

TRABALHADORES AUTOMOTIVOS EM TERRITÓRIOS GLOBALIZADOS

Lucas Spinosa
Silvana Pereyra
Juan Montes Cató

Introdução

O setor automotivo na Argentina iniciou um processo de transformação produtiva que se cristalizou na década de noventa e se estende até a atualidade. Semelhante a outras experiências latino-americanas, esse processo orientou-se à incorporação de mudanças no processo de trabalho, flexibilização da força de trabalho e terceirização da fabricação de autopeças, nas chamadas cadeias globais de valor. Importantes estudos setoriais realizados com foco no nível local contribuíram para a compreensão desse processo, inclusive associando os traços nele assumidos como parte de um processo global coordenado pelas empresas multinacionais (GUEVARA, 2012; DELFINI, 2010; DELFINI; ROITTER; ERBES & YOGUEI, 2008; PINAZO, 2013). Partindo de tais estudos, neste capítulo¹ interessa assinalar a relação entre a implantação das empresas automotivas e o território, analisando como estas instalações estão vinculadas com novas centralidades produtivas

1 Este capítulo foi desenvolvido no contexto dos projetos “Empresas Multinacionais na Argentina. Análise sobre seu impacto na economia, nas relações trabalhistas e nas estratégias sindicais 2003-2013”, PIP-CONICET e “Reestruturação do capital, relações do trabalho e sindicatos em territórios industriais: o corredor norte do GBA” Ubacyt-UBA.

que incentivaram, por um lado, o deslocamento de empresas de núcleos industriais estabelecidos para novas regiões e, pelo outro, a instalação de novas firmas em zonas industriais que emergem no século XXI como as mais dinâmicas na Argentina.

O texto aborda, como referência geral, as lógicas territoriais que as empresas multinacionais estabeleceram nos últimos trinta anos e o modo em que foram canalizados os investimentos públicos para escorar esse desenvolvimento gerador de uma desigualdade geográfica que aprofunda tendências observadas em outros planos da dinâmica econômica. O setor automotivo acompanhou esses processos de deslocamentos geográficos observados no setor industrial das grandes empresas multinacionais, apresentando uma série de particularidades ligadas à trama do setor. Ressaltamos aqui os principais dados na evolução do setor para dimensionar a sua capacidade produtiva, geração de emprego e salários. Observados ambos os processos – aquele ligado ao desenvolvimento territorial das empresas multinacionais e seu desenvolvimento setorial – propomos concentrar o olhar qualitativo sobre um polo produtivo particular de recente emergência, situado a escassos setenta quilômetros da capital do país: o polo Zárate-Campana. Nesse distrito, ocorreram as últimas instalações de firmas automotivas – Toyota e Honda –, produzindo dinâmicas demográficas que revelam as estratégias do capital e seu impacto no nível local.

A análise se associa àquela perspectiva analítica que compreende o desenvolvimento das últimas décadas como um processo de aprofundamento da internacionalização ou de integração mundial sem precedentes. Sua unidade produtiva celular, a empresa capitalista, cresceu e se desenvolveu, superando por vezes os limites políticos estabelecidos pelos Estados Modernos. A interconexão dos mercados mundiais fez-se tão intensa que aparece até em nossas ações mais cotidianas da vida, como por exemplo, no momento de comprar nossa cesta básica de alimentos, já que os preços locais são influenciados pelas condições de produção e de demanda mundiais (VENTRICI; MIGLIO; PINAZO & BOSISIO, 2018). Nesse

contexto, a empresa multinacional (EMN) ganhou relevância como unidade de análise. A empresa multinacional atual não é mais do que a expressão de um duplo processo (contínuo) que avança desde os inícios do mundo capitalista: a concentração e a centralização do capital, isto é, o aumento da escala de produção e a tendência a reduzir a quantidade de proprietários dos capitais. Ambos os movimentos derivam na necessidade destes de ampliarem os mercados para além das fronteiras nacionais, e tal necessidade é a que permitiu que o capitalismo se expandisse como se expandiu.

Territórios globalizados, tramas produtivas terceirizadas

Nas últimas décadas, o processo global de realocização empresarial ocorrido, no contexto de materialização do novo paradigma de produção flexível, tem tido importantes efeitos sobre a estrutura produtiva local e regional, imprimindo uma nova lógica de configuração e reconfiguração territorial na Argentina. Tal processo pode ser observado de modo particular no desenvolvimento apresentado durante esse período pela zona norte da província de Buenos Aires e o corredor que une essa província com a cidade de Rosário (província de Santa Fé) e a província de Córdoba.

Esse desenvolvimento está intimamente relacionado – como tentaremos demonstrar aqui – com a instalação de filiais de empresas multinacionais do setor automotivo na região, cuja distribuição geográfica é por si sugestiva: a produção automotiva se encontra localizada majoritariamente nas províncias de Buenos Aires (57%), Córdoba (29%) e Santa Fé (14%), igualmente à de autopeças: Buenos Aires (50%), Córdoba (30%), Santa Fé (15%) e Tucumán (5%). Essa concentração territorial deve ser observada em sua relação com o incremento registrado nos produtos brutos geográficos desta região entre as décadas de noventa e 2000, impulsionado fundamentalmente pela radicação de novas empresas da malha produtiva automotiva (MPA), como Toyota e Honda, na zona de Zárate e Campana (SPINOSA; DELFINI & MONTES CATÓ, 2017).



Figura 1 - Mapa da Argentina e localização do corredor industrial Buenos Aires-Córdoba

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/19/Ruta_Nacional_9_%28Argentina%29.svg.

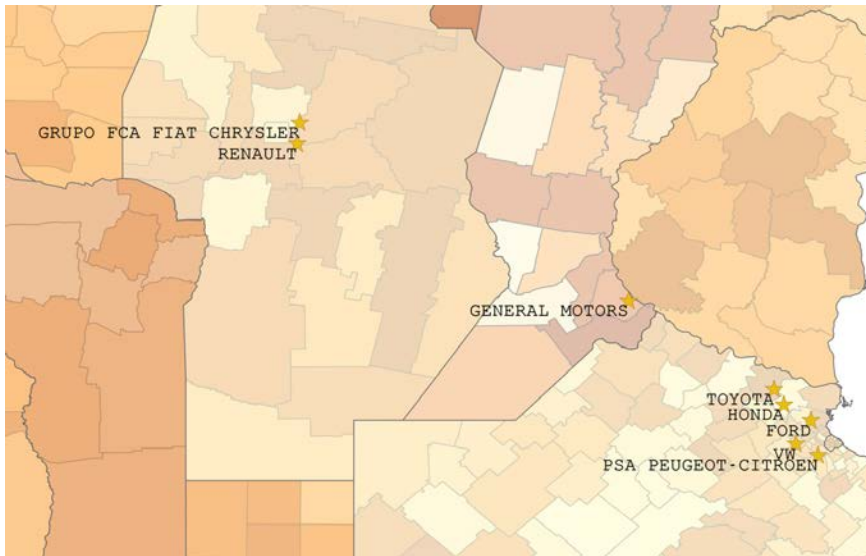


Figura 2 – Localização da indústria automobilística na Argentina

Fonte: Elaboração própria.

As transformações estruturais do final do século XX vincularam profundamente a mudança no regime de acumulação com as dinâmicas territoriais, modificando substancialmente a relação espaço-produção. As mudanças desenvolvidas na geografia e composição da economia global expressam-se em uma dualidade complexa, na qual ocorre uma organização da atividade econômica “espacialmente dispersa, mas globalmente integrada” (TORRES, 2001). Assim, o aprofundamento do regime de acumulação flexível impacta fortemente sobre a estrutura, forma e organização do território, gerando um novo modelo seletivo de incorporação e exclusão de áreas, no qual se instala uma competitividade interterritorial (mundial e regional) pela radicação de novos investimentos.

