



INTEGRAÇÃO PRODUTIVA EM PROCESSOS DE REGIONALIZAÇÃO ECONÔMICA: O MERCOSUL EM QUESTÃO

Resumo

A regionalização econômica sobressai no debate contemporâneo sobre a espacialidade da acumulação de capital, e seus efeitos nos países e regiões envolvidos têm realce entre os aspectos abordados. Exibe especial destaque o problema da integração produtiva, implicando divisão espacial do trabalho, especialização das funções e complementaridades entre processos distribuídos nesses territórios supranacionais. No Mercosul, esquema de regionalização-integração com grandes desigualdades e assimetrias históricas, a integração produtiva mostra pouco alcance e, devido a razões estruturais e à própria dinâmica do referido processo, concentra-se, desde o início, no eixo Argentina-Brasil. A indústria automotiva tem proeminência nessa questão, apresentando forte comércio intrabloco em veículos, peças e componentes – um quadro que reflete as estratégias das empresas multinacionais implicadas. Traduzindo o entendimento de que os resultados até então obtidos na matéria eram pobres e que avançar nesses termos é fundamental, criou-se, bem mais tarde, um programa específico para promover a integração produtiva no Mercosul.

Palavras chave: regionalização econômica; integração produtiva; Mercosul

Classificação JEL: F15, L23, F23

Abstract

Processes of economic regionalization, specially their consequences in the countries and regions involved, have a prominent place in the current debate

on the spatial dimension of capital accumulation. An issue of particular interest is production integration, implying spatial division of labor, specialization of functions and complementarities among processes scattered in such supranational territories. Within Mercosur, a regionalization-integration process showing important historical inequalities and asymmetries, production integration is very poor and, due to both structural reasons and the dynamics of the integration itself, is restricted to the axis Argentina-Brasil. The car industry stands out in this matter, with considerable intra-regional trade concerning vehicles, auto parts and components, a situation that reflects the strategies of the multinationals involved. Translating the perception that, despite its importance, results in this subject have been scarce, and also that there is room to progress, a specific program intended to promote production integration in Mercosur was finally, albeit belatedly, created.

Keywords: economic regionalization; production integration; Mercosur

1. Introdução

A regionalização econômica, especialmente quando envolve integração baseada em acordos formais entre países, sobressai no debate contemporâneo sobre a espacialidade da acumulação de capital. Esse tipo de processo foi observado em diversos continentes desde o Segundo Pós-Guerra, sobretudo, e adquiriu

feições “paradigmáticas” na experiência europeia a partir da década de 1950.

Embora as correspondentes iniciativas apresentem diversidade de formas, contextos e motivações, compartilham ao menos este aspecto: os países participantes vislumbram benefícios com o engajamento. De fato, não se imagina conduta pró-participação, que afeta os vínculos com outros países implicados e com o resto do mundo, sem expectativas de benefícios, ainda que sua concretização não esteja previamente assegurada. Entre as vantagens, perfila-se a dinamização da economia: a presença em mercados ampliados, em condições preferenciais, representa desafios ligados à concorrência, mas igualmente permite atingir consumidores que, de outro modo, seriam menos acessíveis, podendo ambas as perspectivas motivar novos investimentos, de origens diversas, ativando a economia.

Contudo, as oportunidades relacionam-se, principalmente, às especializações e complementaridades surgidas ou intensificadas no seio do bloco, com as estruturas produtivas (nacionais, subnacionais) interagindo mais fortemente, em meio a estímulos ao crescimento. Em outras palavras, os maiores benefícios vinculam-se ao caráter produtivo da integração, vale dizer, à integração produtiva, possibilitando ganhos de escala, atualização tecnológica e organizacional e maior produtividade. Tal assunto, assimilado à espacialidade da acumulação de capital, é

básico no debate sobre os efeitos da regionalização econômica e sua incidência.

A integração produtiva nos processos de regionalização é o tema geral deste artigo, cujo foco principal é a experiência do Mercado Comum do Sul (Mercosul). Seu principal objetivo é, após apresentar os termos da discussão sobre a importância do caráter produtivo da integração, abordar a incidência desse aspecto da regionalização econômica na trajetória do Mercosul, contrastando as aspirações iniciais e a situação que se instalou. Inicia-se com uma sistematização do debate sobre a distribuição dos efeitos da regionalização, ao qual se vincula o problema da integração produtiva. Em seguida, a atenção recai sobre a experiência do Mercosul.

2. Termos do debate: regionalização, desigualdades e integração produtiva

Para abordar o papel da integração produtiva na regionalização econômica, é útil começar pelo problema das desigualdades de desenvolvimento nesses processos, depois focalizando o tema da fragmentação espacial da produção.

2.1. Distribuição espacial dos efeitos da regionalização econômica

Entre os resultados mais importantes dos processos de regionalização econômica figuram os ganhos em economias de escala, cuja base é o acesso facilitado a mercados maiores, devido

à redução ou eliminação dos direitos alfandegários intrabloco, acompanhada, nas uniões aduaneiras, pela proteção da tarifa externa comum. Também promovem dinamização econômica aspectos como menor incerteza comercial e progresso tecnológico, este favorecido pela possível transmissão, entre setores e empresas, de avanços nesse sentido, repercutindo em especialização e produtividade. Tudo isso tende a ressoar nos investimentos, órbita de manifestação talvez mais eloquente de como os agentes enxergam as possibilidades promovidas pela regionalização.

O aumento da concorrência tem, igualmente, grande importância, pois a retirada ou redução dos direitos alfandegários aprofunda os desafios para os produtores. Entretanto, a diversidade de setores, empresas e contextos, incluindo os arcabouços institucionais – refletindo os atributos territoriais e as trajetórias históricas –, costuma significar uma desigual distribuição espacial dos efeitos da regionalização. Essa pluralidade manifesta-se, inclusive, na promoção e atração de novos investimentos, e, desse modo, a regionalização pode contribuir para o aumento das diferenças de desenvolvimento existentes (entre países ou regiões) e para o surgimento de novas situações de desigualdades.

Esse tipo de problema chamou a atenção na experiência europeia. Já nos anos 1940 e 1950, dizia-se que a redução ou derrubada das

barreiras comerciais levaria à maior concentração de investimentos nas áreas historicamente mais dinâmicas em termos industriais (BYÉ, 1958; GIERSH, 1949-1950). Vinculado às economias externas e melhorias nos transportes, esse efeito surgiria mesmo que os custos de mão de obra fossem mais elevados nesses locais, de onde as mercadorias atingiriam, sem barreiras comerciais, todos os recantos do grande mercado constituído pela integração. A concentração espacial dos investimentos aprofundaria as desigualdades no âmbito do bloco, ou seja, impulsionaria a divergência inter-regional, agravada até mesmo pela provável drenagem de recursos (capital, mão de obra) das áreas periféricas pelos centros em crescimento.

