalho. Porém, devemos ter em conta o fato de que o processo de reestruturação industrial observado no período pós-1990 se deu de maneiras diferenciadas segundo as origens e dimensões dos capitais envolvidos no processo, sendo que a reestruturação se deu de maneiras distintas em diferentes indústrias de um mesmo setor, como o automobilístico.

Naqueles setores em que predomina a grande empresa multinacional articulada com a grande empresa nacional – como o automobilístico, que nos interessa particularmente no presente estudo –, nota-se uma modernização no núcleo da cadeia produtiva, com a introdução de novos equipamentos e métodos organizacionais, uma externalização (chamada terceirização) das atividades consideradas secundárias pelas empresas, uma redução seletiva do número de fornecedores de peças e componentes para as montadoras, além de uma significativa importação de bens intermediários de alto valor agregado, em especial daqueles com algum conteúdo eletrônico (BALTAR *et al.*, 1996).

O processo de modernização e racionalização produtiva não possui um efeito único sobre a força de trabalho. Ao contrário, enquanto se observa uma maior exigência de qualificação com a contrapartida de um aumento da estabilidade para uma parcela reduzida da mão-de-obra, um grande contingente de trabalhadores sem qualificação é submetido a uma maior instabilidade no emprego, ao trabalho depreciado e em tempo parcial.

Com relação ao caso particular da indústria automobilística, as transformações que se deram após 1990 obrigaram as empresas do setor a um intenso processo de reestruturação, obtendo um aumento da produtividade por meio de inovações na gestão e de maior automação da linha produtiva, com a conseqüente redução do número de postos de trabalho. Tal fato pode ser observado na tabela a seguir (Tab. 1):

Tabela 1 Montadoras – Brasil: produção, emprego e produtividade (1980-1998)

Ano	1980	1983	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1998
Produção (unidades)	1.165,1 mil	896,4 mil	966,7 mil	920,7 mil	1.013,2 mil	960,2 mil	1.391,4 mil	1.635,6 mil	1.585,6 mil
Emprego	133,8 mil	101,0 mil	122,2 mil	113,4 mil	118,3 mil	109,4 mil	106,7 mil	103,9 mil	83,0 mil
Produtividade (veic/trab/ano)	8,7	8,7	7,9	8,1	8,5	8,8	13,0	15,7	19,1

Fonte: Sindicato dos metalúrgicos do ABC (1996), Anfavea (2002).

As mudanças no setor automotivo ocorreram simultaneamente à entrada de novos produtores de veículos no mercado nacional e ao aumento da internacionalização da cadeia produtiva. A partir do ano 2000, 17 marcas de automóveis passaram a atuar no mercado brasileiro, o que coloca o Brasil como o primeiro do mundo em número de montadoras instaladas². Assim, a competição no mercado nacional tornou-se mais acirrada, pois entraram no mercado a Chrysler, com suas *vans* ou *jipes*; Honda, Hyundai, BMW, Mercedes-Benz, Renault, Peugeot, Toyota e outros, como a Mitsubishi, que pretendem produzir automóveis no Brasil (ROCHA FILHO, 1998). A instalação das novas fábricas obedece à tendência de localização fora da região da Grande São Paulo, como podemos notar na tabela abaixo, que revela as intenções de investimento em novas unidades das empresas do setor no ano de 1998 (Tab. 2).

Para os quadros e operários (sindicalizados) da Volkswagen entrevistados, os motivos para a relativa dispersão dos novos investimentos do setor e para a instalação da fábrica de caminhões em Resende, em particular, seriam, em primeiro lugar, o custo mais baixo da força de trabalho nas regiões de menor tradição industrial (um consenso entre dirigentes da empresa e sindicalistas), além da existência de uma infraestrutura pré-existente e de uma localização estratégica (próxima aos grandes centros consumidores). A questão dos incentivos fiscais foi mencionada apenas pelos sindicalistas, sendo sua importância para a escolha da localização de suas novas plantas negada pelos quadros da Volks. Isso revela uma contradição, pois o município de Resende concedeu à empresa incentivos fiscais. E o setor automobilístico, por sua vez, é campeão no recebimento desses incentivos.