As transformações descritas concentraram-se particularmente nos espaços metropolitanos (é na aglomeração urbana onde se gera mais da metade da economia nacional), tornando-os cenários de uma especial tensão entre as tendências globalizantes e as necessidades locais, tensão na qual a forte dependência em relação às novas condições produtivas, tecnológicas e macroeconômicas do capitalismo global acaba acarretando uma perda de controle interno sobre os processos produtivos, sociais e econômicos, limitando assim fortemente a governabilidade dos Estados locais. Da mesma forma, a implantação dos processos globais nas grandes cidades ocasionou uma expansão importante do setor internacionalizado da economia urbana, que por sua vez impôs uma série de novos critérios para a valorização das atividades e dos produtos econômicos (SASSEN, 2007).

Nessa particular divisão internacional do trabalho, a concentração demográfica em cidades, típica do paradigma fordista de produção, deixa de ter as características que apresentou em outros ciclos e vão se definindo novas centralidades e subcentralidades em substituição do esquema urbano anterior (CICCORELLA, 1999). Com o avanço dos processos de produção flexíveis, o espaço urbano compacto abriu espaço para um modelo de expansão metropolitana em rede. Na América Latina de modo geral, e, em Buenos Aires, em

particular, durante esse processo, a cidade fragmentada substituiu a tradicional cidade orgânica, desenhando um mapa caracterizado pela distorção do funcionamento global metropolitano a favor do protagonismo de pequenas unidades, pelo empobrecimento do *continuum* espacial e pelo aumento da polarização espacial (TORRES, 2001).

Seguindo a elaboração de Sassen (2007), seria fundamental recuperar as categorias de lugar e de processos de trabalho, sem que isso implicasse negar a centralidade da hipermobilidade e do poder empresarial característico da etapa atual do capitalismo globalizado, dado que elas visibilizam o fato de que muitos dos recursos vitais para a atividade econômica global se encontram profunda e necessariamente imersos em algum território.

A busca de especificidade dos meios de produção remete aos chamados problemas regionais, ou seja, à disposição dos diferentes elementos técnicos da produção, considerando os recursos naturais e produtivos e os movimentos de capitais. A dimensão urbana, nas sociedades capitalistas, conota diretamente os processos relativos à reprodução da força de trabalho, de modo específico e diferente de sua aplicação direta no processo de produção. O espaço urbano se transforma, então, no território definido por certa porção da força de trabalho, delimitada, ainda, por um determinado mercado de emprego e uma relativa articulação cotidiana, sendo para o processo de reprodução o que as empresas são para o processo de produção: causas de efeitos específicos sobre a estrutura social (CASTELLS, 1979).

É fundamental observar o modo como tal fenômeno teve lugar dentro das regiões nas quais se fixaram as indústrias do setor automotivo na Argentina, que constituiu um dos chamados motores secundários a dinamizar o crescimento econômico registrado entre 2003 e 2015 (PINAZO; SANTARCÁNGELO & FAL, 2011), para assim indagar sobre a especial dinâmica que a relação produção-território teve nas cidades receptoras, identificando as principais lógicas de vinculação entre os processos e tendências da

metropolização na região e os fluxos de investimentos estrangeiros diretos ali registrados.

Segundo Cikorrella (1999), durante a década de noventa², foram registrados investimentos privados sobre infraestrutura de magnitudes e destinos tais que acabaram redefinindo profundamente a estrutura espacial metropolitana. Entre os principais Investimentos Estrangeiros Diretos (IED), o autor destaca dois bilhões de dólares investidos na rede de autoestradas, doze bilhões e meio de dólares em novas formas de organização do espaço residencial e seis bilhões e meio em novas plantas industriais. O padrão de localização de tais investimentos mostrou-se extremamente desigual, dado que entre 75% e 80% do total foi destinado à zona central e eixo norte da Cidade Autônoma de Buenos Aires (CABA) e Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), sendo a região que vai desde o centro de Buenos Aires até Pilar, Zárate e Campana onde se concentraram dois terços do investimento industrial e de rede viária³.

Os destinos e a distribuição dos investimentos estrangeiros na zona que nos incumbe devem ser observados dentro do processo de financeirização e deslocalização da economia global, que imprimiu nos conglomerados da região um processo de reconversão nos tecidos produtivos locais a partir da realocação e radicação de grandes empresas, preferencialmente subsidiárias do setor automotivo e de autopeças, que acabaram transformando os espaços locais e os aglomerados urbanos. Nosso recorte geográfico contém a hipótese de que houve um processo de transferência do setor industrial da região sul – considerada a zona histórica de radicação das grandes empresas – para o norte, e mais ainda em localidades

2 Enfatiza-se este período, pois durante a década de noventa começa a se cristalizar uma série de mudanças produtivas que afetaram os setores industriais em geral e o automotivo em particular.

3 Cidades situadas a 70 km ao norte e noroeste da Cidade Autônoma de Buenos Aires.

periféricas cuja população não é proporcional à magnitude de tais empresas, no que se refere a volume de força de trabalho e produção. Assim, partimos da ideia de que o fenômeno de reorganização dos espaços locais, decorrente das mudanças na economia global e do capital especulativo, acarretou um processo de valorização de certos territórios que resultaram “ganhadores”, já que puderam atender demandas de grandes capitais internacionais ao possibilitarem a instalação de numerosas filiais de empresas multinacionais (EMN) e, com elas, outras empresas fornecedoras e componentes dessa malha.

Isso fica claro ao realizarmos uma análise comparativa entre os dados oferecidos pelos censos econômicos dos anos de 1994 e 2004⁴. O deslocamento na dinâmica de localização industrial pode ser observado tanto no que diz respeito à quantidade de estabelecimentos industriais registrados em cada localidade, quanto à participação das regiões no produto total. Assim, enquanto, em 1994, a localidade com maior quantidade de unidades industriais era La Matanza – encabeçando a lista com 3.542 unidades, o que significa mais de 9% na participação total provincial –, seguida por San Martín, com 3.420, e Tres de Febrero, com 2.441 unidades⁵, o mesmo dado para o censo de 2004 revela uma leve diminuição na quantidade de indústrias, encabeçada por La Matanza (2.794), San Martín (2.465) e Tres de Febrero (1.946) e começam a surgir unidades em municípios mais afastados como Campana, Pilar, Exaltación de la Cruz, San Antonio de Areco, cuja tendência é de aumento (o caso mais paradigmático é Pilar, que passou de 193 unidades, em 1994, para 312 em 2004). Se compararmos essa distribuição e tomarmos como dimensão de análise o total da produção (em valor monetário), encontraremos que, em 1994, os municípios

4 Embora não se conte com dados de 2014, já que o censo econômico de 2014 não foi realizado; através de diversos dados complementares, podemos sustentar que essa tendência observada continuou a se consolidar.

5 Cidades localizadas na zona oeste da Cidade Autônoma de Buenos Aires.

de Avellaneda (4.010.466.056), San Martín (3.695.290.160) e La Matanza (2.990.829.411) lideram a lista dos que mais produzem, enquanto que, segundo o censo de 2004, a lista é encabeçada por Ensenada (10.394.688), Campana (6.747.370) e, em terceiro lugar, Avellaneda (6.556.638). Por outro lado, municípios como Pilar – que no ano de 1994 ocupava o 15º lugar entre os que mais produziam (sobre o total de municípios da província) – em 2004, ascendeu ao 8º lugar. Igualmente, Bahía Blanca, que não faz parte da área próxima à AMBA, no censo de 1994, situou-se no 13º lugar; e, em 2004, passou a ser o segundo município com maior produção do setor (SPINOSA; DELFINI; MONTES CATÓ, 2018).

