

A LOCALIZAÇÃO DAS UNIDADES INDUSTRIAIS DAS MONTADORAS DE AUTOVEÍCULOS NO MERCOSUL

THE LOCATION OF INDUSTRIAL UNITS OF VEHICLE ASSEMBLERS IN THE MERCOSUL

LA UBICACIÓN DE LAS UNIDADES INDUSTRIALES DE LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS EN EL MERCOSUR

Alceli Ribeiro Alves¹
alceli.ribeiro@gmail.com

RESUMO

A indústria automobilística é tradicionalmente conhecida pela sua importância econômica e estratégica no desenvolvimento econômico de um país. Cientes dessa relevância, Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela optaram por abrir seus mercados para o comércio internacional e para a entrada de novas montadoras no setor de autoveículos, sobretudo a partir da década de 1990. Aliado a esses fatos, observamos ainda a formação e integração regional do MERCOSUL, em 1991, que vêm facilitando o comércio na região e permitindo que novas montadoras se instalem em mercados anteriormente considerados como protegidos. Assim, por estarem localizadas nos países-membros do MERCOSUL, as montadoras podem estabelecer estratégias corporativas dentro do bloco e aumentar suas vantagens competitivas através das vantagens locacionais e dos benefícios econômicos que lhe são ofertados. É considerando esse cenário que os objetivos principais deste artigo são investigar a localização atual das principais montadoras de autoveículos nos territórios da indústria no MERCOSUL, bem como caracterizar as transformações na geografia da indústria antes e, sobretudo, após 1990. A metodologia baseou-se em pesquisa bibliográfica e documental. Os resultados obtidos comprovam que as transformações ocorreram (e vêm ocorrendo) de forma muito intensa no MERCOSUL, principalmente após 1990. Além disso, a análise permite concluir que alguns territórios tradicionais da indústria ainda possuem forte influência para concentrar unidades e atividades industriais dentro MERCOSUL, mas o domínio de velhos centros vem sendo ameaçado pela competição que outros territórios exercem dentro do bloco.

Palavras-chave: localização industrial, indústria automobilística, autoveículos, montadoras, MERCOSUL.

¹ Geógrafo, doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Pesquisador do LADIME (Laboratório de Dinâmicas Metropolitanas), UFPR, Curitiba, Paraná.

ABSTRACT

The automotive industry is traditionally known for its economic and strategic importance in the economic development of a country. Aware of this significance, Argentina, Brazil, Paraguay, Uruguay and Venezuela decided to open their markets to international trade and to the entry of new manufacturers in the auto industry, particularly since the 1990s. Alongside these facts, we have also observed the formation and regional integration of the MERCOSUL, in 1991, that have been facilitating trade in the region and allowing new automakers to enter into markets previously considered as protected. Thus, automakers located in MERCOSUL's country-members can establish corporate strategies within the block and increase their competitive advantage through locational advantages and economic benefits that are offered to them. It is considering this scenario that this paper aims to investigate the current location of the main vehicle manufacturers in the territories of the MERCOSUL and to characterize the changes in the geography of the industry before and, particularly, after 1990. The methodology was based on bibliographic and documentary research. The results show that the changes occurred (and are occurring) quite intensively in the MERCOSUL, especially after 1990. Moreover, the analysis allows us to conclude that some traditional territories of the industry still have a strong influence to concentrate industrial units and activities within the MERCOSUL, but the domain of old centres is being threatened by the competition exerted from other territories within the block.

Keywords: industrial location, automobile industry, autovehicles, vehicle assemblers, MERCOSUL.

RESUMEN

La industria automotriz es tradicionalmente conocida por su importancia económica y estratégica en el desarrollo económico de un país. Conscientes de esta importancia, Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela decidieron abrir sus mercados al comercio internacional y para la entrada de nuevos fabricantes en el sector de vehículos, especialmente desde la década de 1990. Además de estos hechos, también se observó la formación y integración regional del MERCOSUR en 1991, que vienen facilitando el comercio en la región y permitiendo que los fabricantes de automóviles se instalen en los mercados considerados previamente protegidos. Así, los fabricantes que se encuentran localizados en los países del MERCOSUR pueden establecer estrategias corporativas dentro del bloque y aumentar sus ventajas competitivas a través de las ventajas de localización y los beneficios económicos que se ofrecen a ellos. Es teniendo este escenario en cuenta que los objetivos principales de este trabajo son investigar la ubicación actual de los principales fabricantes de vehículos en el territorio de la industria en el MERCOSUR y caracterizar los cambios en la geografía de la industria antes y sobre todo después de 1990. La metodología se basa en la investigación bibliográfica y documental. Los resultados muestran que los cambios se produjeron (y ocurren) muy intensamente en el MERCOSUR, sobre todo después de 1990. Además, el análisis revela que algunos de los

territórios tradicionais de la indústria siguen teniendo gran influencia para concentrar unidades y actividades industriales en el MERCOSUR, pero el dominio de los centros tradicionales de la indústria están siendo amenazados por la competencia de otros territorios dentro del bloque.

Palabras-clave: localização industrial, indústria del automóvil, veículos automotores, fabricantes de automóviles, MERCOSUR.

INTRODUÇÃO

Poucas vezes, na história recente do Brasil, um setor da economia se mostrou tão ativo quanto a indústria automotiva. O investimento em projetos de ampliações das fábricas existentes e na construção de novos empreendimentos deverá atingir a cifra de R\$ 30 bilhões, até 2017. Isso possibilitará que a capacidade de produção brasileira salte, dos atuais 3,6 milhões de unidades por ano, para 6,2 milhões, até 2025 ... Se a previsão for confirmada, o país poderá ultrapassar o Japão, assumindo a terceira posição do ranking dos maiores produtores mundiais do setor automotivo, atrás apenas dos Estados Unidos e da China. (ISTOÉDINHEIRO, 2014).

A citação acima da revista 'Isto é Dinheiro', publicada em julho de 2011, nos revela a importância do Brasil na rede global de produção de automóveis² na atualidade. As recentes reduções do IPI (Impostos sobre Produtos Industrializados) e a aceitação de automóveis importados do Uruguai com baixíssima taxa de conteúdo regional (35%) fazem com que o Brasil venha exercendo um papel fundamental na organização espacial da indústria no MERCOSUL³, tanto para concentrar as unidades de produção como para permitir que as montadoras se localizem em outros países do bloco.

No primeiro caso, o da concentração espacial, o Brasil busca atrair novas unidades industriais através da redução de impostos e da implantação de medidas que ofereçam incentivos fiscais às montadoras. No segundo, permite a desconcentração espacial da produção, que ocorre devido a uma série de motivações que extrapolam até mesmo a esfera de ação dos governos.