Para Krugman (1991), essa tendência mostrou-se dominante na projeção rumo à União Econômica e Monetária. Inspirada em autores interessados por questões desse tipo em meados do século passado, como Hirschman (1961), Myrdal (1968) e Perroux (1967), sua análise destacou os retornos crescentes, as externalidades, os custos de transporte e o dinamismo da demanda, entre os fatores da concentração. Também Puga e Venables (1998) argumentaram em linha semelhante, examinando as interações entre custos, concorrência imperfeita e vínculos insumo-produto.

Em outra direção, assinalou-se que a maior pressão concorrencial faria as empresas

buscarem menores custos de produção, do que poderiam resultar transferências de atividades para áreas exibindo menores salários, presença industrial e dinamismo econômico (BALASSA, 1964). O crescimento econômico na periferia do bloco europeu acabaria, assim, promovido, com adensamento das relações produtivas e com resultados em emprego e renda. Nessa visão, a desconcentração espacial dos investimentos conduziria a menores desigualdades, produzindo convergência inter-regional. Venables (2003) sugere, argumentando no marco das vantagens comparativas, que pode ocorrer convergência dos níveis de renda *per capita* regionais quando a integração envolve países ricos, com maior homogeneidade de conjunto. Uma grande diferenciação, típica dos agrupamentos de países muito heterogêneos, representaria, ao contrário, tendência de agravamento das desigualdades, em consequência do próprio movimento de regionalização-integração.

Ambas as situações constituem estilizações da realidade. Um mesmo processo de regionalização-integração pode registrar combinações de concentração-divergência e desconcentração-convergência, quanto à distribuição dos investimentos e quanto ao dinamismo econômico e ao desenvolvimento, com intensidades e abrangências diversas segundo as atividades e circunstâncias. Mesmo assim, tais representações podem servir de chave de leitura sobre experiências concretas, pois pensar nesses termos

significa considerar questões que concernem à presença persistente de desigualdades ou ao seu agravamento, problemas que, como a observação histórica indica, são capazes de desestimular o envolvimento dos países e colocar em risco a própria integração.

Contudo, só com respeito a situações concretas se pode falar da predominância de processos de divergência ou convergência inter-regional em blocos de países. Nesse sentido, cabe assinalar que, na experiência europeia, já em meados dos anos 1970, decidiu-se criar o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), pela urgência de um instrumento capaz de nutrir a distribuição espacial dos investimentos. O motivo foi o entendimento de que os resultados agregados daquele processo de integração (na dinamização do comércio e da produção, por exemplo) não tinham contrapartidas locais ou regionais nas áreas mais distantes do *core* europeu.

São igualmente ilustrativas algumas experiências fora do centro do capitalismo. Na América Latina, cabe realce para a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), criada em 1960 sob os auspícios da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), e para o Pacto Andino, surgido em 1960 e tornado Comunidade Andina de Nações em meados dos anos 2000 (VAITSOS, 1979). Na África, o assunto mereceu destaque com relação

ao Mercado Comum da África Oriental, nos anos 1960 (WIONCZEK, 1966). As razões não eram fortuitas: “[...] a integração econômica é [...] um processo inclinado a conflitos e tensões” (VAITSOS, 1979, p. 105), e “[...] o problema que repetidamente aparece no centro dos conflitos distributivos é o da localização das atividades produtivas.” (*ibidem*, p. 109).

Portanto, a esfera da produção tem importância fundamental na regionalização econômica. Quando o caráter produtivo da integração se faz presente, uma menor concentração espacial dos reflexos positivos desse processo tende a ser testemunhada: integração produtiva significa melhores possibilidades de distribuição dos impulsos econômicos da regionalização, com suas consequências, afetando a espacialidade da acumulação de capital nos territórios envolvidos.

2.2. *Concentrando o foco: o caráter produtivo da integração*

A questão central da integração produtiva diz respeito às interdependências e complementaridades entre processos em curso em diferentes países ou regiões da área envolvida em regionalização econômica. Assunto chave, portanto, é a especialização das atividades e unidades (empresas, estabelecimentos) participantes das relações transfronteiriças, com divisão espacial do trabalho acompanhada de, paralelamente, desintegração dos processos

produtivos e integração comercial (DULLIEN, 2010). O substrato são as vantagens percebidas nessa fragmentação, cuja incidência cresceu nas últimas décadas, segundo estudos como o de Los, Timmer e Vries (2013), um dinamismo que se manifesta, sobretudo, em forte expansão do comércio internacional de peças e componentes (JONES, KIERKOWSKI & LURONG, 2005).

Registre-se que é antigo o interesse da teoria econômica por essa relação entre aumento do mercado, especialização das atividades e separação das funções no espaço: no início do século XX, Young (1928, pp. 538-539 – grifo do autor) assinalava que, representando

[...] ajuste a uma nova situação criada pelo crescimento do mercado para os produtos finais da indústria, a divisão do trabalho entre indústrias é um instrumento de retornos crescentes. Ela é mais do que uma mudança incidental para garantir integralmente as vantagens dos métodos capitalistas de produção [...], pois tem algumas vantagens próprias que são independentes de mudanças nas técnicas de produção. Por exemplo, permite uma maior especialização na gestão, e as vantagens de tal especialização são geralmente reais [...] Ela ainda se presta a uma melhor distribuição geográfica das operações industriais, e essa vantagem é inquestionavelmente real e importante. [...] Uma melhor combinação de vantagens de localização [...] pode ser obtida pelas indústrias mais especializadas. Mas a maior vantagem assegurada pela divisão do trabalho entre indústrias é a realização mais completa das economias ligadas aos métodos capitalistas [...] de produção.

Embora sobressaia mundialmente, é no Leste Asiático que se observa particular vigor de fragmentação produtiva traduzida em forte comércio internacional de peças e componentes (ATHUKORALA & YAMASHITA, 2007). Em quaisquer contextos, entre os principais fatores, figuram meios de transporte e comunicações aprimorados e de menor custo, como ressaltam Jones & Kierzkowski (2005). Também a diminuição das barreiras comerciais entre os países lubrifica esses movimentos, sugerindo que as razões são diversas (HILLBERRY, 2011), merecendo referência, inclusive, as próprias mudanças na organização produtiva no sentido da decomposição internacional das funções, como sustentam Moati e Mouhoud (2005). Igualmente diverso é o escopo da fragmentação, pois esta pode ocorrer dentro de uma mesma empresa ou entre empresas independentes (GIANSOLDATI, 2010). Outro aspecto é que a proximidade geográfica costuma afetar, no sentido do encorajamento, essa decomposição, motivo pelo qual a regionalização-integração econômica representa-lhe um contexto fértil, como salientam Johnson e Noguera (2012).