Esta análise descritiva nos leva ao encontro da ideia que havíamos colocado de maneira conceitual, de que nos últimos anos as empresas têm tendido a se localizar em áreas urbanas mais dispersas, mesmo, como comprovamos nos dados apresentados, em zonas onde o crescimento da população não impactou proporcionalmente, e cujas distâncias em relação às áreas metropolitanas não são curtas, como no caso do corredor industrial Pilar-Campana-Zárate. A esse respeito, cabe a pergunta: Qual a origem e circulação dessa força de trabalho? Neste ponto, encontramos que, até 1994, aparecia uma tendência à concentração da produção no chamado *Conurbano* próximo à CABA, fenômeno que parece se reverter na década seguinte, coincidentemente com o processo de transformação da lógica de localização do capital que, como dissemos, configurou novas centralidades e uma cartografia mais vinculada a nós e a redes entre cidades do que a um núcleo urbano predominante. No caso do nosso país, esse fenômeno parece estar mais desenvolvido em torno da produção do que do crescimento demográfico dessas novas centralidades.

Precisamente ao analisarmos cartografias relacionadas com os nós urbanos, observamos que a maior parte da população se encontra, como é de se esperar, na CABA e *Conurbano*, com alguns subcentros pequenos, relacionados também com essas cidades que, nos últimos anos, se converteram em espaços escolhidos para a

localização das empresas. Por outro lado, ao pôr em jogo as dimensões analisadas até o momento, vemos que a quantidade de unidades produtivas e o valor da produção – por exemplo, no caso de Campana (172 unidades censuais e 6.747.370 em valor de produção) – situam-se em *rankings* diferentes a depender do dado que analisarmos. Assim, no que refere à quantidade de estabelecimentos manufatureiros, Campana está em 39º lugar, mas, se medido o valor de sua produção, essa mesma cidade ocupa o 3º lugar, o que demonstra não apenas que as empresas escolheram esse tipo de territórios para se instalar, mas também que foram as grandes empresas e/ou multinacionais as que fizeram essa escolha, dado o tamanho de sua produção.

Para o caso que selecionamos, fica claro que a indústria automotiva tem um peso considerável. O dado reforça a ideia de que as grandes empresas, nos últimos anos, tenderam a se localizar em espaços alternativos, gerando grandes impactos para esses territórios, sobretudo do ponto de vista da demanda de emprego e políticas públicas. Se observarmos a quantidade de assalariados do setor, veremos que ocorre um fenômeno similar. Continuando com o exemplo do município de Campana, este ocupa o 39º lugar no *ranking* dos municípios que possuem mais estabelecimentos produtivos, mas sobe para o 16º lugar entre os que empregam a maior quantidade de pessoas, segundo dados do censo de 2004. Novamente, os dados permitem inferir qual é o porte das empresas lá instaladas. Os dados mostrados a modo de exemplo nos permitem rastrear uma tendência à conformação de nós produtivos afastados dos centros urbanos, e cuja conexão com estes se dá através de corredores viários de grande fluidez e envergadura. Em relação a isso, encontramos uma defasagem entre tecido urbano em termos de peso populacional, mercado de trabalho e mão de obra requerida para esses novos territórios onde se assentam as grandes empresas.

Caracterização do setor automotivo nas últimas décadas

Até a sanção do Decreto N°. 2677, em 1991, a indústria automotiva na Argentina se caracterizou principalmente pelo desenvolvimento da produção destinada a abastecer o mercado interno, com um esquema de montadoras de origem estrangeira e um grande setor de autopeças de capital nacional. A sanção dessa norma supôs um impulso para o setor a partir da implementação de uma reserva parcial de mercado para as montadoras instaladas e prestes a se instalarem, a partir de um sistema de cotas de importação de veículos completos. Isso favoreceu um novo impulso para o setor automotivo, ao mesmo tempo em que abriu as portas para a instalação de novas filiais, como é o caso da Toyota (DONATO LABORDI, 2014).

A contrapartida exigida às empresas para a implementação dessa política foi o compromisso de modernização, reconversão e especialização de suas plantas (TOMADONI, 2009). Em função disso, teve início um importante processo de realocização das filiais em zonas periurbanas afastadas das zonas industriais tradicionais e fortemente vinculadas aos fluxos comerciais com o Mercosul.

A Volkswagen, cuja fábrica se encontrava em Barracas, ao sul da cidade de Buenos Aires, construiu uma planta robotizada na localidade de Pacheco, onde já havia, desde os anos sessenta, uma filial da Ford. No mesmo período, a Toyota se instalou em Zárate, nutrindo o corredor industrial norte, que se completa com os nós automotivos de Rosário, onde em 1997 se reinstalou a General Motors, depois de ter deixado o país em 1978, embora tenha retomado a produção, no início da década, em consonância com a revitalização do setor através de acordos com a firma Sevel. O terceiro eixo do Corredor Industrial Norte é composto pela Região Metropolitana de Córdoba, onde foi inaugurada a planta da Fiat em 1996, após um período sem produzir no país, além da planta da Renault e Iveco.

Como vemos, a indústria automotiva na Argentina foi marcada, na primeira metade da década de noventa, por uma importante reconversão tecnológica em função do estabelecido pelo novo

Regime Automotivo e um processo de realocação empresarial, que concentrou a atividade nesse corredor, cuja conexão com o mercado regional é estratégica, especialmente com o Brasil.

Esse processo de realocação gerou uma concentração e especialização produtiva de determinados territórios que, como assinalamos no ponto anterior, pertencem à periferia das zonas metropolitanas de Buenos Aires, especialmente a Zona Norte, de Rosário e Córdoba. Surge, então, uma concentração territorial naquele que denominamos “corredor industrial norte”, que pode ser traçado entre os eixos da Zona Norte de Buenos Aires, a Região Metropolitana de Rosário e a Região Metropolitana de Córdoba, na que se localizou a maior quantidade de montadoras e plantas de autopeças. Nesse sentido, é notável o incremento nos produtos brutos geográficos dessa região entre a década de noventa e 2000, motorizado fundamentalmente pela radicação de novas empresas da MPA, como Toyota e Honda, na região de Zárate e Campana (SPINOSA; DELFINI & MONTES CATÓ, 2017). Quanto à lógica de localização das montadoras, das dez firmas instaladas no país, sete se encontram no eixo fluvial da Região Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) (Ford, Volkswagen, Peugeot-Citroen, Toyota, Honda e Mercedes Benz), uma na Região Metropolitana de Rosário (RMR) (General Motors) e três na Região Metropolitana de Córdoba (RMC) (Fiat, Renault e Iveco). Assim, e seguindo o raciocínio de Donato Laborde (2014), o comportamento global das empresas automotivas foi a desconcentração espacial da indústria, ou seja, a partir da década de sessenta, as EMN espalharam suas plantas por todo o planeta aproveitando vantagens comparativas de territórios periféricos. No entanto, na Argentina parece ocorrer um processo de concentração territorial no eixo Buenos Aires-Rosário-Córdoba (DONATO LABORDE, 2014). Esse processo se deu com mais força no “nó” conformado pelas cidades de Zárate, Campana e General Pacheco, ao norte da RMBA. Ali a radicação da Toyota, em meados da década de noventa, e da Honda, em 2012, evidencia a busca de localização em espaços que adquirem uma relevância

regional/global a partir das redes de infraestrutura, baixa urbanização, menores conflitos urbanos e sindicais (CARRIQUIRIBORDE e outros, 2012, *apud* DONATO LABORDE, 2014).