Os incentivos fiscais, embora apareçam mais na imprensa como sendo concedidos apenas por estados e municípios da Federação, constam do Regime Automotivo elaborado pelo governo federal e posto em prática por meio de uma medida provisória (MP), editada em 28/12/95. Apresentada como a

"nova política industrial" do setor automotivo, na verdade constituía-se em um conjunto de incentivos à instalação de novas unidades produtivas e à exportação do setor, sem uma preocupação global de se estimular o repasse de tecnologia do exterior para o país ou de se criar postos de trabalho.

No caso do setor automobilístico, alguns exemplos de incentivos fiscais são ilustrativos. A Honda investiu em Sumaré (SP) atraída pelos incentivos concedidos pelo município, baseados na isenção dos impostos municipais durante dez anos (PINTO, 1997). O governo estadual do Paraná renunciou a R\$ 1,9 bilhão, em benefício da fábrica da Renault, referentes ao adiamento de pagamento do ICMS por oito anos, além da doação de terreno e das obras de terraplenagem e drenagem do mesmo, pagas pelo governo estadual (FRANCO & AITH, 1997). A Ford, por sua vez, suspendeu a implantação de sua nova unidade em Guaíba, no Rio Grande do Sul, quando o governo de Olívio Dutra quis renegociar o volume de recursos previstos no contrato de incentivos assinado pela administração anterior. Tais incentivos (investimentos em infra-estrutura que beneficiariam diretamente a empresa e recursos de capital de giro) somariam quase 500 milhões de reais (BUENO & SILVA, 1999). A empresa negociou então sua ida para Camaçari, na Bahia, com incentivos oferecidos pelo governo federal da ordem de 180 milhões de reais ao ano durante dez anos, fora os gastos que serão efetuados pelo governo estadual baiano com infra-estrutura e doação de terreno.

O volume de empregos diretos e indiretos gerados pelas empresas do setor automobilístico em sua expansão no mercado brasileiro é muito baixo. A fábrica da Volkswagen em Resende, por exemplo, operando com apenas um turno, gera cerca de mil empregos diretos (294 da própria Volkswagen, 562 das empresas parceiras e 125 de "terceiros"). E, como um número muito pequeno de fornecedores se instalou no município, o número de empregos indiretos gerados na localidade pela planta da Volkswagen também é muito pequeno. Desse ponto

2 Os Estados Unidos contam com 14 fabricantes, a Alemanha e a Itália 12 cada uma, e a Espanha, 11.

de vista, a decisão de conferir incentivos com dinheiro público para gerar empregos parece ser muito cara e pouco eficiente³. Antes da instalação da fábrica de caminhões da Volkswagen, a expectativa no município fluminense era grande em relação ao número de empregos a serem criados. Divulgou-se que 50 mil novos empregos seriam criados na cidade de Resende (RJ) e que um total de 250 milhões de dólares seriam investidos na região. Essas previsões atraíram um grande número de migrantes para o município, de tal forma que sua população é hoje estimada pela prefeitura em 120 mil habitantes, bem acima dos 94 mil do censo de 1990 (FRANCO, 1999).

Temos assim um exemplo de como a indústria, em processo de reestruturação baseado também em uma maior mobilidade espacial do capital, desarticula as áreas onde fecha postos de trabalho (no caso do setor automobilístico, esse

fenômeno é sentido na região do ABC) fomentando aí relações de trabalho mais precárias no setor terciário, além do aumento do número de desempregados, degradação das condições de vida, aumento da criminalidade, da informalidade, etc. -, e leva profundas contradições para as áreas onde se instala – aumentando a migração populacional, a degradação ambiental, o desemprego e os problemas urbanos, tendo sua mobilidade muitas vezes subsidiada com dinheiro público.