Esses fatores têm presença destacada nos processos testemunhados na União Europeia (ZEDDIES, 2007). Simultaneamente à crescente inserção de atividades produtivas europeias em cadeias mundiais, a integração produtiva no plano interno avançou sobremaneira, um movimento intensificado com a entrada de países

da Europa Central e do Leste no bloco europeu (FOSTER, STEHRER & TIMMER, 2013). A indústria automotiva é um eloquente exemplo, com a singularidade de exibir intensos fluxos intraindustriais de cunho mais horizontal, com trocas de produtos que são diferenciados, porém exibem semelhança no nível de qualidade (KAWECKA-WYRZYKOWSKA, 2009).

Aspecto importante para a abordagem deste artigo é que o binômio interdependência-fragmentação pode representar contraforça à eventual tendência de concentração espacial do dinamismo econômico nos processos de regionalização-integração, um problema central no correspondente debate, como assinalado anteriormente. Com efeito, a fragmentação promoveria a especialização das funções em cadeias produtivas desmembradas entre países e regiões, contribuindo para a propagação do conhecimento e do *know how* e para o fortalecimento das empresas, inclusive de menor porte (JONES, KIERKOWSKI & LURONG, 2005). Em termos gerais, isso contrabalançaria possíveis tendências de concentração espacial dos investimentos, as quais respondem pelo essencial das desigualdades em processos de regionalização-integração, conforme ressaltado.

As economias ligadas à especialização das operações são tanto maiores quanto mais vasto é o mercado, como argumenta Balassa (1964).

Assim, a regionalização econômica, por ampliar

o mercado, representaria, em si própria, um estímulo à fragmentação produtiva, haja vista as vantagens incrustadas. A fragmentação tende a crescer em intensidade, ampliando a divisão do trabalho e a integração industrial em escala de bloco, na medida em que empresas ou estabelecimentos percebem ganhos em diferenciar suas operações, especializando-as e tornando-as complementares.

Daí que, se fragmentação e especialização outorgam proveitos às empresas, e beneficiam mesmo a indústria como um todo, processos de regionalização seriam capazes de favorecer um maior crescimento em escala de bloco. Note-se, todavia, que a fragmentação e a especialização não resultam, necessariamente, em distribuição “homogênea” dos impulsos de dinamização, pois as atividades podem se localizar ou se expandir somente em países, regiões ou localidades que, pelo jogo das externalidades, por exemplo, representem atrativos para as empresas. Assim, efeitos como o surgimento de novos e induzidos setores tenderiam a se restringir a algumas localizações, mostrando-se sugestiva a criação institucional, em algumas experiências, do que Balassa (1964, pp. 261-262) denominou acordos de complementaridade, mirando “[...] a partilha da produção de várias peças e componentes utilizados no mesmo processo produtivo.”

3. Um olhar sobre o Mercosul

Os idealizadores do Mercosul, cujos Estados Partes são Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela¹, os quatro primeiros como fundadores – signatários do Tratado de Assunção, de 1991 (TRATADO..., 1991) –, consideravam a integração produtiva como um aspecto estratégico do contemplado processo. Tanto assim que, no preâmbulo daquele documento, consignou-se que a aceleração dos “processos de desenvolvimento econômico com justiça social” em cada país, objetivo maior da iniciativa, seria atingida mediante procedimentos que incluiriam “a complementação dos diferentes setores da economia”. Nessa postulação, inscrevia-se o entendimento de que a interdependência econômica pode promover um efetivo envolvimento conjunto na dinâmica da integração, requisito para uma inserção internacional desses países nas condições então pretendidas pelas suas lideranças.

3.1. Mercosul, uma trajetória oscilante e crivada de assimetrias

Mais de dois decênios se passaram desde que se registrou a entrada em vigor, em janeiro de 1995, dos aspectos (incompletos) de uma área de livre comércio e de uma união alfandegária, pertencentes à estrutura do Mercosul. Nesse período,

os principais efeitos incluíram o crescimento dos investimentos estrangeiros diretos (IED) no eixo formado por Argentina e Brasil e a intensificação do comércio intrabloco. Entretanto, houve mudanças em ambos os movimentos ao longo do período.

Até o início dos anos 2000, vivenciou-se um *boom* dos IED, nutrido, talvez principalmente, pelas privatizações nos dois maiores países; mas, na primeira metade daquela década, prevaleceu um mercado refluxo, depois seguido de retomada, principalmente no Brasil. No âmbito industrial, sobressaiu o setor automotivo, que modernizou as estruturas produtivas já instaladas, multiplicou as empresas em operação e acelerou o lançamento de novos produtos, ocorrendo aumento da desnacionalização no segmento de autopeças, como se observou no Brasil (CEPAL, 2010).

O período também registrou forte expansão do comércio intrarregional, apesar das oscilações. Aspecto merecedor de realce é que a importância desse mercado é bastante diferenciada entre os países fundadores. O Mercosul representa destino e origem de importantes fluxos comerciais para Paraguai e Uruguai e, de certa forma, também para a Argentina, mas a situação é outra quanto ao Brasil. Contrastando com o observado nos demais países, tanto as exportações como as importações brasileiras no interior do bloco nunca atingiram sequer 1/5

¹ Em agosto de 2017, em reunião dos chanceleres de Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, a Venezuela foi objeto de uma temporária “suspensão política” do Mercosul.

dos respectivos totais mundiais, o que reflete a projeção comercial brasileira em termos globais, influenciada, entre outros fatores, pelo *boom* das *commodities* na década de 2000, sobressaindo o incontornável papel da China como compradora.

Portanto, o percurso do Mercosul evidencia, de uma maneira clara, o problema das assimetrias e das desigualdades intrabloco. Mas essa questão tem diversos matizes, pois os países signatários do Tratado de Assunção são estruturalmente muito diversos quer nos atributos territoriais (superfície, população, recursos), quer no perfil produtivo (estrutura e vigor industrial, por exemplo), assim como em diferentes aspectos da geografia econômica (dinâmicas regionais internas, localização dos diferentes setores, níveis de concentração espacial). Isso se reflete em grande diversidade de condições locais, um aspecto capturado de modo sintético por indicadores como Produto Interno Bruto *per capita* e Índice de Desenvolvimento Humano (SOUZA, OLIVEIRA & GONÇALVES, 2010).

É importante assinalar que a própria dinâmica da integração parece ter contribuído para as desigualdades socioespaciais no Mercosul, a julgar por diferentes estudos. Traistaru e Martincus (2003) e Lo Turco (2001), por exemplo, registraram fortalecimento da presença relativa de atividades com maior conteúdo tecnológico e intensidade de capital no Brasil, sugerindo

ampliação, nesses termos, tanto da diversidade produtiva, como das disparidades entre os países.

Na esfera das regiões subnacionais, foi possível constatar no Brasil que a intensificação comercial promovida pela integração incidiu, sobretudo, nos estados do sudeste e do sul (PORTO, 2000; HADDAD, DOMINGUES & PEROBELLI, 2005), ocorrendo o mesmo com os investimentos, segundo Azzoni e Ferreira (1997), notadamente na indústria automotiva (ARBIX, 2002; DEOS, 2008/2009). Sobre a Argentina, Granato (2007, p. 18) concluiu que “A integração regional parece ter promovido concentração espacial, aprofundando desequilíbrios regionais pré-existent e mesmo criando novos desequilíbrios.” – por exemplo, o centro-leste argentino (onde é maior a presença histórica de atividades industriais) teria fortalecido ainda mais, comparativamente falando, o seu caráter industrial.