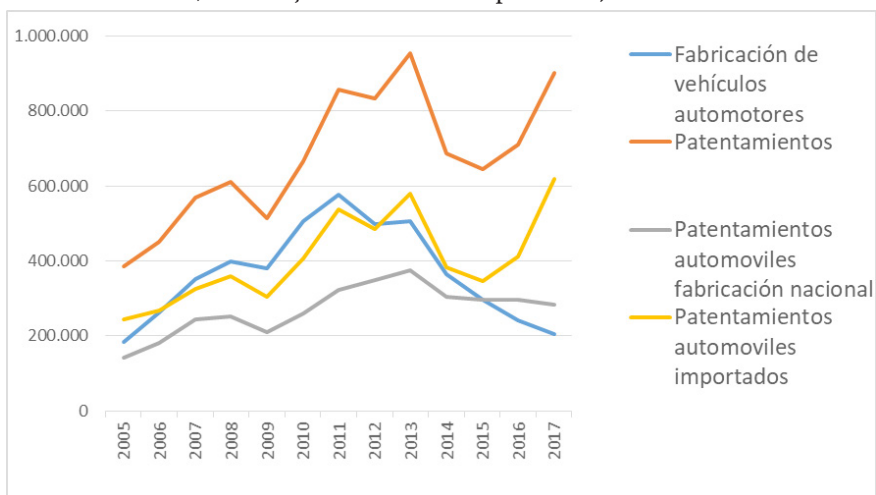
Dessa forma, a concentração de montadoras nessa sub-região é notória, já que, das dez empresas radicadas, quatro foram na região: Honda em Campana, Toyota em Zárate, Ford e Volkswagen em Pacheco. Esse fenômeno guarda estreita relação com a reconversão sofrida pelo setor, na década de noventa, a partir dos acordos setoriais com o Brasil nos marcos do Mercosul. Como apontamos anteriormente, o acordo supôs a mudança de uma lógica baseada principalmente no abastecimento do mercado interno, para passar a outra que visasse o desenvolvimento de um processo produtivo fragmentado regionalmente, baseado em lógicas de mercado global. Em função disso, houve também uma “estrangeirização” do setor de autopeças, que não conseguiu acompanhar o processo de modernização trazido pela reconversão do setor automotivo a fim de se adaptar às novas estratégias globais das EMN.

Análise de indicadores da Malha Produtiva Automotiva: emprego e modelos de gestão do trabalho

A etapa prévia ao fim da conversibilidade, na saída dos anos noventa, e a revitalização do setor durante os governos kirchneristas foram um período marcado por um comportamento instável do setor automotivo, especialmente em termos de produtividade e emprego, entre outros indicadores. Ao observar a tendência demonstrada pelo Gráfico 1, podemos identificar um período de recuperação a partir da crise de desvalorização de 2001, que se estende até 2008, quando a atividade volta a cair, fundamentalmente, em sintonia com a crise global que começa nesse ano. Analisando os indicadores separadamente, vemos que a fabricação de veículos teve um comportamento levemente diferente, ou seja, a tendência de crescimento que o setor apresentava diminui e rapidamente retoma a trilha do crescimento aproximadamente até

2011, quando alcança seu pico máximo, para depois voltar a cair ininterrompidamente até níveis similares aos do início do período. Segundo dados oficiais, a produção de automóveis, após a mega-desvalorização de 2002 e a saída da conversibilidade, ficou reduzida a 109.000 unidades em 2003. A política econômica baseada em uma taxa de câmbio competitivo permitiu uma rápida recuperação e já, em 2007, chegava-se às 400.000 unidades. Um dado importante é que a quantidade de patentes de automóveis de fabricação nacional foi de aproximadamente 250.000, isto é, uma grande proporção das unidades fabricadas teve como destino a exportação. Em contrapartida, os patentes de automóveis importados passaram a 360.000 unidades. Isto nos fala das características do setor na Argentina, fortemente ligado ao mercado externo, especialmente regional a partir do Mercosul.

Gráfico 1 - Evolução dos principais indicadores do setor automotivo (fabricação de veículos automotores; patentes, patenteamento automóveis, fabricação nacional e importados). Anos 2005-2007

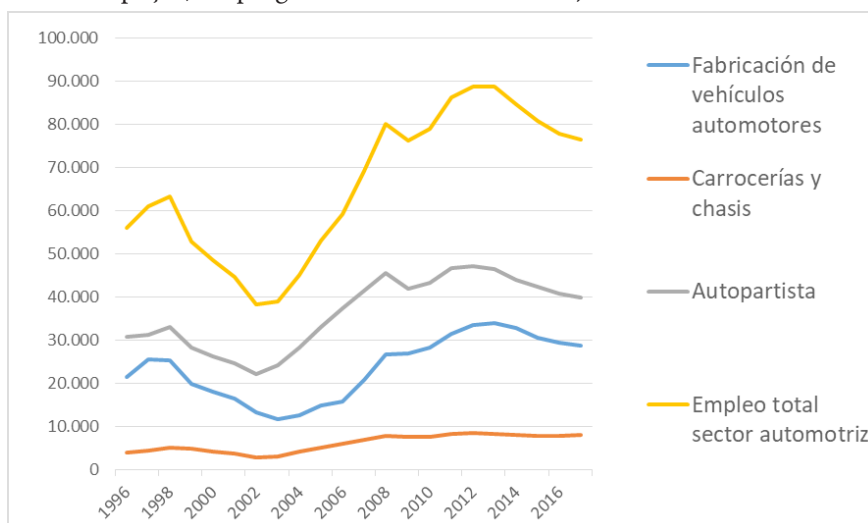


Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Hacienda de la Nación.

A dinâmica do emprego no setor assume um comportamento similar, com certos matizes. Como verificado no Gráfico 2 – e como a lógica indica – as flutuações na produção impactam na quantidade de assalariados totais da MPA. No ano de 1998, em pleno

contexto de modernização, a mão de obra empregada em todo o setor era de 63 mil trabalhadores. Se compararmos com a produção total de automóveis desse mesmo ano, veremos que foram 458 mil as unidades produzidas no país. Diferentemente, em 2011, quando se registrou o recorde de produção de automóveis com 829 mil unidades, ou seja, um incremento de quase cem por cento da produtividade, a força de trabalho empregada aumentou apenas 36%. Porém, decompondo a distribuição desse incremento em função de cada parte da MPA, notamos que as montadoras incrementaram a quantidade de trabalhadores entre 1998 e 2011 em 24%, enquanto que os fabricantes de autopeças o fizeram em 41%, quase o dobro.

Gráfico 2- Evolução do emprego no setor automotivo segundo o subsetor (fabricação de veículos automotores; carrocerias e chassis; fabricação de autopeças; emprego total setor automotriz). Anos 1996 a 2017



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Hacienda de la Nación.