Por sua vez, os quadros da Volkswagen entrevistados não atribuem ao sindicalismo grande poder de repulsão sobre as empresas das áreas de industrialização mais antiga, ao contrário do lugar-comum usado como explicação para a saída das indústrias dessas áreas por parte dos meios de comunicação e por alguns autores que trataram desse tema. Porém, não podemos deixar de notar que as áreas escolhidas para os novos

Tabela 2 Localização dos recentes investimentos do setor automobilístico

MONTADORAS	LOCAL	INVESTIMENTO (EM US\$)	CAPACIDADE DE PRODUÇÃO PROJETADOS	EMPREGOS	INAUGURAÇÃO
General Motors	Gravataí (RS)	600 milhões	100 mil automóveis	2000 vagas	Prevista para junho de 2000
Ford	Camaçari (BA)*	500 milhões	100 mil automóveis	Não disponível	Prevista para o final de 2000
Audi/Volkswagen	São José dos Pinhais (PR)	750 milhões	60mil automóveis	1500 a 3000 vagas	Inaugurada em dezembro de 1999
Renault	São José dos Pinhais (PR)	1 bilhão	100 mil automóveis	2000 a 3000 vagas	Inaugurada em dezembro de 1998
Chrysler	Campo Largo (PR)	315 milhões	12 mil comerciais leves	400 a 1000 vagas	Prevista para o 2º semestre de 2000
Honda	Sumaré (SP)	100 milhões	15 mil automóveis	Não disponível	Inaugurada em outubro de 1997
Toyota	Indaiatuba (SP)	150 milhões	15 mil automóveis	350 vagas	Inaugurada em setembro de 1999
Kia	Itu (SP)	50 milhões	10 mil comerciais leves	300 vagas	Prevista para 1999
Mercedes-Benz	Juiz de Fora (MG)	820 milhões	70 mil automóveis	1500 vagas	Inaugurada em 1999
Fiat	Belo Horizonte (MG)	180 milhões	100 mil comerciais leves	Não disponível	Inaugurada em setembro de 1998
Iveco	Sete Lagoas (MG)	240 milhões	20 mil comerciais leves	1000 vagas	Prevista para o 1º semestre de 2000
Peugeot/Citröen	Porto Real (RJ)	600 milhões	70 mil automóveis	Não disponível	Prevista para dezembro de 2000
Mitsubishi	Catalão (GO)	35 milhões	8 mil comerciais leves	Não disponível	Prevista para 1998
Ásia Motors	Camaçari (BA)	500 milhões	60 mil comerciais leves	2500 vagas	Não disponível
Hyundai	Aratu (BA)	286 milhões	20 mil comerciais leves	Não disponível	Inaugurada em setembro de 2000

Fonte: PINTO (1997), ANFAVEA (2002).

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

3 O que revela o caráter ideológico da retórica governamental de que os incentivos fiscais geram empregos. Na verdade, eles são essenciais para a própria sobrevivência das empresas, num contexto de grande concorrência interna e recessão prolongada.

investimentos contam com pequena tradição sindical, o que revelou, de um lado, uma contradição entre o discurso dos representantes da empresa, que elogiavam a cooperação do sindicalismo para a reestruturação da organização da produção nas regiões das fábricas mais antigas, e a ação efetiva da empresa, instalando novas fábricas em lugares distantes da influência sindical. Por outro lado, os quadros sindicais entrevistados reconhecem a dificuldade de mobilização dos trabalhadores das novas áreas industriais, além das pressões das empresas por menor atuação sindical nessas áreas.