² A definição de automóveis utilizada nesse trabalho se refere à definição adotada pela ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores). Assim, automóveis correspondem aos automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

³ MERCOSUL é o termo utilizado para se referir ao Mercado Comum do Sul, um bloco regional de comércio instituído através da assinatura do Tratado de Assunção, firmado em 1991. Inicialmente, o bloco era formado por apenas quatro países da América do Sul: Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. Atualmente, cinco países fazem parte do bloco, os quatro da formação original mais a Venezuela.

Dentre essas, podemos citar os casos em que as diferenças salariais entre países e a proximidade das montadoras em relação aos principais mercados dentro de uma mesma região são consideradas como variáveis importantíssimas para que uma montadora tome a decisão de promover, ou não, a desconcentração espacial de algumas de suas atividades no interior de blocos econômicos, tais como ocorre no MERCOSUL. Esses são alguns dos casos tratados por Chesnais (1996) quando se refere à flexibilização da produção nas vastas zonas econômicas (ex: NAFTA, UE, MERCOSUL, etc.) “que combinam as vantagens de livre circulação de mercadorias”. (ibid, p.129).

Existe ainda a possibilidade de vermos essa desconcentração espacial da produção como resultado do crescimento do mercado interno. Isso possibilita que as montadoras tenham relativamente maior flexibilidade na escolha de localização e distribuição espacial de suas atividades dentro do bloco.

Outro aspecto importante diz respeito às economias de aglomeração que favorecem o estreitamento de relações entre e inter-firmas e estimulam o surgimento das externalidades, que podem gerar benefícios tanto para firmas localizadas no Brasil como para firmas localizadas em outros países membros do MERCOSUL. Um dos exemplos citados no texto é o caso do Brasil com o Uruguai, mas poderíamos utilizar também a relação Brasil-Argentina.

No caso da relação Brasil-Uruguai, tornou-se público que o Brasil se compromete a comprar um determinado limite de autoveículos produzidos no país vizinho, de modo a favorecer o comércio dentro do bloco. Ainda, conforme alega a mesma reportagem da citação feita no início dessa introdução, “o Brasil se tornou a bola da vez. Quem instala uma fábrica por aqui tem trânsito livre para vender também na Argentina, na Colômbia, no Chile, na Venezuela, no Paraguai e no Uruguai, signatários do MERCOSUL.” (ibid).

Sem dúvida, o Brasil se tornou um dos países mais privilegiados na atração e implantação de novas unidades industriais e novos investimentos estrangeiros durante as últimas duas décadas. Contudo, sua importância não se limita somente à distribuição espacial e organização territorial da produção de autoveículos no

MERCOSUL e tampouco à dimensão territorial do país, conforme a passagem da citação acima permite assumir.

O Brasil, juntamente com Argentina, Venezuela e Uruguai, estão entre os principais territórios e mercados da indústria automobilística no mundo, nos quais as montadoras visualizam suas melhores perspectivas de expansão, localização de novas unidades industriais e implantação de suas estratégias de negócios.

Neste contexto, a integração regional do MERCOSUL (que em 2012 passou a integrar a Venezuela);⁴ a tendência à liberalização do comércio e; o aumento no número de relações de produção e comércio entre indústrias e territórios dentro do MERCOSUL demonstram que esse bloco regional de comércio oferece vários contextos nos quais podemos analisar alguns dos principais eventos e transformações ocorridos no interior da geografia da indústria durante e, sobretudo, após 1990. Portanto, embora haja uma preocupação em descrever as mudanças antes de 1990, o recorte temporal estabelecido para esse trabalho está situado entre 1990 e 2013.

O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e o recorte temporal estabelecido para esse trabalho são de particular interesse por diversas razões. Primeiro, o início da década de 1990 é comumente reconhecido com um novo marco no processo de liberalização da produção, comércio e investimentos nos países do MERCOSUL. Brasil e Argentina, por exemplo, protegeram as suas indústrias nacionais durante quase meio século por meio de “políticas de substituição de importações” (DICKEN, 1998, p.334). No entanto, os governos nacionais flexibilizaram suas estruturas regulatórias e iniciaram uma longa onda de privatizações e abertura dos respectivos mercados para o comércio internacional. Na Argentina, por exemplo, a abertura comercial ocorreu no final da década de 1980, já no caso brasileiro a abertura teve início na década de 1990.

⁴ Em ALVES (2013, p.6) fica claro que o MERCOSUL “vem apresentando recentes transformações em sua composição original e também conflitos relacionados à permanência efetiva de determinados países-membros.” Assim, esse trabalho se apropria da análise de ALVES (2013) para afirmar que o termo MERCOSUL se refere aos países que em 2013 já eram efetivamente membros desse bloco regional de comércio, são eles: Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Venezuela.

De fato, a implementação dessas estratégias de desenvolvimento deu impulso à entrada de novas empresas multinacionais do setor automotivo e fortaleceu a presença das montadoras estrangeiras na produção de autoveículos nos países do MERCOSUL, especialmente no Brasil, Argentina e Venezuela. Atualmente, empresas Americanas, Japonesas e principalmente Europeias dominam o mercado interno e também os mercados de exportação.

Segundo, como resposta aos processos de globalização econômica, liberalização e integração regional verificados em outros continentes, alguns países da América do Sul passaram a promover políticas de desenvolvimento similares aos países da Europa, América do Norte e Ásia, e, conseqüentemente, adotaram uma perspectiva de maior integração macrorregional, resultando, em 1991, na formação do MERCOSUL. Isso permitiu a proliferação de acordos regionais de comércio (ARC) entre países membros e o estabelecimento de relações político-econômicas de grande importância para as montadoras de autoveículos e indústrias automobilísticas nacionais.

Terceiro, a partir da década de 1990, as montadoras presentes no MERCOSUL passaram a investir mais agressivamente na melhoria de unidades industriais mais antigas (*brownfield units*) e vêm aumentando o número de novas industriais nos territórios da indústria no MERCOSUL. Esses investimentos abrangem desde a implantação de novas fábricas (as chamadas *greenfield units*), até a construção e ampliação de centros logísticos, centro de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), campo de provas, etc.

Além disso, devemos recordar também que foi após a década de 90 que os países do MERCOSUL passaram a se reinserir de forma mais efetiva nos mercados internacionais, através da produção, distribuição e comércio de autoveículos, peças e componentes automotivos, sugerindo que suas indústrias automobilísticas nacionais vêm relativamente melhorando seus níveis de competitividade e experimentando sucessivas trajetórias de upgrading.

Com o objetivo de compreendermos melhor essas transformações ao longo desse período, essa análise buscará apresentar não somente o “onde” no que concerne o cenário atual de localização da indústria automobilística no

MERCOSUL, mas também (re-) conhecer e apresentar algumas particularidades relacionadas à temporalidade dessas transformações. Portanto, o objetivo principal deste trabalho é investigar a localização atual das principais montadoras de autoveículos nos territórios da indústria no MERCOSUL, bem como caracterizar as transformações na geografia da indústria antes e, sobretudo, após 1990⁵.