Ao analisar os períodos de crise do setor, vemos uma dinâmica diferente. Na etapa prévia ao fim da conversibilidade, a produção de automóveis caiu entre 1998 (seu pico máximo) e 2002 em 65%. No entanto, a quantidade de trabalhadores diminuiu em 48% nas montadoras e 33% nos fabricantes de autopeças. Uma das hipóteses que podemos extrair disso é que as montadoras aproveitaram a

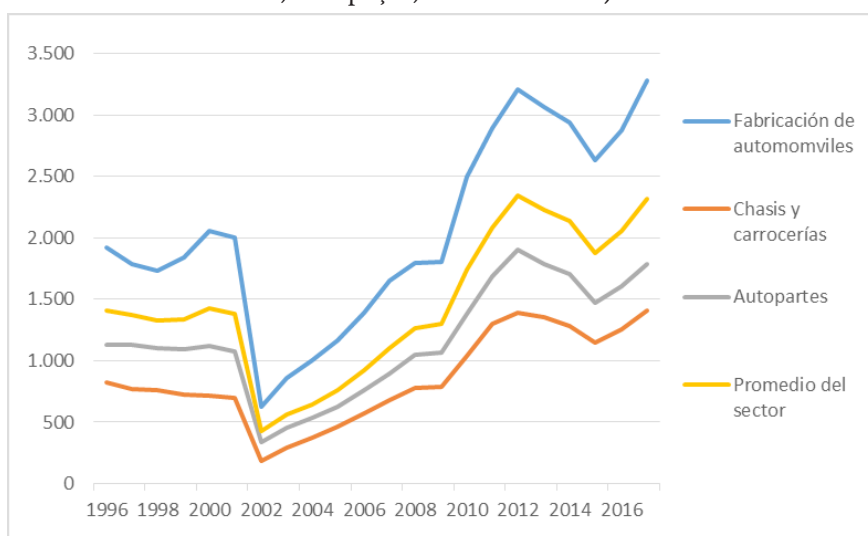
crise do final dos anos noventa para terminar de implementar uma das variáveis contidas na modernização, vinculadas à tecnologia, com sua consequente expulsão de mão de obra do processo de produção. A resposta rápida foi que, em 2002, tivemos os índices mais altos de desemprego em todos os setores da economia argentina, mas o contraste com outros indicadores permitirá reforçar nossa hipótese.

O outro momento em que a produção de automóveis diminuiu drasticamente foi entre os anos de 2001 (pico máximo do período de pós-conversibilidade) e 2015. Entre esses anos, a produção caiu 52%, em coincidência com medidas recessivas implementadas pelo governo de Mauricio Macri que, entre outras variáveis, promoveram uma passagem da economia baseada na produção para outra de valorização financeira e produtos importados. Embora a queda tenha sido menor do que a do período de conversibilidade, a quantidade de unidades produzidas no país caiu para a metade, o que constitui uma cifra significativa e próxima à do período anterior. Nesse contexto, a quantidade de assalariados do setor diminuiu em 3% nas montadoras, em 9% nas fábricas de autopeças e em 6% no setor de modo geral. Como vemos, apesar da enorme variação na produção desde o período de conversibilidade, o incremento na força de trabalho não foi tão significativo e não diminuiu nas mesmas proporções do que no contexto de reconversão, modernização e internacionalização da MPA na Argentina. Indagamos, adicionalmente à hipótese colocada, se esse fenômeno se traduz em uma maior taxa de exploração dos trabalhadores em contextos de maior produção em que não aparecem saltos significativos de incremento de mão de obra. Diversos estudos assinalam, em função disso, que o incremento na produtividade a partir da recuperação econômica do período kirchnerista foi possível, primeiramente, pelo incremento das horas trabalhadas e, depois, pela criação de emprego. Dessa forma, as horas de trabalho aumentaram em uma média anual de 35% entre 2004 e 2006, e em 15% entre 2007 e 2008 (GUEVARA, 2010, p.126).

Observando os níveis salariais, medidos em dólares segundo a taxa de câmbio correspondente a cada ano, vemos que o salário médio do setor entre 1998 e 2011 teve um incremento de 57%. Entretanto, assim como a atividade, de modo geral, sofreu diversas flutuações. Em 2002, em paralelo com a economia argentina, o salário médio do setor sofreu uma queda muito grande em relação a 1998, depreciando-se o salário médio em dólares em quase 70%.

Esse fenômeno está associado à política macroeconômica baseada em uma taxa de câmbio real, estável e competitiva, que permitiu uma rápida reativação econômica e recuperação do emprego (DAMILL & FRENKEL, 2009). Tal recuperação levou oito anos, e apenas, em 2009, o salário médio do setor automotivo chegou a valores similares aos de 1998. A partir de então, apresentou um crescimento muito alto, chegando ao nível máximo em 2012, ano posterior ao recorde de produção, com um incremento de 92% em relação a 20002. O Gráfico 3 mostra a evolução do salário medido em dólares. Como é possível apreciar; em 2015, há uma nova queda, para depois voltar a valores próximos ao pico máximo de 2012.

Gráfico 3 - Evolução das remunerações em dólares (fabricação de automóveis; chassis e carrocerias; autopeças; média do setor). Anos 1996 a 2017



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Hacienda de la Nación.

O aumento das remunerações um ano após o recorde de produção guarda, sem dúvida, uma relação com os processos de negociação coletiva, principalmente aqueles acordos baseados centralmente em reajustes salariais. Em tal sentido, se analisarmos a negociação coletiva nas plantas, entre 2003 e 2015, apenas Toyota, Honda e General Motors negociaram novas Convenções Coletivas de Trabalho (CCT), enquanto que o restante das plantas manteve um reajuste através de acordos cujo conteúdo principal foram pautas de atualização das escalas salariais e acordos de produtividade. Como aponta Santella (2008), durante os anos de 2004 e 2006, deu-se uma série de conflitos nas principais empresas automotivas, que tiveram como objetivo a recuperação do salário. Em tal sentido, e reforçando a hipótese que esboçamos anteriormente em torno da ideia de que a concentração territorial do setor na Zona Norte da RMBA teve uma lógica de “isolamento”, em uma região que, por sua distância das zonas tradicionalmente industriais, possui uma lógica de conflitos sindicais de menor intensidade. Assim, o autor assinala que a distribuição territorial desses conflitos foi majoritária em Córdoba (37%), seguida pelo nível nacional com 30%, e apenas 7% ocorreram na província de Buenos Aires e na cidade de Buenos Aires (SANTELLA, 2008, p.7).

No que se refere aos conteúdos das CCT que regem a atividade, encontramos que todas são negociadas por empresa, o que marca uma diferença com o modelo tradicional na Argentina, que sempre apresentou uma negociação setorial sobre as diversas atividades. Nesse sentido, tomaremos o conteúdo das convenções assinadas nos últimos 15 anos, a saber, das empresas Toyota, Honda e General Motors. Aparece um correlato territorial, dado que, como foi assinalado, Toyota e Honda se instalaram no enclave industrial composto pela região de Zárate e Campana, ao norte da RMBA, e General Motors na RMR, a partir de um retorno à Argentina em pleno auge de reconversão do setor automotivo. Para contextualizar, é importante destacar que tanto a região de Zárate e Campana quanto Rosário conformam geograficamente uma unidade dentro

do chamado Eixo Fluvial do Paraná que, por sua vez, está conectado com o sistema hídrico do sul do Brasil. Isto quer dizer que ambas as regiões – que se encontram a uma distância de 150 km – compartilham sua proximidade com terminais portuários próximos, com saída para o mar e conexões viárias diretas com a Rota do Mercosul, que faz a ligação com o Brasil. Dessa forma, podemos associar três dimensões que já comentamos: 1. Reconversão e internacionalização da MPA a partir do Regime Automotivo do Mercosul; 2. Relocalização e especialização produtiva de certos territórios; e 3. Modelo de gestão do trabalho que se materializa nas CCT.

Quanto ao primeiro aspecto, o novo regime do setor possibilitou a instalação de novas firmas, como Honda e Toyota, fortemente vinculadas à fragmentação e deslocalização empresarial. Um detalhe que não é menor é que cada uma dessas montadoras só produz por completo nas filiais locais um modelo de automóveis. Isso quer dizer que o restante da produção é parte de um fragmento que se completa em outro lugar e está destinado à exportação. No caso da GM, da mesma forma, a volta para a Argentina supôs uma mudança de estratégia de produção, ancorada na dimensão regional/global, assim como as demais montadoras mencionadas. O segundo aspecto, vinculado a este, refere-se a uma espacialização produtiva do território do eixo fluvial do litoral, em que as filiais não apenas têm possibilidades de infraestrutura e circulação, mas também – como no caso de Zárate – possuem o controle de plataformas portuárias destinadas ao transporte específico de automóveis e autopeças (LABORDE; URSINO & ADRIANI, 2013). Em tal sentido, em função do novo acordo do Mercosul, dado que é quase um acordo bilateral com o Brasil, as redes de infraestrutura, viária e fluvial adquiriam grande importância. Passa a fazer sentido então a ideia de que a mudança no comportamento das EMN em nível global, que adotaram uma estratégia fragmentada do processo produtivo, produziu movimentos no nível do território que alteraram a dinâmica espacial dos países onde se instalaram.