Assim, a discussão sobre os prejuízos sofridos pela classe trabalhadora não pode ser dissociada de uma discussão da crescente mobilidade do capital, que, mediante essa mesma mobilidade, obtém expressivas vitórias sobre o trabalho organizado e busca não somente áreas em que possa pagar menos pela força de trabalho e exercer um controle mais rígido sobre ela, mas também receber uma série de incentivos provenientes do poder público.

A tendência de implementar unidades de produção em áreas não-tradicionais da indústria automobilística tem por efeito espacial a ampliação de rede de transações no território, na medida em que tais fábricas necessitam, para a fabricação dos automóveis, de componentes importados do exterior ou provenientes, em sua maioria, das fábricas da Grande São Paulo. O fornecimento dos componentes modulares da fábrica da Volkswagen em Resende é feito pelas áreas industriais tradicionais: o chassi dos caminhões ali montados, por exemplo, vem da fábrica da Iochpe - Maxion de Diadema. Isso revela que muitas atividades produtivas desconcentradas dependem ainda da ligação com as áreas mais industrializadas, verdadeiros "postos avançados" das empresas, com pouca autonomia de crescimento.

Mas, como visto na parte anterior deste trabalho, embora algumas atividades industriais estejam efetivamente migrando da área metropolitana, observamos que a sede das empresas do setor automobilístico, tanto as que se encontram há mais tempo instaladas no país como as que se instalaram recentemente, ainda se localizam, em grande parte, na área metropolitana de São Paulo e, em menor medida, na área de influência de Curitiba (duas sedes), no Rio de Janeiro (uma sede) e em Minas Gerais (Fiat em Betim), como podemos notar na Tab. 3.

Assim, a região metropolitana paulista continua a concentrar a gestão das empresas do setor automobilístico, constituindo um nó da rede internacional de grandes cidades interligadas do planeta, pois, como as empresas desse setor são de capital estrangeiro, as sedes nacionais encontram-se subordinadas às diretrizes das matrizes, localizadas nos países ricos.

Conclusões

As atividades industriais no Brasil estiveram, durante muito tempo, especialmente concentradas, sobretudo em São Paulo, com destaque para a sua área metropolitana. Observou-se, a partir dos anos 70 do século XX, um processo de desconcentração espacial da indústria, limitada e incentivada por políticas estatais e pela busca de fontes de recurso baratas por parte do capital. A crise da década de 1980 e a menor capacidade de investimentos públicos arrefeceram esse movimento de desconcentração em âmbito regional. A reestruturação industrial que se observa a partir de 1990, com as transformações na política econômica do país, ao basear-se na flexibilização da produção e das relações de trabalho, buscou os lugares que oferecessem custos baixos de produção e incentivos fiscais, dentro da estratégia mais

Tabela 3 Localização da sede nacional de algumas das principais montadoras de automóveis

Montadoras	Local
Daimler-Chrysler do Brasil Ltda.	Av. Alfred Jurzykowski, 562, Vila Paulicéia, 09810-900 São Bernardo do Campo/SP
Fiat Automóveis S.A.	Rodovia Fernão Dias, Km 42, 932530-000 - Betim/MG
Ford Motor Company Brasil Ltda.	Av. do Taboão, 899, Prédio I, 1º andar, 09655-900 São Bernardo do Campo/SP
General Motors do Brasil Ltda	Av. Goiás, 1805, 09550-900, São Caetano do Sul/SP
Honda Automóveis do Brasil Ltda.	Rua Sena Madureira, 1500, Vila Clementino, 04021-001 São Paulo/SP
Iveco Mercosul Ltda.	Av. Presidente Castelo Branco, 3333, Canindé, 03036-000 São Paulo/SP
MMC Automotores do Brasil S.A.	Rua Maestro Joaquim Capocchi, 165, Jurubatuba, 04696-100 São Paulo/SP
Peugeot Citroën do Brasil S.A.	Rua Mariz e Barros, 678, 7º andar, Tijuca, 20270-002 Rio de Janeiro/RJ
Nissan do Brasil Automóveis Ltda.	Av. Renault, 1300, parte, Borda do Campo, 83070-900 São José dos Pinhais/PR
Renault do Brasil S.A.	Rodovia BR 277, Km 73; Estrada da Roseira, s/nº, Roseira de São Sebastião, 83070-900 S. José dos Pinhais/PR
Toyota do Brasil Ltda.	Av. Piraporinha, 1111 - Planalto, 09891-002 São Bernardo do Campo/SP
Volkswagen do Brasil Ltda.	Rua Volkswagen, 291 - Parque Jabaquara, 04344-010 São Paulo/SP