O conceito de território é fundamental para a análise a ser conduzida neste trabalho e possui duas dimensões distintas: a dimensão política e a dimensão econômica. Sob o ponto de vista da dimensão política, território diz respeito às unidades territoriais como países, estados, províncias, cidades, ou economias regionais (ex: MERCOSUL) de caráter jurídico-político, “através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes -mas não exclusivamente- relacionado ao poder político do Estado.” (HAESBAERT, 2009 p.40).

Já a dimensão econômica se refere ao território das indústrias nacionais, enfatizando, sobretudo, “a dimensão espacial das relações econômicas” (ibid). Aqui, o uso do termo não está estritamente vinculado à noção política de território, mas sim ao seu caráter econômico, no sentido de que a indústria territorializa o espaço em que atua. Essa territorialidade, por sua vez, pode ser observada tanto “através das diferentes formas de apropriação de parcelas do território por parte das montadoras” (FIRKOWSKI, 2007, p.50) como pelas relações de poder, influência e barganha exercidas pelas indústrias e firmas em relação aos governos, sindicatos, trabalhadores, etc.

De tal modo, a perspectiva de território adotada neste trabalho também se relaciona com aquela utilizada por Firkowski (2007, p.50), que o considera como “uma porção do espaço marcado pela presença da empresa automobilística”, onde a localização das montadoras e os *linkages* estabelecidos entre elas e seus fornecedores constituem um mesmo território.

⁵ A produção deste artigo faz parte de um projeto maior de Tese de Doutorado que analisa os territórios da indústria automobilística no MERCOSUL, seus níveis de competitividade e upgrading. É nesse contexto inicial e mais amplo que esse artigo está inserido e pode ser melhor compreendido. Embora os elementos essenciais da tese não sejam aqui tratados com maior riqueza de detalhes, a espacialidade da indústria é o principal elemento a ser discutido para dar fundamento aos demais conceitos, temas, análises e resultados considerados na tese.

A utilização desse conceito de território se justifica pela possibilidade de nos permitir adotar um *approach* que não está confinado somente à escala subnacional ou à escala dos Estados-Nações e, tampouco, limitada somente à dimensão política ou econômica. Portanto, ao adotarmos esta estratégia multiescalar e multidimensional torna-se possível considerar que, conforme afirmam Storper e Walker (1989, p.183), “um tecido de lugares relacionados com algumas conexões coerentes pode constituir o território de uma indústria”, simplesmente pelo fato de indicar interação funcional e espacial ao invés de espaços geográficos estritamente delimitados.

Assim, a definição de território adotada nesse trabalho permite analisar não só a dimensão espacial dessas relações, mas também as diferentes localidades e os principais agentes (governos, empresas, instituições, etc.) que atuam na aquisição de funções, na divisão do poder e na organização espacial das indústrias. Tal definição permite ainda analisar essas dinâmicas territoriais através da ideia de ‘circuitos espaciais de produção’, desenvolvida em análises como a de Santos (1986), Santos e Silveira (2001), Arroyo (2001; 2012) e, Bomtempo e Sposito (2012).

Os circuitos espaciais da produção são constituídos a partir de uma atividade produtiva que possibilita vinculações desde as etapas iniciais na produção e distribuição de uma mercadoria até o seu consumo e disposição final, conectando e integrando as diferentes partes do circuito. Conforme Santos (1986, p. 127) afirma, tais vinculações podem ocorrer através de relações técnicas e/ou econômicas e podem ainda ser “classificadas como ascendentes ou descendentes.” Tais inspirações também nos relembra a ideia de *forward* e *backward linkages*, também muito utilizadas na literatura de negócios e na sociologia econômica.

De acordo com a perspectiva dos circuitos espaciais de produção, admite-se que existem diferenças significativas entre empresas e territórios no que concerne a função que desempenham. Tais diferenças surgem e se desenvolvem devido às especializações adquiridas por cada um deles dentro dos setores em que atuam. Assim, seria possível imaginar que as relações entre os territórios

existem, pois que chegam até eles (e partem deles) insumos, técnicas, pessoas, etc., que são provenientes de outras localidades, com determinadas especializações e domínios tecnológicos.

A aplicação dos preceitos dos circuitos espaciais de produção também se justifica em nossa análise, pois que se trata de uma abordagem sistêmica e que privilegia a análise do caráter relacional dos lugares, agentes e objetos. Essa aproximação nos permite não só identificar a participação dos agentes envolvidos nos diversos lugares, mas também contribui para a compreensão da interação entre eles.

Nesse momento, há que se fazer menção para o leitor mais atento de que as conexões (via fluxo de insumos, mercadorias, valores, pessoas, maquinários, etc.) entre territórios e unidades industriais no MERCOSUL não é o foco da análise nesse trabalho e que, portanto, trata-se de uma limitação que deverá ser minimizada num futuro próximo através de uma abordagem mais ampla e que possa abranger aquilo que se pode caracterizar como território das indústrias através das vinculações (*linkages*) estabelecidas entre os territórios e as diferentes unidades industriais em todo o MERCOSUL.

Ressalto ainda a necessidade de distinguirmos entre três termos aqui analisados, planta industrial, unidade industrial e estabelecimento industrial. Planta industrial é um termo utilizado para assinalar um espaço mais amplo dentro de um país, cidade ou região e que, em seu interior, podem ser realizadas as funções de produzir, montar, testar, armazenar, distribuir, etc... produtos provenientes de uma indústria. Unidade industrial se refere a um único espaço bem delimitado e utilizado pela montadora (ex: a fábrica de automóveis, o centro logístico, a sede onde se desenvolvem projetos de P&D, etc.). Já o termo estabelecimento industrial se confunde com o termo unidade industrial, pois que ambos, inevitavelmente, sempre irão indicar a presença de uma só fração da empresa dentro da planta industrial, cabendo ao autor definir o uso dos critérios e esclarecer as terminologias.

Nesse trabalho utilizo os termos unidade industrial e estabelecimento industrial como sinônimos e sempre para me referir a parcelas do espaço

(territórios) onde as montadoras exercem a função de produzir e/ou montar autoveículos, motores, peças e/ou componentes automotivos. Contudo, o foco dessa análise é mais limitado e está direcionado somente para a análise das unidades industriais ou estabelecimentos industriais produtores e/ou montadores de autoveículos, ou seja, as fábricas das montadoras de autoveículos propriamente ditas.