O terceiro ponto está ligado à forma de gestão das relações de trabalho que essas empresas adotaram para levar adiante esse processo. Seria algo assim como o nível micro do fenômeno que estamos analisando. Assim, tomamos o modelo de análise desenhado por Delfini e Drolas (2014), que oferece uma tipologia que distingue entre duas categorias complexas: gestão da força de trabalho e sistema de pagamentos variáveis, que combinadas dão lugar a quatro formas de gestão do trabalho presentes nas CCT. Para construir a primeira categoria, foram consideradas as variáveis “jornada de trabalho completa e diferencial”, “polivalência” e “avaliação de desempenho”. A presença de ao menos duas dessas condições define a gestão da força de trabalho como “flexível”, e a presença de uma ou nenhuma a define como “não flexível”. Na categoria sobre pagamentos variáveis, foram utilizadas as variáveis de “pagamentos por produtividade”, “pagamentos por qualidade” e “pagamentos por objetivos”. Aqui, optou-se pelas categorias “sim” ou “não” em torno da presença de um sistema de pagamentos variável (DELFINI & DROLAS, 2014, p.136). Os quatro modelos de gestão do trabalho então se combinam em função da seguinte tipologia:

1. **Gestão de recursos humanos.** Refere-se a uma empresa que combina uma gestão da força de trabalho flexível e implementa um sistema de pagamentos variável.
2. **Flexibilidade organizativa.** Este caso corresponde a uma empresa que tem uma gestão flexível e que não implementa um sistema de pagamentos variável.
3. **Gestão tradicional com incentivos.** Uma empresa deste tipo é aquela que tem uma forma “não flexível” de gestão da força de trabalho, mas implementa um sistema de pagamentos variável.
4. **Gestão tradicional.** Corresponde àquelas empresas que têm uma gestão “não flexível” e não implementam um sistema de pagamentos variável.

Se quisermos situar nesse esquema as unidades da região que assinalamos anteriormente, encontraremos que as três se encaixam na primeira categoria, isto é, caracterizam-se por uma forma de gestão baseada no paradigma dos recursos humanos, com uma gestão da força de trabalho flexível e um sistema de pagamentos variável. Já outras unidades, cujas CCT não foram atualizadas e não sofreram mudanças significativas em sua realocação posteriormente à revitalização do setor durante a década de noventa, distribuem-se nas outras categorias, com esquemas mistos e inclusive com uma gestão tradicional, como é o caso da Ford Argentina.

Processos automotivos recentes: a organização do trabalho territorializado

Para aprofundar a análise assim demarcada conceitualmente, focaremos na região de Zárate e Campana, pretendendo examinar a partir de diferentes arestas a convergência registrada entre as características da zona e as necessidades do setor automotivo transnacional que instalou, nos últimos 20 anos, duas filiais de suas maiores firmas: Toyota em Zárate, em 1997, e Honda em Campana, em 2011.

Tomadas em conjunto, ambas as localidades constituem uma aglomeração urbana situada a 90 km da cidade de Buenos Aires e a 200 km de Rosário, sobre uma faixa do Rio Paraná, e fazem parte do chamado “corredor central do Mercosul”, que liga as principais cidades do país aos portos do Cone Sul, Atlântico e Pacífico. Segundo dados do Censo 2010, elas têm por volta de 200.000 habitantes. Trata-se de cidades que conformaram, nas últimas décadas, um importante polo industrial e portuário, e cujo dinamismo registrou níveis superiores à média da região. Nelas, o setor manufatureiro representa cerca de dois pontos do produto bruto geográfico – PBG (2% em Zárate e 3,5% em Campana).

Em princípio, devemos vincular esse último dado com as características de sua privilegiada vinculação com importantes eixos

de transporte e comunicação inter-regional: troncais ferroviários, rodovias provinciais e nacionais, a hidrovia Paraguai-Paraná (que conecta com o Oceano Atlântico o litoral fluvial argentino e as regiões interiores dos países limítrofes), a autoestrada Buenos Aires-Rosário-Córdoba (por meio da qual se conecta com o centro, norte e oeste do país) e a ponte ferroviária Zárate-Brazo Largo (que liga a região com o nordeste do país e os vizinhos Uruguai, Brasil e Paraguai). Além disso, conta com uma infraestrutura de escritórios, depósitos e portos de níveis destacados, entre os quais cabe ressaltar o primeiro porto na América Latina dedicado especialmente ao movimento de veículos (Autoterminal Zárate).

Entretanto, ligada às mencionadas vantagens de serviços e infraestrutura características dessa zona, desenvolveu-se uma dinâmica territorial na qual as empresas transnacionais e os atores locais (públicos e privados) se vinculam de modo particular, dando corpo à configuração e reconfiguração da região como tal. As novas estratégias de fragmentação produtiva e realocização empresarial, globalmente empreendidas pelas empresas, impõem novas lógicas à governabilidade local e à configuração urbana da periferia receptora de investimentos.

É especialmente significativo observar o modo em que tais relações se cristalizam em cada caso particular, para poderem refletir, inclusive, sobre o caráter – ativo ou não – que elas podem efetivamente exercer, no que se refere ao desenvolvimento da malha produtiva, nos territórios periféricos imersos em esquemas globais de produção. Nesse sentido, vamos nos deter no caso da Toyota e sua relação com a estrutura produtiva da localidade de Zárate. A análise, tanto do Plano Estratégico elaborado pelo município, em 2009, quanto da Portaria N° 3971 de 2011, emitida pelo poder legislativo dessa localidade, permite que encontremos algumas pistas.

Em primeiro lugar, nas conclusões do citado plano, observa-se a importância de uma vinculação das empresas locais com as indústrias mais dinâmicas da estrutura produtiva local, e sobressai

uma tendência ambivalente: crescimento das vendas e dos volumes de produção das pequenas e médias empresas e, ao mesmo tempo, marcada limitação à sua capacidade de inovação e de expansão geográfica a mercados de venda. A Pesquisa Produtiva, realizada no contexto da elaboração do plano em questão, registrou que 66,6% dos estabelecimentos industriais consultados vendem sua produção a grandes empresas, o mesmo acontecendo com 64,7% dos estabelecimentos prestadores de serviços. As empresas líderes representam 33,7% do total dos estabelecimentos registrados, e absorvem por volta de 70% da mão de obra registrada do município. Isso que dizer que uma enorme porção da estrutura produtiva de Zárate gira em torno de um conjunto de atividades encabeçadas por grandes estabelecimentos, muito embora a articulação com empresas líderes não pareça ter favorecido de forma suficiente a modernização e o desenvolvimento autônomo das pequenas e médias empresas locais.

Observa-se também que 7,7% dos estabelecimentos consultados recebem assistência técnica de outras empresas. Isso pode ser relacionado com o que expressam os Relatórios de Sustentabilidade da Toyota, nos quais a empresa declara que um de seus princípios fundamentais é a denominada “Contribuição Econômica Local-Bom cidadão corporativo”, por meio da qual se procura fomentar o desenvolvimento de fornecedores de capital local pela implementação do Sistema de Produção Toyota, formando pessoal-chave e desenvolvendo níveis médios e inferiores de mando nos fornecedores envolvidos. É possível ler esse fenômeno como um modo com o qual as EMN configuram as malhas produtivas nas quais se inserem, exercendo sua influência por diversos meios, seja estruturando a produção nas diversas instâncias do processo, seja determinando perfis de formação das forças produtivas. A esse respeito, o plano mostra que a oferta formativa não consegue suprir a demanda das empresas, impossibilitando a contratação de pessoal especializado e, ao analisar a malha produtiva, destaca que a mão de obra empregada se divide em partes iguais entre assalariados de plantas

industriais (11 mil) e funcionários de fornecedores de serviços para essas plantas (11 mil), o que se insere dentro do processo geral de “dessalarização” da força de trabalho, típica da expansão do paradigma flexível.