Ressaltou-se anteriormente no artigo que a distribuição dos efeitos da integração, no sentido do estímulo e da dinamização econômica nos territórios implicados, é assunto chave no que se refere aos processos de regionalização. Também se frisou que a integração produtiva, envolvendo divisão internacional do trabalho, fragmentação de funções e complementaridades, com lubrificação do comércio intraindustrial e de peças e componentes em nível regional, constitui vetor importante dessa

distribuição. Como se apresenta o problema da integração produtiva no processo de regionalização econômica do Mercosul?

3.2. Integração produtiva no Mercosul: aspirações iniciais versus realizações

Documentos básicos do processo referente ao Mercosul permitem observar atribuição de importância à integração produtiva pelos formuladores desse esquema de regionalização econômica.

3.2.1. Espírito dos documentos fundadores e frustração das expectativas

O entendimento de que o caráter produtivo da integração tem importância estratégica é límpido no Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE), estabelecido pela Ata de Integração Brasileiro-Argentina assinada em julho de 1986, proeminente entre os documentos básicos do processo que culminaria no Mercosul (PROGRAMA..., 1986). A necessidade de uma execução gradativa e flexível dos procedimentos da integração, e de estímulo às complementaridades com vistas ao possível equilíbrio dos efeitos em escala de bloco, transparece nos seus termos. Desde o início das iniciativas enfileiradas no PICE, prolongando-se nos anos seguintes, numerosos protocolos sobre diferentes assuntos foram assinados e incorporados.

Entre as expressões que pontilham esse conjunto de documentos, figuram “complementação

econômica” e “complementação industrial”. Várias ilustrações podem ser indicadas: o Anexo X ao Protocolo 1, sobre bens de capital, menciona Acordo de Complementação Econômica abrangendo produção, comércio e desenvolvimento tecnológico; o Anexo XVI ao Protocolo 4, sobre expansão do comércio, assinala na sua introdução “A importância de promover a complementação e a integração industrial e comercial [...]” (PROGRAMA..., 1986); o Anexo III ao Protocolo 5, sobre empresas binacionais, aponta a intenção de promover os movimentos de capitais, assegurando o controle nacional, e de estimular as associações entre empresas de ambos os países; o Anexo IV ao Protocolo 21, sobre a indústria automobilística, ressalta ser preciso impulsionar a pretendida complementação setorial.

Esses princípios também podem ser observados no Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina (TRATADO..., 1988), assinado em novembro de 1988, na sequência das ações governamentais, outro documento básico do processo que levou ao Mercosul. A abertura do texto é eloquente nesse sentido, reafirmando o objetivo de consolidar a integração e a cooperação econômica, ao sublinhar que “O presente Tratado e os Acordos específicos dele decorrentes serão aplicados segundo os princípios de gradualismo, flexibilidade, equilíbrio e simetria [...]”.

Passados vários anos, todavia, constatou-se ter sido expressivo o descompasso entre as pretensões iniciais e o que ocorreu no Cone Sul. Mais de vinte anos após a entrada em vigor do Mercosul, Ferrer (2007, p. 151), um observador atento dos movimentos dessa integração, assim caracterizou as relações entre Argentina e Brasil:

[...] a assimetria das estratégias de desenvolvimento seguidas por Argentina e Brasil durante períodos prolongados gerou uma divisão do trabalho no intercâmbio bilateral com aspectos do modelo centro periferia, com a Argentina na predominante posição de fornecedora de bens de menor conteúdo relativo de tecnologia e valor agregado. A assimetria se expressa em setores como o automotivo, bens de capital, eletrodomésticos, informática, telecomunicações, calçados e têxteis.

De sua parte, Bouzas (2009) sublinhou, quase ao mesmo tempo, o baixo nível de interdependência econômica existente entre esses países. Não teriam contribuído para aumentar a complementaridade nem mesmo os investimentos realizados por empresas brasileiras na Argentina na esteira de uma crise amargada no país vizinho no início dos anos 2000, provocando grande desvalorização da sua moeda: desses investimentos, poucos “[...] foram parte de um processo de reestruturação industrial e divisão do trabalho orientada à obtenção de ganhos de eficiência derivados da especialização.” (BOUZAS, 2009, p. 17).

Na base desses frustrantes resultados está o próprio percurso do processo de integração. Nos governos de Menem e Collor, respectivamente na Argentina (1989-1999) e no Brasil (1990-1992), prevaleceu uma forma de conduzir o processo que reduziu, para não dizer que suprimiu, a ênfase até então concedida à divisão interestadual do trabalho, à especialização produtiva e às complementaridades. É sugestivo que, além de uma simples referência no seu preâmbulo, somente um item do artigo 5 do Tratado de Assunção evoque o assunto: mencionando os instrumentos a serem utilizados na constituição do Mercosul durante a transição (de março de 1991 ao final de dezembro de 1994), prescrevia-se “a adoção de acordos setoriais, com o fim de otimizar a utilização e mobilidade dos fatores de produção e alcançar escalas operativas eficientes.” (TRATADO..., 1991). Ajuda a completar o quadro a indicação de que quatro dos cinco anexos desse tratado contemplavam somente problemas de cunho comercial.

O Tratado de Assunção representou, assim, encaminhamento do processo de integração que se afastou do que fora concebido e anunciado nas formulações iniciais.

Os acordos setoriais de integração industrial [...] constituíam um instrumento chave dos acordos bilaterais firmados pelos presidentes Alfonsín e Sarney. Tinham o objetivo de abrir espaços de rentabilidade em todos os países membros, impulsionar os investimentos e promover a especialização intraindustrial. Essa estratégia

foi abandonada uma vez que, nas presidências de Menem e Collor, o processo foi delegado às forças do mercado, num cronograma acelerado de desgravação linear e automática do universo tarifário. (FERRER, 2007, p. 153)

Chudnovsky et al. (1996) deram realce a essa questão ao abordar o que classificaram como “desequilíbrios” na constituição do Mercosul durante a etapa de transição. Segundo os autores, desconsiderou-se no processo a estratégia de avanço setorial, contemplada nas formulações iniciais para fazer frente ao problema das assimetrias, e privilegiou-se a abertura comercial, uma opção que transpareceu no absoluto destaque atribuído ao programa de desgravação tarifária.