A metodologia utilizada no desenvolvimento deste trabalho consistirá de pesquisa bibliográfica e documental. No que concerne à pesquisa bibliográfica o trabalho será desenvolvido a partir de livros, artigos científicos, teses, além de outras publicações que tratam sobre o tema, tais como: jornais, periódicos, revistas especializadas, etc... Já no que diz respeito à pesquisa documental o trabalho buscará realizar o levantamento de dados através dos sites, brochuras e anuários das montadoras, além de publicações realizadas pelas associações (ex: ANFAVEA- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, ADEFA-Asociación de fabricas de automotores, CAVENEZ-Cámara Automotriz de Venezuela, etc...) relacionadas à indústria automobilística nos países do MERCOSUL.

O artigo está subdividido em quatro partes principais, incluindo essa seção introdutória. A próxima seção se dedica à investigação da presença de unidades industriais voltadas à produção e/ou montagem de autoveículos no MERCOSUL. Aqui, o foco consiste em localizar as unidades industriais e apresentar brevemente alguns possíveis cenários de concentração espacial da indústria em todo o MERCOSUL. Na seção seguinte, será realizada uma análise acerca dos principais territórios nacionais da indústria no MERCOSUL, com particular atenção à temporalidade proposta para esse trabalho e aos Estados, Províncias, Cidades, etc. de maior destaque na indústria. E, finalmente, na última seção, algumas considerações acerca do trabalho serão delineadas e outros questionamentos servirão como base para serem considerados em pesquisas futuras.

LOCALIZAÇÃO E CONCENTRAÇÃO ESPACIAL DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO MERCOSUL.

No total, foi possível contabilizar cinquenta e cinco unidades industriais produtoras de autoveículos no MERCOSUL. Em termos de concentração geográfica o Brasil é o país de maior importância na indústria automobilística dentro do bloco, com um total de trinta e duas unidades industriais (Tabela 2). Em seguida temos a Argentina, com um total de doze unidades, Venezuela (oito) e Uruguai, com apenas três unidades industriais. No caso do Uruguai, porém, as unidades são predominantemente caracterizadas por parcerias (joint-ventures) com as montadoras, incluindo a participação de capital nacional.

O Mapa 1 apresenta a localização das montadoras de autoveículos no MERCOSUL em 2013. É possível notar que a indústria está realmente concentrada no Brasil, Argentina e Venezuela, países com o maior número de unidades industriais produtoras de autoveículos no MERCOSUL.⁶ O Uruguai tem participação pouco expressiva na indústria e o Paraguai é o país de menor relevância para o setor automobilístico no MERCOSUL, ao menos no que diz respeito à produção. Não nos causa surpresa saber que a presença de montadoras no Uruguai e Paraguai não é tão significativa quanto no Brasil e Argentina. Esses países possuem participação muito pouco significativa na indústria automobilística e a produção de peças e componentes nos mercados locais ainda é pouco desenvolvida.

Os acordos bilaterais com o Brasil têm favorecido a importação de automóveis produzidos no Uruguai, mas um dos grandes desafios a serem enfrentados pelas montadoras e fornecedores no Uruguai é a adequação às regras de produção e comércio no MERCOSUL. A análise realizada em ALVES

⁶ Embora a análise busque apresentar uma boa noção sobre a localização e distribuição espacial das unidades industriais das montadoras de autoveículos em todo o MERCOSUL deve-se também assumir que uma de suas principais limitações consiste no fato de não buscar compreender o porquê da concentração das unidades industriais nesses países relacionando-a às estratégias das montadoras. Mesmo que nos dedicássemos para atender a essa necessidade caberia ainda reconhecer que seria uma tarefa muito mais complexa e difícil, sobretudo se adotássemos uma perspectiva que dependesse da coleta de dados provenientes de entrevistas com diretores de empresas. Contudo, algumas análises mais recentes podem fornecer ao leitor uma boa descrição acerca dessa relação. (ver, por exemplo, CARDOSO e COVARRUBIAS, 2006; MARIOTTO et al., 2003).

ALVES, A.R. A localização das unidades industriais das montadoras de autoveículos no MERCOSUL. Revista GeoUECE - Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE Fortaleza/CE, v. 3, nº 4, p. 34-59, jan./jun. 2014. Disponível em <http://seer.uece.br/geouece>

(2013) discute com um pouco mais de profundidade os acordos, leis e incentivos que regem a política automotiva no MERCOSUL, mas o que é importante ressaltar nesse contexto é que a rede de fornecedores e firmas uruguaias tem enfrentado sérias dificuldades para conseguir atingir as cotas de conteúdo regional estabelecidas à taxa de 60%, uma vez que a indústria uruguaia de autopeças ainda é muito incipiente.

A presença da indústria automobilística no Paraguai é relativamente pífia, pois que o país tradicionalmente investe na importação de produtos, e a produção de autoveículos no Uruguai é feita em sua grande maioria por três montadoras asiáticas, as chinesas CHERY e LIFAN e a coreana KIA, que recentemente passaram a atuar no país (Tabela 1).



Mapa 1 - Localização e número de unidades industriais das montadoras de autoveículos nos países e estados (províncias) do MERCOSUL, 2013.

ALVES, A.R. A localização das unidades industriais das montadoras de autoveículos no MERCOSUL. Revista GeoUECE - Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE Fortaleza/CE, v. 3, nº 4, p. 34-59, jan./jun. 2014. Disponível em <http://seer.uece.br/geouece>

No Uruguai, a CHERY encontra-se na planta da OFEROL S.A, na localidade de Barra de Carrasco, no Departamento de Canelones. A atuação da montadora chinesa no Uruguai é voltada para o mercado de automóveis e teve início em 2007, através de uma parceria (*joint-venture*) com o grupo SOCMA S.A da Argentina (CHERYINTERNATIONAL, site oficial). A montadora atua principalmente na montagem de CKDs (peças e componentes de automóveis completamente desmontados), que é realizada pela empresa OFEROL, e produz principalmente o modelo TIGGO. Os principais mercados consumidores no MERCOSUL são Brasil e Argentina.

Além de estar presente no Uruguai, a CHERY investe também na Venezuela e no Brasil. No Brasil, a planta da montadora está sendo construída na cidade de Jacareí, no Estado de São Paulo, com previsão de início das atividades em 2014. Já na Venezuela a planta existe desde 2011, na cidade de Las Tejerías, Estado do Aragua. Nessa planta a montadora produz os automóveis ARAUCA e ORINOCO.

Tabela 1: Localização e número de unidades industriais das montadoras de automóveis no Uruguai em 2013.

DEPARTAMENTO	LOCALIDADE	MONTADORA	ANO (antes 1990)	ANO (a partir de 1990)	N.
Montevideu	Distrito de Colón	KIA	-	2010	1
San Jose	Rota 1, Km38	LIFAN	-	2011	1
Canelones	Barra de Carrasco	CHERY	-	2007	1
Total	-	-	-	-	3

Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados da ASCOMA (Asociación de Concesionarios y Marca de Automotores); Investment and Export Promotion Agency; Sites oficiais das montadoras. N.B.: ANO, refere-se ao ano de instalação, fundação ou início das atividades da montadora no país.