Do outro polo da relação, a leitura da norma de 2009 permite observar o modo em que os governos locais adotam posicionamentos específicos perante a nova dinâmica produtiva que os atravessa. Há nela referência às tarefas que competem às administrações públicas municipais no que tange a facilitar a instalação empresarial em seu território e a associada geração de emprego, assumindo como tarefa primordial a participação direta por meio do estabelecimento de mecanismos que fomentem a instalação e consolidação empresarial, definindo os espaços atrativos para o investimento. É particularmente significativo que tal normativa se aprove com a expressa intenção de modificar um dado que se apresenta como problemático, a saber, o fato de que as empresas da zona ocupem mão de obra majoritariamente proveniente de outras localidades, e de um perfil formativo de escassa oferta local. Mediante o uso de ferramentas fiscais, então, a normativa procura incidir no planejamento e no direcionamento do crescimento industrial, fomentando a contratação de mão de obra local e a execução de programas de desenvolvimento de fornecedores locais.

Relacionar o texto da portaria mencionada com o estabelecido no Plano de Desenvolvimento Estratégico referido permite observar como os Estados locais das regiões nas quais o capital transnacional se instalou (neste caso especificamente aquele que se valoriza por meio da produção de automóveis) tiveram de modificar suas ferramentas de intervenção diante do novo cenário econômico e produtivo.

Esses dados têm seu correlato também em um nível micro, ou seja, perpassam ainda os modos de as pessoas se vincularem e o que poderíamos denominar *subjetividades coletivas*, isto é, que compõem uma forma particular em que os indivíduos constroem seu vínculo com o território. Para analisar esse fenômeno, trabalhamos sobre o

registro de campo realizado a partir de uma visita às cidades objeto do presente estudo, onde realizamos uma entrevista com uma representante da Área de Emprego e Capacitação. Detalharemos, então, alguns eixos nos quais acreditamos que seja interessante examinar a problemática proposta.

A primeira aproximação ao lugar foi a partir da observação do espaço. Encontramos, por um lado, uma concentração de pequenos enclaves industriais, ou seja, pequenos e médios estabelecimentos e, em contraposição, uma dispersão na localização de grandes empresas, especialmente as plantas automotivas. Nesse sentido, é interessante destacar que a filial da Honda Argentina aparece como a mais separada da malha urbana, situada em uma zona de aparentes características rurais, podendo-se acessar apenas através de uma rodovia. Essa característica apresenta uma notável diferença com as plantas da Toyota e da Axion – estas em Zárate – que se encontram nas proximidades da cidade – e que se instalaram em um período anterior. Pudemos observar também certa segregação espacial que se expressa em bairros operários, tanto planejados quando não planejados. Ganham destaque neste ponto três polos opostos: em primeiro lugar, um bairro com características de assentamento, separado do centro; em segundo, um complexo habitacional semifechado construído pela Toyota para seus trabalhadores e, em terceiro lugar, outro complexo, muito mais extenso, construído pela metalúrgica Dálmine, hoje parte do grupo Tenaris. No segundo caso, foi notória a diferenciação com o resto da cidade, já que se encontrava totalmente fechado, impossibilitando qualquer tipo de interação. No terceiro caso, as construções cumpriam todas as características da urbanização fordista, a saber, de grandes complexos para a classe trabalhadora.

A partir do relato, surgem alguns aspectos que aprofundam a observação. Segundo a nossa entrevistada, o vínculo entre o Estado local e a empresa Honda é muito escasso: só realizam ações conjuntas no âmbito do social e não há grande participação da força de trabalho local na empresa. Não ocorre o mesmo com as outras

empresas, que foram modulando a região e construindo um processo de identificação, especialmente Dálmine/Tenaris, que foi a que deu início ao processo de industrialização em Campana. Nesse sentido, da entrevista, surge a ideia de uma *linha do tempo* que teria organizado a localidade: uma primeira etapa na década de cinquenta, com a instalação da Dálmine (Tenaris) e a petroleira Esso (Axion), com um grande impacto social. Durante esse período, foram construídos bairros com infraestrutura, escolas técnicas; em suma, o processo *deu ritmo à cidade*. Uma segunda etapa, na década de noventa, com a chegada da filial automotiva Toyota e das cervejarias Quilmes e Isenbeck, teve impacto, sobretudo, no mercado de trabalho, constituindo uma expansão na participação dos habitantes no mercado de trabalho. Por último, uma terceira etapa é inaugurada na pós-conversibilidade, com a chegada da filial da Honda Argentina como expoente.

Conforme assinalamos, o relato ressalta a participação na vida social daquelas empresas que se instalaram em período anteriores, e estas aparecem como as que têm maior interação com a comunidade atualmente. Aqui surge um elemento para pensar a problemática.

A idiosincrasia de Campana está vinculada ao ritmo que foi impresso na cidade pela metalúrgica Dálmine. Em contraposição com Zárate, Campana teve indústria mais precocemente e isso configurou uma forma de comportamento da comunidade. Em Campana dizemos que a gente se move em função dos três turnos da fábrica. Embora já não existam esses três turnos. (Pesquisa de campo).

Aparece aqui a ideia de uma *interação não explícita* entre o processo de produção e o território, ou seja, na medida em que a cidade se desenvolveu no ritmo da fábrica, nos marcos de um paradigma de produção totalizador, os vínculos sociais e a cultura da comunidade

foram sendo marcados por esses ritmos e práticas emanadas da forma em que se estruturava a produção. É interessante destacar que não surge do relato uma menção especial à empresa Esso (Axion), que teve seu desenvolvimento de forma paralela, o que a priori nos permite pensar se isso não está vinculado à inserção local (mercado interno) da Dálmine, ao menos em seu início, em contraposição à Esso, cuja localização (porto) e produção (refinaria de combustível) estão mais ligadas ao mercado global.

Quanto à Honda, na entrevista se ressalta que:

“Quando você entra não tem jeito de se vincular com a Empresa. Todos se vestem igual, incluindo os gerentes”. (Pesquisa de campo).

Isto marca uma ideia de isolamento, dado que a imagem de padronização até na vestimenta parece lembrar uma sala de operações na qual é necessário preservar o ambiente de qualquer fator externo de contaminação. Evidentemente esta apreciação tem seu correlato no vínculo institucional e territorial, tal como analisamos anteriormente. Por fim, a interação dessas empresas com o tecido social é escassa, de acordo com o relato de nossa entrevistada, especialmente de parte da indústria automotiva, que tem sua própria lógica de vinculação com empresas fornecedoras que não necessariamente estão localizadas na região. Sobre a questão do mercado de trabalho local, da entrevista surge que, nos inícios do desenvolvimento industrial da cidade, e em decorrência da interação com a Dálmine, gerou-se uma oferta de educação técnica que nutria a demanda de mão de obra. Com o tempo, e como consequência das diversas políticas educativas, essa vinculação entre oferta educativa e processo de produção foi se deslocando, o que obrigou a empresa, em tempos recentes, a desenvolver sua própria oferta, não mais de caráter público, mas sim privado. Esse elemento também implica uma mudança de comportamento, pois – como vimos – desde a década de cinquenta, a empresa se dedicou a desenvolver

uma forte vinculação entre sua gestão e a dimensão público-institucional. Nos últimos tempos, isso parece ter mudado em direção a uma aposta no privado.