Nada disso destoa, antes representa reafirmação, do quadro mais geral de baixa interdependência envolvendo países latino-americanos, em termos históricos. A rigor, essa escassa interdependência é ampla: abordagens mais recentes, realizadas à luz do debate sobre as cadeias globais de produção e comercialização, indicam pouca participação dessas economias em tais redes de vínculos, sobretudo quando comparadas a países asiáticos como China, Coreia do Sul e Malásia (OECD, 2013). De fato, Nonnenberg (2013) constatou, analisando a incidência de peças e componentes e de bens de capital no comércio externo desde o início dos anos 1990, que somente no México e na Costa Rica se pode observar alguma presença, e que, na América

do Sul, o Brasil é o único que merece menção. Medeiros (2011) igualmente assinala o escasso envolvimento dos países do Cone Sul em estruturas globais de produção e troca, e Desai (2012) salienta que, comparativamente aos países asiáticos, os latino-americanos exibem reduzida proporção de peças, componentes e acessórios nas suas exportações totais.

3.2.2. Comércio intraindustrial com destaque para a indústria automotiva

Em que pese o contraste entre as intenções iniciais e a realidade da integração produtiva no âmbito do Mercosul, há o que relatar a respeito da “aproximação” entre as estruturas econômicas dos países membros, especialmente entre Argentina e Brasil. Um primeiro aspecto a considerar é o comércio intraindustrial, pois a fragmentação dos processos produtivos resulta em intensificação desses fluxos.

Vasconcelos (2003) constatou que o crescimento do comércio entre o Brasil e os demais integrantes, nos anos 1990, envolveu basicamente fluxos intraindustriais. Para alguns produtos, o índice desse comércio permaneceu elevado e estável nessa década, uma situação que fora observada já nos anos 1980 em químicos, plásticos e máquinas e aparelhos elétricos, principalmente na relação com a Argentina. Posteriormente, na primeira metade dos anos 2000, cresceu a participação de outras regiões mundiais (sobretudo a Ásia) no comércio externo brasileiro, mas foi

no Mercosul que o comércio intraindustrial mostrou presença realmente forte. A expansão foi mais marcante em produtos plásticos, assim como nos produtos das indústrias automotiva e química (CURZEL, MONTORO & VARTANIAN, 2010).

Ao lado do que se observou no comércio com o resto do mundo, os vínculos intraindustriais do Brasil com o Mercosul, notadamente com a Argentina, mantiveram-se elevados e com tendência expansiva na cadeia automotiva, sobretudo, ombreados pelas relações em alguns outros setores, como o de medicamentos. Na cadeia automotiva, os fluxos abrangem automóveis e seus acessórios e partes, e também pneus e motores, segundo cálculos de Fiorenzano (2016) para o período 2000-2015. Observa-se, portanto, nessa cadeia, sintoma da intensificação, no marco da integração, do “[...] intercâmbio de produtos de um mesmo segmento industrial, evidenciando o efeito de um aumento da especialização da produção.” (VASCONCELOS, 2003, p. 310).

O crescimento desse comércio implicou, em primeiro lugar, empresas multinacionais, esfera corporativa na qual o processo de integração representou ampliação de interesse com respeito ao Brasil e à Argentina. Tendo em vista que “[...] muitas dessas empresas estão presentes em ambos os países, elas são as principais responsáveis pelo comércio intra-industrial do Brasil com o Mercosul.” (BALTAR, 2008, p. 125). De algum modo, isso evoca integração das atividades, particularmente de cunho produtivo. Mas é fato

que as interações são restritas, já que associadas, na maior parte, somente aos investimentos das empresas transnacionais, o que significa subaproveitamento do potencial existente em vários setores em que há oportunidades nesse sentido (ABDI, 2010).

Seja como for, essa realidade comercial e seus desdobramentos espelham a configuração estrutural do bloco, com suas assimetrias ou desigualdades históricas. Constitui expressão desse quadro o fato de o comércio intraindustrial e os reflexos das correspondentes iniciativas, executadas principalmente pelas empresas multinacionais, implicarem quase exclusivamente o eixo Argentina-Brasil. Mas deve-se também assinalar que, não obstante uma histórica presença desse tipo de comércio nos vínculos entre ambos os países, sua intensidade cresceu com o processo do Mercosul (LUCÁNGELI, 2007).

Já nos primeiros passos da integração, prevaleciam no comércio intraindustrial os fluxos administrados intrafirma, envolvendo, principalmente, máquinas e equipamentos, material de transporte e produtos químicos. Ao lado das iniciativas de reconversão das atividades de empresas multinacionais, sinalizadoras de reestruturação intrafirma, essa configuração comercial autorizava o entendimento de que essas empresas foram as que “[...] melhor aproveitaram as vantagens do mercado ampliado e da abertura comercial unilateral para especializar suas filiais na região, complementando a oferta

doméstica com bens importados [...]” (LOPEZ & LAPLANE, 2004, p. 13). Portanto, essas iniciativas são indissociáveis, não há equívoco em assinalar, do crescimento do comércio intraindustrial no Mercosul.

O setor mais proeminente nas ações empresariais protagonizadas no Mercosul, tendo em vista as vantagens da divisão espacial do trabalho, da especialização e das complementaridades produtivas e comerciais, é o automotivo. Indicações nesse sentido surgiram no próprio contexto da assinatura do Tratado de Assunção: López e Porta (1992) assinalaram que essa indústria concentrava as mais importantes ações inter e intraempresariais voltadas à complementação produtiva, envolvendo montadoras de veículos e fabricantes de autopeças e componentes atuando na Argentina e no Brasil. Os movimentos condiziam com a dominante forma de organização internacional dessa indústria – conformação mais regional que global –, depois acen-tuada na esteira da crise mundial deflagrada em 2008 (VAN BIESEBROECK & STURGEON, 2010). As montadoras, sobretudo, apressaram-se em marcar presença simultânea na Argentina e no Brasil, razão pela qual começaram a “[...] racionalizar a produção de veículos e [...] a obter componentes importantes a partir de uma única localização em cada país.” (HUMPHREY & MEMEDOVIC, 2003, p. 13).

De fato, já nos primeiros anos do Mercosul, observou-se a reconversão de filiais dessas

empresas na região, com a definição, entre as unidades das corporações, de redes integradas de produção e comercialização de peças, componentes e veículos. Esquemas desse tipo já existiam na área, mas foi nos anos 1990 que sua presença intensificou-se, tanto assim que ganhou sentido falar em sistema de produção regional no Mercosul, caracterizado por distribuição de funções entre Argentina e Brasil na produção de veículos e componentes (CHUDOVSKY *et al.*, 1996). Realmente, as plantas intensificaram sua integração em unidades de negócios na esfera do Cone Sul, atraídas pelos benefícios da especialização e da complementação das linhas de produção (MARINELLI, 1998; QUEIROZ & CARVALHO, 1999), e isso permitiu a Argentina e Brasil fortalecerem suas posições como destinos para veículos e para peças e componentes oriundos um do outro. Daí o grande realce desse setor em comércio regional que, mais do que somente intraindustrial, envolveu fortemente peças e componentes, um aspecto central da integração produtiva, como assinalado anteriormente no artigo.