Outra gigante chinesa em território Uruguiaio é a LIFAN que, em 2012, adquiriu uma planta industrial da empresa EFFA Motors, do empresário uruguiaio Eduardo Effa (EL OBSERVADOR, 2014). A planta está localizada na Rota 1, no Departamento de San Jose. Um dos principais produtos montados pela montadora é o automóvel LIFAN 320, muito similar ao BMW mini. O principal mercado

consumidor no MERCOSUL é o Brasil, embora as transações comerciais com o Uruguai tenham diminuído muito ao longo dos últimos anos.

A montadora coreana KIA atua em Montevidéu, no interior da planta da NORDEX S.A, localizada no distrito de Colón. A montadora chegou ao Uruguai em 2010, através da iniciativa do importador brasileiro José Luiz Gandini (ESTADÃO, 2010). Um dos principais modelos montados no Uruguai é o caminhão leve BONGO K2500, que inicialmente deve atender a demanda nos mercados uruguaio, brasileiro e argentino. Na seção seguinte iremos direcionar nossa atenção para os territórios que possuem o maior número de unidades industriais produtoras de autoveículos no MERCOSUL, a saber: Brasil, Argentina e Venezuela.

BRASIL, ARGENTINA E VENEZUELA: OS PRINCIPAIS TERRITÓRIOS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO MERCOSUL.

No Brasil, o Estado de São Paulo tem o maior número de montadoras distribuídas por sete cidades diferentes. O maior destaque é a cidade de São Bernardo do Campo, com cinco unidades. Cinco montadoras distintas (MERCEDES-BENZ, VOLKSWAGEN, KARMANN-GHIA, SCANIA e FORD) estão localizadas em São Bernardo do Campo, mas o Estado como um todo possui a presença de pelo menos mais quatro montadoras (GM, HONDA, TOYOTA, HYUNDAI), todas localizadas relativamente próximas à São Bernardo do Campo.

Sob o ponto de vista da temporalidade, a grande maioria das montadoras que possuem unidades industriais em São Paulo instalou-se no Estado antes de 1990. As montadoras japonesas TOYOTA E HONDA, juntamente com a Coreana HYUNDAI, foram pioneiras no sentido de que passaram a buscar novas localidades fora da região do ABC, conhecido como o tradicional centro para a indústria automobilística no Estado.

Outro fato importante e talvez antagônico a ser destacado sobre a centralidade (ou declínio da centralidade) do Estado de São Paulo tem a ver com a (des-) concentração da indústria no Brasil. O Estado possui, de fato, o maior

número de unidades industriais produtoras de autoveículos do país. Contudo, seu domínio vem sendo ameaçado por outros Estados que passaram a competir em nível nacional e agora se apresentam como futuros locais de concentração de plantas e unidades industriais e de produção de autoveículos.

No início do processo de abertura para o comércio internacional, por exemplo, a produção de autoveículos se concentrava principalmente nos estados de São Paulo e Minas Gerais, (aproximadamente 98,5% da produção total nacional) e menos de 1% nos estados que produzem autoveículos no sul do Brasil, ou seja, Paraná e Rio Grande do Sul (ANFAVEA, 2010). Desde então, a geografia da indústria automobilística brasileira tem sido bastante transformada através da desconcentração das atividades manufatureiras, fazendo com que São Paulo venha perdendo parcela relativa na produção de autoveículos no país durante as últimas duas décadas.

Em 1990, havia apenas quatro estados produtores no país (São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul). Em 2013, esse número saltou para oito. Alguns estados vêm se destacando na indústria e aumentando sua participação relativa na produção de autoveículos. Esses são os casos constatados nos Estados do Rio de Janeiro, Bahia, Rio Grande do Sul e Paraná, com certo destaque para esse último.

De fato, em 1990, São Paulo e Paraná representaram 74,8% e 0,5% da produção nacional de autoveículos, respectivamente. Porém, em 2007, a organização da produção já apresentava sinais de intensa transformação. O estado de São Paulo sofreu uma redução no percentual de produção e foi responsável por 43,6% da produção nacional, já o estado do Paraná, através da participação significativa do governo estadual na década de 90 e das políticas industriais descentralizadas praticadas pelo governo federal no final da década de 80, passou a exercer forte influência na dinâmica de localização de novas indústrias e, conseqüentemente, novas montadoras de autoveículos foram instaladas no Estado (FIRKOWSKI, 2001).

Dentre essas, a Renault, que iniciou a construção de uma planta em 1996 e a VW/Audi, que inaugurou sua fábrica em 1999, ambas localizadas dentro do

município de São José dos Pinhais, região metropolitana de Curitiba. Ainda em 1999, uma nova aliança estratégica foi firmada entre as montadoras Nissan e Renault. Com essas mudanças na dinâmica de localização, e na reconfiguração espacial da produção, o estado do Paraná passou a ter maior representatividade na produção de autoveículos e aumentou sua participação no total da produção nacional de autoveículos, passando de 0,5% em 1990 para 10,9% em 2007 (ANFAVEA, 2010).

Poderíamos dizer que essa desconcentração das atividades manufatureiras a partir de São Paulo está relacionada aos processos de declínio da indústria mencionados e analisados criteriosamente em Selingardi-Sampaio (2009), mas que, no contexto da especialização dos lugares em determinados níveis e setores tecnológicos, requer que sejamos capazes de trabalhar com a interpretação dos contrários, pois que, a desconcentração ocorre de forma seletiva e possibilita a reconcentração de atividades mais especializadas (ex: design, marketing, controle, etc.) dentro dos grandes e tradicionais complexos territoriais da indústria no Brasil e, em particular, no Estado de São Paulo.

Independentemente, as mudanças no padrão de localização das montadoras no pós-1990 sugere que São Paulo já não é mais o Estado de maior preferência entre as montadoras. Certamente, essa nova dinâmica de localização tem forte relação com aquilo que os geógrafos e economistas denominam de deseconomias de aglomeração, mas também com as políticas locais de incentivo relacionadas à guerra fiscal no Brasil.

Conforme observam Santos e Silveira (2001, p.112), “as mudanças de localização de atividades industriais são às vezes precedidas de uma acirrada competição entre Estados e municípios pela instalação de novas fábricas”. Essas observações nos permitem afirmar que existe, de fato, uma guerra entre lugares no território brasileiro, na qual de um lado os governos lutam entre si pela atração de indústria, recursos e empregos e, do outro, as montadoras buscam exercer sua territorialidade através de suas ações e estratégias.