Considerações Finais

Neste capítulo, interessou-nos abordar as dinâmicas atuais do capitalismo globalizado partindo do estudo do setor automotivo na Argentina. Para tanto, considerou-se importante assinalar certas tendências observadas no comportamento das empresas multinacionais em vista do enorme poder de incidência que possuem sobre economias dependentes como a Argentina. São processos que, embora tenham mantido certa continuidade sob os governos kirchneristas, aprofundaram seu grau de dependência a partir do final de 2015, na medida em que se fortaleceram os vínculos de dependência em relação ao capital financeiro e se eliminaram todas as políticas distributivas implementadas durante o período 2003-2015. Nesse contexto de tendências de longo e de curto prazo, pudemos destacar as lógicas de deslocamento territorial regimentadas pelo capital multinacional em geral – principalmente das grandes unidades produtivas – e o modo em que o setor automotivo acompanhou e consolidou tal processo em função da enorme capacidade de incidência nas cadeias produtivas que possui. Tal processo de realocização produziu uma forte concentração e especialização produtiva, destacando-se a Zona Norte da Grande Buenos Aires, de Rosário e Córdoba, cidades situadas no corredor ligado ao Mercosul.

Como assinalamos, o capital impõe condicionantes aos setores públicos, reorientando investimentos em infraestrutura e incentivando privilégios fiscais, mas também busca dotar o processo de trabalho de certos traços precisos. Para analisar esse aspecto, buscamos a orientação adotada nas Convenções Coletivas de Trabalho no que se refere ao estado das correlações de força em um determinado contexto político. Partindo daí, pudemos verificar que adotam uma forma de gestão baseada no paradigma dos recursos humanos, com

uma gestão da força de trabalho flexível e um sistema de pagamentos variável. Já outras unidades, cujas CCT não foram atualizadas e não sofreram mudanças significativas em sua realocação posteriormente à revitalização do setor durante a década de noventa, distribuem-se nas outras categorias, com esquemas mistos e inclusive com uma gestão tradicional.

Por se tratar de um setor muito dinâmico, interessou delinear as estratégias que ele vem desenvolvendo em um território novo para sua instalação, como é o núcleo produtivo Zárate-Campana, território com fortes vantagens comparativas, que permitem compreender as atuais tendências em relação às lógicas do mercado de trabalho e seu impacto local.

REFERÊNCIAS

CASTELLS, Manuel (1979). *La cuestión urbana*. Editorial Traficantes de Sueños, Madri.

CEPAL (2017). *Las transformaciones tecnológicas y sus desafíos para el empleo, las relaciones laborales y la identificación de la demanda de cualificaciones*. Colección Documentos de Proyectos.

CICCOLELLA, Pablo (1999). “Globalización y dualización de la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa”. *Revista Eure* (Vol. XXV. N| 76), Santiago de Chile.

DAMILL, Mario e FRENKEL, Roberto (2009). Las políticas macroeconómicas en la evolución reciente de la economía argentina, CEDES, N° 65 pp. 1-1

DELFINI, Marcelo e DROLAS, Ana (2014). “La gestión del trabajo en el marco de la negociación colectiva de EMN”, *Sociología, Problemas e Prácticas* [online], 76 | 2014, Posto online em 04 novembro de 2014. URL: <http://spp.revues.org/1748>.

DELFINI, Marcelo (2010). “Prácticas y estrategias empresarias para la reproducción de la dominación en los espacios de trabajo. Formas de control obrero en el sector automotriz”, *Trabajo y Sociedad*, vol. XIII p.1-1

DELFINI, Marcelo; Roitter, Sonia; Erbes, Analía e Yoguel, Gabriel (2008). “Competencias endógenas y vinculaciones en agentes pertenecientes a las tramas productivas automotriz y siderúrgica” *Revista Economía: Teoría y Práctica*, núm. 26, 2007, p.69-118.

Dirección de Estadísticas de la Provincia de Buenos Aires http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/images/PBG/PBG_2014.pdf.

DONATO LABORDE, Matias (2014). “Dinámicas territoriales de la industria automotriz Argentina (1990 – 2002)” *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*. Nro 15, p.133-148.

DONATO LABORDE, Matías, Ursino, S., Adriani, H. (2013). *Dinámicas territoriales en el frente portuario de la microregión Zárate – Campana en las últimas dos décadas*. Revista Geograficando. UNLP – FHCE, Departamento de Geografía. Argentina.

GUEVARA, S. (2012). “Trabajadores de la industria terminal automotriz del Mercosur: acciones ante la nueva etapa de la crisis de superproducción mundial del capital”, *Espacio Abierto. Cuaderno Venezolano de Sociología*, Caracas; 2012 vol. 21 p. 5 – 15.

HARVEY, David (2005). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume.

Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas. Presidencia de la Nación Argentina. Informes de Cadenas de Valor. Automotriz y Autopartista. Año 1 – N° 4. 2016.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2004): *Utilización de la capacidad instalada en la industria, mayo de 2004*. Buenos Aires: INDEC. Recuperado de https://www.indec.gov.ar/nuevaweb/cuadros/13/capacidad_06_04.pdf.

LABORDE, Ursino y Adriani, (2013). “Dinámicas territoriales en el frente portuario de la microregión de Zárate y Campana en las últimas dos décadas”, *Geograficando* vol. 9 n°. 9. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.6065/pr.6065.pdf.

PINAZO, Germán Diego (2013). “La nueva división internacional del trabajo y su impacto en la periferia: Un análisis desde las transformaciones en la industria automotriz Argentina entre los años 1991 y 2010.” Director: Julio Gambina. Data de Defesa: 28/10/2013.

PINAZO, Germán; Santarcángelo, Juan y Fal, Juan (2011). “Los motores del crecimiento económico en la Argentina: rupturas y continuidades”, *Revista Investigación Económica*, vol. LXX, 275, p.93-114.

Plan de Desarrollo Estratégico de Zárate, 2007. Reportes de Sustentabilidad de Toyota: <https://www.toyota.com.ar/acerca/ciudadaniacorporativa/reportes/>.

Santarcángelo, Juan; Fal, Juan; Pinazo, Germán (2011). “Los motores del crecimiento económico en Argentina: rupturas y continuidades”. *Revista Investigación Económica* (Volumen LXX, 275).

SANTELLA, Agustin (2008). Reactivacion de los conflictos en el sector automotriz argentino 2005 2006, Labour conflicts in contemporary Argentina, p.1-1 <http://www.iisg.nl/labouragain/documents/santella.pdf>.

SASSEN, Saskia (2007). *Una sociología de la globalización*, Katz Editores, Espanha

SPINOSA, Lucas; DELFINI, Marcelo y Montes Cató, Juan. (2017). “Circuitos productivos, territorio y redefinición de las estrategias de las empresas multinacionales” en Ventrici, Miglio, Bosisio, Pinazo (comp.) *El trabajo y las Empresas multinacionales en la Argentina de hoy: economía, relaciones laborales y conflictividad*, Editorial UNGS, Buenos Aires.

TOMADONI, C. (2009). *Los autos nunca compran autos. Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz*. Ed. Encuentro Grupo Edito. Córdoba, Argentina.

TORRES, Horacio (2001). Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990, EURE (Santiago) v.27 n.80. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000003

VENTRICI, P.; MIGLIO, M. R. Pinazo, G. e Bosisio, W. (comp.) (2018). *El trabajo y las empresas multinacionales hoy Economía, relaciones laborales y conflictividad*, UNGS editores, Buenos Aires. <https://ediciones.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/2018/10/9789876303729-completo.pdf>