A tabela 1 apresenta dados sobre esse comércio para 1998, 2006 e 2014, refletindo uma trajetória de dezesseis anos. São mostrados, para cada país signatário do Tratado de Assunção, os valores exportados e importados intrarregionalmente para a totalidade das mercadorias, para os veículos e para o conjunto formado por peças e acessórios.

Tabela 1 – Países fundadores do Mercosul: participação da indústria automotiva (veículos e peças e acessórios) no comércio intrabloco – 1998, 2006 e 2014 (US\$ milhões)

País Fluxo	1998		2006		2014		
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
Argentina							
Exportações para o Mercosul	Total	9.421,20	100	9.962,40	100	16.657,80	100
	Veículos	1.547,10	16,4	905,9	9,1	3.003,60	18
	Peças/aces.	275,5	2,9	459,4	4,6	783,9	4,7
Importações do Mercosul	Total	7.939,00	100	12.686,00	100	15.151,50	100
	Veículos	667,3	8,4	1.490,00	11,7	2.851,80	18,8
	Peças/aces.	636,4	8	876,2	6,9	1.518,20	10
Brasil							
Exportações para o Mercosul	Total	8.877,00	100	13.985,80	100	20.421,00	100
	Veículos	715,2	8,1	1.535,40	11	2.746,20	13,4
	Peças/aces.	702	7,9	979,1	7	1.598,30	7,8
Importações do Mercosul	Total	9.858,90	100	8.967,80	100	17.271,70	100
	Veículos	1.555,60	15,8	876,9	9,8	3.056,70	17,7
	Peças/aces.	267,2	2,7	444,7	5	790,4	4,6
Paraguai							
Exportações para o Mercosul	Total	530,7	100	873,4	100	3.794,00	100
	Veículos	0,01 ..		0,01 ..		0,2 ..	
	Peças/aces.	0,02 ..		0,1	0,01	0,2 ..	
Importações do Mercosul	Total	1.467,40	100	1.809,70	100	5.223,30	100
	Veículos	23,4	1,6	25	1,4	50,9	1
	Peças/aces.	9,1	0,6	14,1	0,8	35,2	0,7
Uruguai							
Exportações para o Mercosul	Total	1.532,50	100	944,6	100	2.187,60	100
	Veículos	26,1	1,7	0,7	0,1	125	5,7
	Peças/aces.	43,2	2,8	55,6	5,9	31,4	1,4
Importações do Mercosul	Total	1.648,90	100	2.213,50	100	3.350,80	100
	Veículos	81,5	4,9	65	2,9	108,5	3,2
	Peças/aces.	60,3	3,7	50,7	2,3	33,4	1

Fonte: elaboração própria com dados de UN Comtrade Database (<http://comtrade.un.org/data>)

Obs.: Os dados referem-se à classificação de atividades SITC (Standard Industrial Trade Classification). Para veículos, trata-se do Grupo 781 – Carros a motor e outros veículos motorizados projetados principalmente para o transporte de pessoas (outros que não os veículos motorizados para transportar dez ou mais pessoas, incluindo o motorista), com a inclusão de station-wagons e carros de corrida. Para autopeças, os dados dizem respeito ao Grupo 784 – Partes e acessórios de veículos a motor.

Nota-se que a participação das cifras para veículos é invariavelmente maior do que para peças e acessórios, na Argentina e no Brasil, eixo básico dessas trocas, e que é crescente a participação dos fluxos envolvendo esses produtos na totalidade dos valores exportados e importados. Para a Argentina, essa proporção atingiu, em 2014, no conjunto dos veículos e peças e acessórios, quase 23% das exportações e 29% das importações dentro do bloco, e, para o Brasil, pouco mais de 21% e 22%, na mesma ordem.

A tabela 2 refere-se à importância do Mercosul, em termos quantitativos, como mercado para

veículos e para peças e acessórios produzidos na Argentina e no Brasil. Embora com oscilação entre os anos observados, o papel do bloco é claro, notadamente para a produção argentina. Em 2014, último ano da tabela, o Mercosul foi destino para mais de 97% e de 70% do valor exportado por esse país em veículos e em peças e acessórios, respectivamente, e foi origem de 80% e 46% das importações. Com respeito ao Brasil, o Mercosul canalizou 86% e 46% das exportações em veículos e em peças e acessórios, nessa ordem, e foi origem de 40% e 11%.

Tabela 2 – Presença do Mercosul no comércio externo total de Argentina e Brasil na indústria automotiva (veículos e peças e acessórios) - 1998, 2006 e 2014 (US\$ milhões)

		Argentina				Brasil			
		Exportação		Importação		Exportação		Importação	
		Veículos	Peças/Aces.	Veículos	Peças/Aces.	Veículos	Peças/Aces.	Veículos	Peças/Aces.
Mundo (A)	1998	1.631	457	1.628	1.693	1.619	1.789	2.728	1.682
	2006	1.432	965	2.038	1.815	4.597	3.993	1.914	2.519
	2014	3.085	1.113	3.568	3.278	3.195	3.505	7.676	7.253
Mercosul (B)	1998	1.547	275	667	636	715	702	1.556	267
	2006	906	459	1.490	876	1.535	979	877	445
	2014	3.004	784	2.852	1.518	2.746	1.598	3.057	790
B/A *	1998	94,9	60,3	41	37,6	44,2	39,3	57	15,9
	2006	63,2	47,6	73,1	48,3	33,4	24,5	45,8	17,6
	2014	97,3	70,4	79,9	46,3	85,9	45,6	39,8	10,9

Fonte: elaboração própria com dados de UN Comtrade Database (<http://comtrade.un.org/data>)

Obs.: Os dados referem-se à classificação de atividades SITC (Standard Industrial Trade Classification). Para veículos, trata-se do Grupo 781 Carros a motor e outros veículos motorizados projetados principalmente para o transporte de pessoas (outros que não os veículos motorizados para transportar dez ou mais pessoas, incluindo o motorista), com a inclusão de station wagons e carros de corrida. Para autopeças, os dados dizem respeito ao Grupo 784 Partes e acessórios de veículos a motor.

É possível ilustrar as estratégias de regionalização dessa indústria no Mercosul, evocativas de ações voltadas à integração produtiva, referindo à Volkswagen. De fato, pesquisa realizada na Argentina, sobre a fragmentação internacional da produção automotiva, permitiu a Ubogui (2010, p. 75) assinalar, por exemplo, que “Um caso particular de fornecedor inserido na rede de fornecimento do Mercosul pode ser visto no Case Volkswagen Córdoba”. Mas há o que considerar além dessa situação específica.