Analisando os dados da Tabela 2 é possível supor que existe um movimento de desconcentração espacial da indústria no Brasil para fora de São

Paulo também no que diz respeito à localização das novas unidades industriais. Ou seja, analisando fatores como a participação relativa na produção de autoveículos e a localização de novas unidades industriais torna-se possível lançar a hipótese de que São Paulo está realmente perdendo competitividade em relação aos demais territórios da indústria automobilística no Brasil. Com exceção das três montadoras asiáticas mencionadas acima (HONDA, TOYOTA e HYUNDAI), todas as demais montadoras optaram por localizar-se fora de São Paulo após 1990.

Notadamente, existem montadoras que já estavam localizadas em outros Estados do país antes de 1990, como no caso da VOLVO em Curitiba (PR), AGRALE em Caxias do Sul (RS) e FIAT em Betim (MG). Mas, o número de unidades industriais que passaram a ser instaladas no país (e fora de São Paulo) no pós-1990 é muito significativo. Alguns exemplos que refletem essa nova realidade são os Estados do Paraná, como no caso da RENAULT, DAF e NISSAN; Rio Grande do Sul, em se tratando da GM, AGRALE e INTERNATIONAL e; Minas Gerais, como no caso da MERCEDES-BENZ e IVECO.

Contudo, o Brasil é, sem dúvida, o centro de gravidade para a indústria automobilística no MERCOSUL e concentra o maior número de unidades industriais dentro do bloco. Várias iniciativas vêm sendo realizadas com o objetivo de continuar atraindo novas unidades industriais e promover o desenvolvimento da indústria nacional. Dentre essas, poderíamos citar o programa INOVAR-AUTO, que tem como alguns dos principais objetivos o incentivo ao desenvolvimento tecnológico, a P&D, a inovação, e a melhoria na qualidade dos veículos e autopeças produzidas e/ou comercializadas no país.

Tabela 2: Localização e número de unidades industriais das montadoras de autoveículos no Brasil em 2013.

ESTADO	CIDADE	MONTADORA	ANO (antes 1990)	ANO (a partir de 1990)	N.
São Paulo	São Caetano do Sul	GM	1930	-	1
	São José dos Campos	GM	1959	-	1
	São Bernardo do Campo	MERCEDES- BENZ	1956	-	1
	São Bernardo do Campo	VOLKSWAGEN	1959	-	1
	São Bernardo do Campo	FORD	1967	-	1
	Taubaté	VOLKSWAGEN	1976		1
	Sumaré	HONDA	-	1997	1
	Indaiatuba	TOYOTA	-	1998	1
	Piracicaba	HYUNDAI	-	2012	1
	Sorocaba	TOYOTA	-	2012	1
Paraná	Curitiba	VOLVO	1979	-	1
	São José dos Pinhais	RENAULT	-	1996	1
	São José dos Pinhais	VOLKSWAGEN	-	1999	1
	São José dos Pinhais	RENAULT	-	2001	1
	São José dos Pinhais	NISSAN	-	2001	1
	Ponta Grossa	DAF	-	2013	1
Rio G. do Sul	Caxias do Sul	AGRALE	1962	-	1
	Caxias do Sul	AGRALE	-	1998	1
	Caxias do Sul	INTERNATIONAL	-	1998	1
	Gravataí	GM	-	2000	1
Minas Gerais	Betim	FIAT	1976	-	1
	Juiz de Fora	MERCEDES- BENZ	-	1999	1
	Sete Lagoas	IVECO	-	2000	1
Rio de Janeiro	Resende	MAN	-	1996	1
	Porto Real	PEUGEOT CITROEN	-	2001	1
Goiás	Catalão	MITSUBISHI	-	1998	1
	Anápolis	CAOA	-	2007	1
Amazonas	Manaus	MAHINDRA	-	2007	1
Bahia	Camaçari	FORD	-	2001	1
Ceará	Horizonte	FORD	-	2007	1
Total	-	-	-	-	32

Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados da ANFAVEA; Sites oficiais das montadoras.

N.B.: ANO, refere-se ao ano de instalação, fundação ou início das atividades da montadora no país.

Mais do que uma tentativa de incentivar o desenvolvimento da indústria nacional, o uso de tais políticas industriais e de incentivo (ex: INOVAR-AUTO) tende a reforçar o papel de liderança desempenhado pela indústria automobilística brasileira no MERCOSUL. Mas, o domínio do Brasil não está limitado somente àquilo que podemos observar até agora. De acordo com a última edição do Anuário da ANFAVEA, o país continuará sendo uma das principais rotas de investimentos em novas unidades industriais no MERCOSUL, sendo que algumas delas já estão sendo edificadas nos Estados de São Paulo, Paraná, e Rio de Janeiro. (ANFAVEA, 2014).

Na Argentina a maior concentração de unidades industriais está localizada na província de Buenos Aires (Mapa 1). A província possui sete unidades industriais distribuídas pelas cidades de General Pacheco, Mercedes, Zárate, entre outras (Tabela 3). Não há uma cidade ou distrito que se destaque significativamente em relação aos demais dentro da província. Portanto, diferentemente de São Bernardo do Campo, em São Paulo, o padrão de localização em Buenos Aires se dá de forma mais distribuída, embora o número de unidades industriais na província (e na Argentina de um modo geral) seja relativamente menor.

Córdoba poderia ser considerada como um subcentro da indústria na Argentina, ainda que a instalação das unidades industriais nesta província tenha ocorrido, em sua maioria, antes de 1990. A propósito, Buenos Aires e Córdoba são províncias que atraíram unidades industriais antes desse período, mas a instalação da TOYOTA, PEUGEOT CITROEN e HONDA em Buenos Aires, após 1990, indica que essa província ainda pode estar na rota dos futuros investimentos e novas instalações de unidades industriais na Argentina.

Passemos agora a analisar não somente a geografia da indústria automobilística na Venezuela, mas também alguns aspectos relacionados à política comercial do país. O Estado de Carabobo é um dos mais representativos na indústria automobilística e todas as três unidades industriais no Estado estão localizadas na cidade de Valencia. O Aragua é o outro Estado de maior

importância na indústria, contando com a mesma quantidade de unidades industriais (três) se comparado a Carabobo (Tabela 4).

As montadoras chegaram relativamente cedo na Venezuela e suas unidades industriais começaram a ser instaladas no país desde a década de 60. As montadoras FORD, CHRYSLER e MACK são prova dessa presença mais antiga dentro do país. A grande maioria das montadoras iniciou suas atividades antes de 1990, com exceção da IVECO, MITSUBISHI (MMC) e CHERY.

Tabela 3 - Localização e número de unidades industriais das montadoras de autoveículos na Argentina em 2013.