Fonte: Anfavea (2002).

geral das empresas capitalistas de se apoiarem no fundo público e no aumento da extração de mais-valia para sobreviver à concorrência, às crises e ao próprio desenvolvimento do modo de produção capitalista. A desconcentração industrial, por sua vez, fez-se nas atividades passíveis de rotinização e em setores tradicionais; já os setores mais intensivos em tecnologia e capital procuraram as áreas da *macrometrópole* paulista, que oferecem mão-de-obra qualificada, centros de pesquisa e serviços sofisticados.

Observou-se, simultaneamente à desconcentração das atividades produtivas passíveis de rotinização das tarefas, a concentração da gestão nas grandes metrópoles, que também se destacam pelos serviços, pelas finanças, pelo comércio e pelo consumo, constituindo, no caso de São Paulo, um nó na rede internacional de cidades "globais" ou mundiais, interconectado (ainda que de forma subordinada), ao sistema econômico mundial.

As motivações dos empresários, nacionais ou estrangeiros, para efetuarem a migração industrial são: a redução de custos (mão-de-obra barata, principalmente), os incentivos fiscais (redução ou parcelamento de impostos), a doação de terrenos, a produção de uma infra-estrutura que possibilite a rápida comunicação com os centros metropolitanos nacionais e internacionais e a maior liberdade para a flexibilização das relações socioeconômicas e espaciais (como menor grau de

sindicalização dos trabalhadores nas novas áreas industriais, maior liberdade de poluir, construção de plantas já adaptadas aos novos métodos de produção industrial etc.). Observamos, ao longo desse processo, a deterioração do mercado de trabalho e uma complexidade crescente nas relações trabalhistas, em prejuízo da classe trabalhadora.

Destacamos que o peso econômico da metrópole paulista ainda é muito grande, tanto na produção (mais sofisticada), como no consumo, e sua posição de comando, geração e transmissão de fluxos de informação, de capitais e de ordens, garante sua primazia na dinâmica espacial brasileira. Mas essa metrópole não está livre de contradições, sendo, ao contrário, palco de uma crescente segregação socioeconômico-espacial, em que a riqueza ostensiva convive com a pobreza extrema, o espaço é fragmentado e cortado em pedaços desarticulados (fortalezas dos ricos, periferia dos pobres), a qualidade de vida da maioria da população sofre constante degradação e a riqueza de oportunidades se contrapõe à falta de perspectivas dos que não correspondem aos quesitos da economia "modernizada" e "globalizada".

Assim, pensamos que a discussão da mobilidade do capital no espaço, exemplificada pelo caso da reestruturação da indústria automobilística no Brasil, é fundamental para o entendimento dos recentes prejuízos sofridos pela classe trabalhadora do país.

BOTELHO, A. (2002) Productive re-structuring and space production: the motorcar industry established in Brazil. *Revista do Departamento de Geografia*, n. 15, pp. 55-64.

Abstract: This paper analyses space production by motorcar industry in a productive re-structuration context. The aim is to examine relationships between space and capital production and reproduction within a context of changing strategies enhancing the effects of capital mobility on the working class. The example of motorcar industry established in Brazil illustrates this analysis.

Key words: Space; Motorcar industry; Productive re-structuration; Labor.

Recebido em 27 de agosto de 2002, aceito em 24 de março de 2003.