Instalada no Brasil desde os anos 1990, a Volkswagen possui quatro plantas no país, especializadas e com operações que se complementam. Na de São Bernardo do Campo (SP), construída em 1959, há um centro de pesquisa e se realizam planejamento e desenvolvimento de novos produtos, assim como atividades de estamparia, armação da carroceria, pintura e montagem final de veículos (atualmente, os modelos Novo Gol, Saveiro e Saveiro Cross). Na fábrica de Taubaté (SP), inaugurada em 1976, montam-se o Novo Gol e o Novo Voyage. Na de São Carlos (SP), produzem-se, desde 1996, dezenas de modelos de motores. Na unidade de São José dos Pinhais (Região Metropolitana de Curitiba, PR), a instalação mais recente, fabricam-se os veículos da linha Fox, em meio a fornecedores que completam o Parque Industrial de Curitiba dessa empresa (VOLKSWAGEN DO BRASIL, s.d.).

Na Argentina, a Volkswagen atua desde a década de 1980 e mantém atualmente dois “centros de produção”. Um localiza-se em Pacheco, na Província de Buenos Aires, montando veículos desde 1995 (modelos como Amarok e Spacefox). O outro está instalado em Córdoba, onde, desde aquele ano, fabricam-se peças e componentes. A construção desses “centros industriais e tecnológicos” mirou o aprimoramento da capacidade da empresa para, no contexto da integração no Cone Sul, oferecer veículos com padrão de qualidade mais elevado, conforme salientado pela própria empresa (VOLKSWAGEN ARGENTINA, s.d.)

Informações disponibilizadas nas respectivas páginas na internet, nas frentes argentina e brasileira, permitem saber que a Volkswagen tem procurado promover o desenvolvimento de fabricantes de autopeças e componentes, integrantes das redes de fornecimento, mediante investimentos importantes. Fornecedores locais, na Argentina e no Brasil, têm sido priorizados, com incentivos ao aumento da capacitação da mão de obra e ao avanço na atualização tecnológica, entre outros aspectos. Mas conexões transfronteiriças são observadas nessas iniciativas, permitindo observar contornos de integração produtiva.

Nas referidas ações para o desenvolvimento de fornecedores, a empresa criou sistema de incentivos com premiações (VOLKSWAGEN

DO BRASIL, 2012). Em 2009, por exemplo, a Volkswagen do Brasil incluiu nesses incentivos, além de fornecedores brasileiros, também congêneres argentinos, instituindo até mesmo um prêmio especial de reconhecimento para os que investissem em desenvolvimento de negócios no país vizinho. A ação não deixa de ser sugestiva do modo como a Volkswagen encara a integração de suas atividades no âmbito do Mercosul, uma postura refletida igualmente em procedimentos direcionados à atração de novos fornecedores internacionais para suas operações na América do Sul (KUTNEY, 2011).

3.2.3. Regionalização econômica: estímulo à integração produtiva no Mercosul?

A situação da indústria automotiva, no tocante à integração produtiva no Mercosul, representa uma exceção à regra de reduzida presença de interações com esse sentido no referido processo de regionalização econômica. Pode-se considerar, portanto, que o Mercosul mostra-se em contraponto ao que se indicou, na primeira parte do artigo, sobre os processos de regionalização significarem, em si próprios, estímulo à – e promoção da – fragmentação produtiva, com especialização e complementaridades entre atividades instaladas em diferentes lados das fronteiras internas.

É plausível assinalar, a respeito do problema da aderência entre postulação teórica e realidade, na experiência em foco, que as assimetrias

produtivas dentro do Mercosul inibem a fragmentação desdobrada entre países e regiões. Parece que, ao lado, possivelmente, da escassez de oportunidades concretas para iniciativas com esse perfil, empresas de diferentes setores não perceberam vantagens em – ou não se sentiram encorajadas a – explorar possibilidades de interações mais densas, protagonizando divisão espacial do trabalho e intercâmbios diversos, geralmente propiciados pelos processos de regionalização econômica. Mesmo no eixo Argentina-Brasil, em que é comparativamente menor a presença de desigualdades ou assimetrias, o quadro da integração produtiva estaria muito aquém do que se poderia esperar.

Colocando em termos mais gerais, tem sentido imaginar a seguinte circularidade problemática. As assimetrias dificultam ou obstaculizam a integração produtiva, impondo o subaproveitamento das possibilidades para decomposição das atividades (com seu provável cortejo de especialização e complementaridades), que os processos de regionalização econômica tendem a promover. E os diminutos fôlego e alcance das investidas nesse sentido, representando vínculos de interdependência majoritariamente pobres (quando ocorrem), dificultam a distribuição espacial dos efeitos positivos da integração, contribuindo para a manutenção ou o aprofundamento das assimetrias ou desigualdades.

Daí merecerem realce, pela importância da divisão espacial do trabalho, da especialização e das complementaridades, os movimentos que resultaram na aprovação, em junho de 2008, do Programa de Integração Produtiva do Mercosul (PROGRAMA..., 2008). Segundo Machado (2010), as vinculadas ações tiveram início em 2006 e resultaram em instrumento que, segundo anunciado no preâmbulo do respectivo documento, “[...] fortalecerá a complementaridade produtiva das empresas [...], principalmente PMEs [pequenas e médias empresas], e aprofundará o processo de integração do bloco, consolidando o aumento da competitividade dos setores produtivos dos Estados Partes.” (*ibidem*, p. 1).

Indica-se, na fundamentação, que “Um dos principais objetivos do bloco regional é que os benefícios [...] se estendam a todos os seus membros e, para isso, é preciso estimular a complementaridade entre diferentes elos das cadeias regionais de valor [...]” (*ibidem*, p. 3). Mas admite-se que “[...] a integração produtiva encontra, atualmente, barreiras [...]. Sua viabilidade requer a remoção dessas barreiras [...]” (*ibidem*, p. 4). Para tanto, definiram-se várias linhas de ação e previram-se foros de competitividade, assim como iniciativas ligadas a setores específicos.

No previsto rol de ações, sobressai o setor automotivo, com o Projeto de Adensamento

e Complementação Automotiva no Âmbito do Mercosul. Cabe assinalar o mesmo sobre o setor de energia, pelo Projeto de Qualificação de Fornecedores da Cadeia Produtiva de Petróleo e Gás do Mercosul, ambos lançados em 2010 e cofinanciados pelo Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul (FOCEM), implantado em 2005 para sustentar iniciativas em prol da redução das desigualdades nos níveis de desenvolvimento em escala de bloco (ABDI, s.d.). O primeiro projeto mirou o aprofundamento da integração no âmbito da respectiva cadeia produtiva, envolvendo relações entre montadoras e fabricantes de peças e componentes. O alvo principal foi o aumento da competitividade das PMEs, almejando-se para suas atividades uma maior agregação de valor e mais intensidade comercial intrabloco.

4. Considerações finais

Proeminentes no debate contemporâneo sobre a dimensão espacial da acumulação de capital, os processos de regionalização econômica têm na integração produtiva um vetor em potencial para uma melhor distribuição dos seus efeitos positivos, representando contraposição às tendências de polarização e de manutenção ou agravamento das desigualdades entre os implicados países e regiões. Na base, figura o estímulo à reorganização produtiva e à reconfiguração espacial das atividades, resultando em divisão

espacial do trabalho acompanhada de especialização das funções e de complementaridades. Contudo, aspectos estruturais dos territórios envolvidos, como perfis produtivos muito heterogêneos e carências em infraestrutura – não raramente sintomas de desigualdades históricas –, podem (tendem a) dificultar movimentos nesse sentido.