PROVÍNCIA	CIDADE/DISTRITO	MONTADORA	ANO (antes 1990)	ANO (a partir de 1990)	N.
Buenos Aires	Dist. Puerto Madero	MERCEDES-BENZ	1951	-	1
	General Pacheco	FORD	1961	-	1
	General Pacheco	VOLKSWAGEN	1987	-	1
	Mercedes	AGRALE	1988	-	1
	Zárate	TOYOTA	-	1997	1
	El Palomar	PEUGEOT CITROEN	-	1998	1
	Campaña	HONDA	-	2011	1
Córdoba	Distrito de Ferreyra	IVECO	1969	-	1
	Distrito de Ferreyra	FIAT	-	1996	1
	Dist. Santa Isabel	RENAULT	1975	-	1
Santa Fé	Rosario	GM	-	1997	1
Tucumán	San M. de Tucumán	SCANIA	-	2008	1
Total	-	-	-	-	12

Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados da ADEFA; Sites oficiais das montadoras.

N.B.: ANO, refere-se ao ano de instalação, fundação ou início das atividades da montadora no país.

Outro fato importante mencionado neste trabalho é que a Venezuela é considerada como um dos principais territórios da indústria no MERCOSUL, mas uma análise mais detalhada seria necessária para identificar os problemas que o país vem enfrentando nos últimos anos. Estávamos nos referindo ao cenário político-econômico no qual a Venezuela está inserida atualmente perante a comunidade internacional. As relações internacionais e a política de comércio

exterior praticadas pelo país podem afetar o desempenho da produção industrial no país, o que pode inviabilizar a entrada de novas montadoras de automóveis e investimentos de capital estrangeiro.

Atualmente, a fábrica de Valencia encontra sérias dificuldades na produção, uma vez que as matérias-primas e insumos necessários estão escassos devido à falta de divisas para realizar as importações. O mesmo problema se apresenta para as montadoras FORD e GM, também localizadas na cidade de Valencia. (PINN, 2014). De fato, as estatísticas mais recentes divulgadas pela CAVENEZ, Câmara Automotriz da Venezuela, refletem essas dificuldades e revelam uma redução de 31,06% na produção de automóveis entre os anos de 2012 e 2013.

Tabela 4 - Localização e número de unidades industriais das montadoras de automóveis na Venezuela em 2013.

ESTADO	CIDADE/ DISTRITO	MONTADORA	ANO (antes 1990)	ANO (a partir de 1990)	N.
Carabobo	Valencia	FORD	1962	-	1
	Valencia	CHRYSLER	1968	-	1
	Valencia	GM	1979	-	1
Aragua	Las Tejerías	MACK	1963	-	1
	Las Tejerías	CHERY	-	2011	1
	La Victoria	IVECO	-	1990	1
Anzoátegui	Barcelona	MITSUBISHI (MMC)	-	1990	1
Sucre	Cumaná	TOYOTA	1989	-	1
Total	-	-	-	-	8

Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados da CAVENEZ; Sites oficiais das montadoras. N.B.: ANO, refere-se ao ano de instalação, fundação ou início das atividades da montadora no país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Iniciamos esse trabalho considerando a afirmação de que o Brasil vem cada vez mais se tornando um dos países mais importantes na atração de novas unidades industriais produtoras de automóveis no MERCOSUL. Analisando as

articulações estabelecidas entre Brasil e seus parceiros comerciais no MERCOSUL foi possível levantar a hipótese de que o Brasil exerce um certo domínio na capacidade para organizar (concentrar e desconcentrar) espacialmente a produção de autoveículos dentro dos limites territoriais do bloco. Tal domínio é verificado não somente nas esferas da produção, mas também no comércio de produtos, uma vez que o Brasil se compromete, através de acordos bilaterais, em comprar uma determinada quantidade de autoveículos produzidos em outros países-membros do bloco, como no caso da relação comercial estabelecida com o Uruguai.

Argumentamos ainda que o Brasil, embora esteja em uma posição privilegiada quanto à implantação de novas unidades industriais dentro do MERCOSUL, não deve ser considerado de forma isolada dentro do bloco, pois que as montadoras que optam por realizar seus investimentos no MERCOSUL estão também com um olhar sobre as possibilidades de investimentos em outros países próximos ao Brasil. Isso pode ser observado, sobretudo, se consideramos as estratégias de mercado adotadas pelas montadoras. Ou seja, por diversos motivos uma montadora pode estar localizada em um país do bloco, mas com a intenção de fornecer seus produtos em outros mercados pertencentes ao bloco, valendo-se, obviamente, das facilidades permitidas pelas políticas industriais e comerciais.

Propusemo-nos a analisar também, e em particular, a localização das principais montadoras de autoveículos nos territórios da indústria no MERCOSUL, bem como caracterizar as transformações na geografia da indústria antes e após 1990. Através da análise do mapa 1 e das tabelas correspondentes a cada país-membro dentro do MERCOSUL, conseguimos perceber que a indústria está concentrada no Brasil, Argentina e Venezuela, sendo que o Brasil possui a maior concentração de unidades industriais produtoras de autoveículos.

Brasil e Argentina são os países que vêm recebendo o maior número de unidades industriais após 1990, sendo que o Brasil tornou-se o país mais atrativo para a implantação de novas unidades industriais. O Uruguai possui participação muito modesta na indústria e o Paraguai é um caso quase que ignorável sob o

ponto de vista da produção. Já a Venezuela, conforme pudemos verificar, encontra sérios desafios ligados à entrada de matérias primas e outros insumos necessários para a produção de autoveículos, o que pode ocasionar (num futuro próximo) a redução de investimentos e a chegada de novas montadoras ao país.

No que diz respeito à temporalidade, foi possível verificar que as mudanças se tornaram muito mais intensas e perceptíveis nos territórios da indústria a partir da década de 90. Essa afirmação é bastante válida principalmente para as transformações observadas no Brasil e Argentina. Buenos Aires ainda vem recebendo a entrada de novas unidades industriais, mas existem territórios (ex: Córdoba, Santa Fé e Tucumán) que também passaram a fazer parte da rota de investimentos das montadoras. Contudo, o maior destaque nessa trajetória de transformações é o Estado de São Paulo, no Brasil. Após 1990, o Estado passou a sofrer intensamente a competição de outros territórios dentro do Brasil.

Paraná, Rio Grande do Sul e Minas Gerais tornaram-se subcentros muito importantes no Brasil e agora são algumas das principais rotas para a entrada de novos investimentos em capital estrangeiro e novas unidades industriais. Além disso, a indústria automobilística está definitivamente em transformação no MERCOSUL e a prova disso são as possíveis mudanças no cenário político-econômico na Venezuela e a crescente participação do Brasil dentro do bloco. Conforme afirmam também os relatórios da ANFAVEA existem vários investimentos anunciados no Brasil e unidades que já estão em fase de construção, como da CHERY em Jacareí, no Estado de São Paulo. Essas transformações e anúncios asseguram que o mapa apresentado no início deste trabalho estará logo desatualizado.