Referências bibliográficas

- ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) *Anuário Estatístico*. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br>>. Acesso em 08 jun. 2002.
- BALTAR, P. E. de A.; DEDECCA, C. S.; HENRIQUE, W. (1996) Mercado de trabalho e exclusão social no Brasil. In: OLIVEIRA, C. E. B. de; MATTOSO, J. E. L. (eds.). *Crise e trabalho no Brasil, modernidade ou volta ao passado?* São Paulo, Scritta, p. 87-108.
- BOTELHO, A. (2000) *Do fordismo à produção flexível: a produção do espaço num contexto de mudança das estratégias de acumulação de capital*. 1 v. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- BUENO, S. e SILVA, C. (1999) Ford e governo gaúcho rompem diálogo. *O Estado de S. Paulo*, 29 abr. 1999. Economia, p. 3.
- CAIADO, A. S. C. (1996) Desenvolvimento regional: novos requisitos para a localização industrial em São Paulo. *São Paulo em Perspectiva*, v. 10, n. 2, p. 54-59.
- COSSO, R. (2000). Disputa concentra economia, diz BNDES. *Folha de S. Paulo*, 20 fev. 2000. Brasil 1, p. 15.
- DINIZ, C. C. (2000). Impactos territoriais da reestruturação produtiva. In: RIBEIRO, L. C. de Q. (org.) (2000) *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro, Revan. FASE, p. 21-61.
- DINIZ, C. C.; SANTOS, F. B. T. (1995) Sudeste: heterogeneidade estrutural e perspectivas. In: AFFONSO, R. de B.; SILVA, P. L. (orgs.) (1995). *Desigualdades regionais e desenvolvimento*. São Paulo, FUNDAP-UNESP, p. 194-223.
- FERRO, J. R. (1993) *Estudo de competitividade da indústria brasileira: competitividade da indústria automobilística*. Campinas: Mct/finep/padct, mimeo. 61 p.
- FRANCO, C.G. (1999) Fábrica da Volks frustrou expectativa. *Folha de S. Paulo*, 14 set. 1999. Brasil 1, p. 13.
- FRANCO, C.G; AITH, M.(1997). PR renuncia a R\$ 1,9 bi pela Renault. *Folha de S. Paulo*, 14 set. 1997. Brasil, p. 12.
- LANGENBUCH, J. R. (1971) *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE. 354 p.
- LENCIONI, S. (1994) Reestruturação urbano-industrial no estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. *Espaço e Debates*, n. 38, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos (NERU), p. 54-61.
- MATTOSO, J. E. L. (1995) *A desordem do trabalho*. São Paulo, Scritta. 210 p.
- MORAES, A. C. R.; COSTA, W. M. da. (1999) *A valorização do espaço*. São Paulo, Hucitec. 196 p.
- OLIVEIRA, F. (1988) O surgimento do antivalor: capital, força de trabalho e fundo público. *Novos Estudos CEBRAP*, n. 22, p.8-28.
- PINTO, L. C. (1997) Isenções beneficiam de fábricas de refrigerantes a universidades. *Folha de S. Paulo*, 05 out. 1997. Brasil 1, p. 10.
- ROCHA FILHO, M. F. da. (1988) Concorrência cresce com novas fábricas e quedas nas vendas. *O Estado de S. Paulo*, 29 nov. 1998. Economia, p. B8.
- ROLNIK, R. (1994) Planejamento urbano nos anos 90: novas perspectivas para velhos temas. In: RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JUNIOR, O. (orgs.). *Fragmentação e reforma urbana*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, p. 351-360.
- SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC. (1996) *Globalização e setor automotivo: a visão dos trabalhadores*. São Paulo, 129 p.
- TOLEDO, J. R. (1999) Influência cresce, mas cidade pára. *Folha de S. Paulo*, 02 mai. 1999. Caderno Especial, p. 10.