Por último, mas não menos importante, devemos refletir sobre as questões que ficarão para as análises futuras, entre essas poderíamos citar algumas: 1) será que os países que receberam o maior número de unidades industriais aumentaram significativamente sua produção ao longo do tempo?; 2) sob o ponto de vista das indústrias nacionais, o aumento da produção permitiu o aumento da participação dos países do MERCOSUL na produção mundial de autoveículos?; 3) Considerando a hipótese de que houve aumento significativo na produção,

poderíamos afirmar que houve aumento (e melhoria na qualidade) das exportações, 4) e o aumento das exportações melhorou os níveis de competitividade e as perspectivas para o upgrading das indústrias nacionais no MERCOSUL?

Finalmente, esse trabalho buscou dar um olhar distinto para as análises geralmente realizadas acerca da indústria automobilística na América do Sul, que comumente (e compreensivelmente) tendem a focar principalmente no Brasil. Assim, optou-se pelo recorte escalar do MERCOSUL. Várias questões ainda ficam para ser investigadas e muitas delas certamente estarão presentes em publicações posteriores. Se esse trabalho serviu para iluminar os questionamentos em algumas dessas direções, considero o trabalho como parcialmente cumprido.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADEFA (ASOCIACIÓN DE FÁBRICAS DE AUTOMOTORES). Disponível em <http://www.adefa.com.ar/v2/index.php>. Acesso em 03 fev. 2014.

ALVES, Alceli Ribeiro. Território e Governança na indústria automobilística dos países do MERCOSUL. In: X ENANPEGE, 2013, Campinas. **Anais do X Encontro Nacional da ANPEGE: Geografias, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais**. Campinas: UFGD Editora, 2013. p. 7896-7908. CD-ROM. ISSN 2175-8875.

ANFAVEA (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES) **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, 2010**. São Paulo. [Online] Disponível em <http://www.anfavea.com.br/anuario.html>. Acesso em: 03 fev. 2014.

ANFAVEA (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES) **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, 2014**. São Paulo. [Online] Disponível em <http://www.anfavea.com.br/anuario.html>. Acesso em: 03 fev. 2014.

ARROYO, Mónica. **Território nacional e mercado externo**. Uma leitura do Brasil na virada do século XX. Tese (Doutorado). FFLCH/USP, 2001.

ARROYO, Mónica. Circuitos espaciais de produção industrial e fluxos internacionais de mercadorias na dinâmica territorial do estado de São Paulo. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas (SP), v. 2, n. 1, 2012. p.7-26.

ASCOMA (ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS Y MARCAS DE AUTOMOTORES) Disponível em <http://www.ascoma.com.uy/>. Acesso em 19 mar. 2014.

BOMTEMPO, D. C.; SPOSITO, E. S. Circuitos espaciais da produção e novas dinâmicas do território. **Revista Mercator**, Fortaleza, CE. Vol. 11, n.26, 2012. P. 27-46.

CARDOSO, Adalberto; COVARRUBIAS, Alex. **A Indústria Automobilística nas Américas: a reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos**. (Org.). Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

CAVENEZ (CÁMARA AUTOMOTRIZ DE VENEZUELA) Disponível em <http://www.cavenez.com/>. Acesso em 19 mar. 2014.

CHERYINTERNATIONAL. **The Chery Tiggo3 Officially Launched in Uruguay**. Disponível em <http://cheryinternational.com.s11770.gridserver.com/en/node/92>. Acesso em 19 mar. 2014.

CHESNAIS, François. **A Mundialização do Capital**. São Paulo: Xamã, 1996. CIP (CENTRO DE IMPORTADORES DEL PARAGUAY). Disponível em <http://www.cip.org.py/>. Acesso em 19 mar. 2014.

DICKEN, Peter. **Global Shift: transforming the global economy**. 3. ed. New York: Guilford Press, 1998.

EL OBSERVADOR. **Lifan llegó a un acuerdo con Effa y adquiere planta en Uruguay**. Disponível em <http://www.elobservador.com.uy/noticia/229418/lifan-llego-a-un-acuerdo-con-effa-y-adquiere-planta-en-uruguay/>. Acesso em 19 mar. 2014.

ESTADÃO. **Kia abre linha de montagem no Uruguai**. Disponível em <http://www.estadao.com.br/jornal-do-carro/noticias/mercado,kia-abre-linha-de-montagem-no-uruguai,9391,0.htm>. Acesso em 3 abr. 2014.

FIRKOWSKI, Olga, L.C. de F. **A nova territorialidade da indústria e o aglomerado metropolitano de Curitiba**. Tese (Doutorado em Geografia). São Paulo, Programa de Pós-graduação da FFLCH-USP, 2001.

FIRKOWSKI, Olga, L.C. de F. A dimensão espacial da implantação da indústria automobilística no aglomerado metropolitano de Curitiba. In: ARAUJO, Silvia Maria de. (Org.). **Trabalho e Capital em Trânsito: a indústria automobilística no Brasil**. Curitiba: Editora da UFPR, 2007.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade**. 4.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

INVESTMENT AND EXPORT PROMOTION AGENCY. **Automotive and auto parts industry**. Disponível em : http://www.uruguayxxi.gub.uy/wp-content/uploads/2012/11/Automotive-and-auto-parts-industry-October-2012_URUGUAY-XXI.pdf. Acesso em 3 abr. 2014.

ISTOÉDINHEIRO. **Montadoras pegam pesado.** Disponível em: http://www.istoedinheiro.com.br/noticias/62033_MONTADORAS+PEGAM+PESADO. Acesso em: 15 abr. 2014.

MARIOTTO, Fábio. L.; BRITO, Luiz A. L.; ANO, Fábio H. A.; TORRE, Leonardo F. **Estratégias globais e locais na indústria automobilística brasileira.** Relatório de Pesquisa. São Paulo: EAESP/FGV, n. 4, 2003.

PINN (PORTUGUESE INDEPENDENT NEWS NETWORK). **Venezuela: Chrysler paraliza produção de veículos.** Disponível em: <http://portugueseindependentnews.com/venezuela-chrysler-paraliza-produccion-de-vehiculos/>. Acesso em 3 abr. 2014.

SANTOS, Milton. Circuitos espaciais da produção: um comentário. In: BARRIOS, Sonia et al. (Org.). **A construção do espaço.** São Paulo: Nobel, 1986.

SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria Laura Silveira. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SELINGARDI-SAMPAIO, Sílvia. **Indústria e território em São Paulo: a estruturação do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista: 1950-2005.** Campinas: Editora Alínea, 2009.

STORPER, Michael; WALKER, Richard. **The Capitalist Imperative: territory, technology, and industrial growth.** New York: Blackwell Publishers, 1989.