Esse é o caso do Mercosul, que testemunhou somente resultados tímidos e setorialmente restritos na integração produtiva. Uma exceção é a indústria automotiva, que tomou essa direção precocemente e com alguma intensidade, refletindo percepção de possibilidades para o aproveitamento conjunto de negócios, sob o signo das complementaridades, por filiais de empresas multinacionais em operação no Brasil e na Argentina. No geral, o caráter reduzido da integração produtiva tem a ver, como parece claro, com as assimetrias e desigualdades socioeconômicas, notadamente industriais, presentes historicamente na área. Ao mesmo tempo, sua limitação contribui para o prolongamento e, talvez, para o agravamento das diferenças herdadas do passado, por favorecer a concentração do dinamismo produtivo e o reduzido escopo territorial de suas repercussões.

Desse modo, cabe postular que a integração produtiva deveria ser ampla e intensamente estimulada no Mercosul, para que a reverberação da regionalização econômica – um

importante aspecto, no seu sentido mais amplo, da espacialidade da acumulação capitalista no período contemporâneo – possa exibir o maior alcance possível. Daí a relevância do mencionado Plano de Integração Produtiva do Mercosul, não obstante a sua tardia criação. Ações desse tipo são tanto mais pertinentes haja vista que o comércio intrarregional na área, particularmente entre Brasil e Argentina, incide em setores ou segmentos de maior intensidade tecnológica, comparativamente ao que tipifica o comércio mundial desses países. Isso torna ainda mais atraentes e promissoras as ações voltadas à integração produtiva.

Bibliografia

ABDI – AGÊNCIA BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL. *Complementaridade produtiva entre Brasil e Argentina: oportunidades de negócios conjuntos para promover a integração*. Brasília: ABDI, 2010.

ABDI – AGÊNCIA BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL. *Ações ABDI*. s. d. Disponível em: http://www.abdi.com.br/Paginas/acao_resumo.aspx?i=105. Acesso em: 20 abr. 2015

ARBIX, G. “Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística”, *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 17, n. 48, pp. 109-129, 2002.

ATHUKORALA, P. & YAMASHITA, N. *Production fragmentation in manufacturing trade: the role of East Asia in cross-border production networks*. Tokyo: Nihon University, Center for China and Asian Studies, 2007. (Working Paper Series n. 003).

AZZONI, C. R. & FERREIRA, D. A. “Competitividade regional e concentração industrial: o futuro das desigualdades regionais no Brasil”, *Revista Econômica do Nordeste*, v. 28, pp. 55-85, 1997.

BALASSA, B. *Teoria da integração econômica*. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1964.

- BALTAR, C. T. “Comércio exterior inter e intra-industrial: Brasil 2003-2005”, *Economia e Sociedade*, v. 17, n. 1 (32), pp. 107-134, 2008.
- BOUZAS, R. “Apuntes sobre el estado de la integración regional en América Latina”. In: SEMINARIO “REGIONAL INTEGRATION IN THE AMERICAS: THE IMPACT OF THE GLOBAL ECONOMIC CRISIS”, Washington D.C.: Woodrow Wilson International Center for Scholars, nov. 2009.
- BYÉ, M. “Localisation de l’investissement et Communauté Économique Européenne”, *Revue Économique*, v. IX, n. 2, pp. 179-212, 1958.
- CEPAL. *La inversión extranjera en América Latina y el Caribe – Informe 2009*. Santiago de Chile: CEPAL, 2010.
- CHUDNOVSKY, D.; PORTA, F.; LÓPEZ, A. & CHIDIAC, M. *Los límites de la apertura: liberalización, reestructuración productiva y medio ambiente*. Buenos Aires: Alianza Editorial/CENIT, 1996.
- CURZEL, R.; MONTORO, F. & VARTANIAN, P. R. “Una investigación de la evolución del comercio intra-industria en la relación Brasil-Mercosur en el período 1996-2005: ¿qué dicen los datos?”, *Revista de Economía Mundial*, v. 24, pp. 49-66, 2010.
- DEOS, S. de (coord.). *Perspectivas do investimento na dimensão do Mercosul e da América Latina*. Rio de Janeiro: UFRJ/IE, 2008/2009.
- DESAI, F. P. “Trends in fragmentation of production: a comparative study of Asia and Latin America”, *Procedia–Social and Behavioral Sciences*, v. 37, pp. 217-229, 2012.
- DULLIEN, S. “Integração produtiva na União Europeia: uma perspectiva alemã”. In: ALVAREZ, R.; BAUMANN, R. & WOHLERS, M. (Orgs.). *Integração produtiva: caminhos para o Mercosul*. Brasília: Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial, 2010, pp. 156-219.
- FERRER, A. “El éxito del Mercosur posible”, *Revista de Economía Política*, v. 27, n. 1(105), pp. 147-156, 2007.
- FIORENZANO, G. S. *Integração produtiva no Mercosul: problemática, caracterização e realizações*. 2016. 104 f. Monografia (Graduação em Relações Internacionais) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.
- FOSTER, N.; STEHRER, R. & TIMMER, M. *International fragmentation of production, trade and growth: impacts and prospects for EU member states*. Brussels: European Commission, 2013. (Economic Papers 484).
- GIANSOLDATI, M. *International fragmentation and agglomeration: from theory to empirics*. Venice: Ca’Foscari University of Venice, 2010. (Working Paper n. 06/WP/2010).
- GIERSCH, H. “Economic union between nations and the location of industries”, *The Review of Economic Studies*, v. XVII, pp. 87-97, 1949-1950.
- GRANATO, M. F. “Spatial effects of regional integration. The Argentinean manufacturing landscape after Mercosur”. In: XLII REUNIÓN ANNUAL DE LA ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ECONOMÍA POLÍTICA, nov. 2007, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.
- HADDAD, E.; DOMINGUES, E. P. & PEROBELLI, F. S. “Brazil-Argentina trade and its impacts in Brazilian states”, *Investigaciones Regionales*, n. 7, pp. 113-137, 2005.
- HILLBERRY, R. H. *Causes of international production fragmentation: some evidence*. Melbourne: University of Melbourne, 2011. Obtido em: http://www.international.gc.ca/economist-economiste/assets/pdfs/research/TPR_2011_GVC/05_Hillberry_e_FINAL.pdf Acesso em: 25/01/2016.
- HIRSCHMAN, A. O. *A estratégia de desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.
- HUMPHREY, J. & MEMEDOVIC, O. *The global automotive industry value chain: what prospects for upgrading by developing countries*. Vienna: UNIDO, 2003.
- JOHNSON, R. C. & NOGUERA, G. “Proximity and production fragmentation”, *American Economic Review: Papers and Proceedings*, v. 102, n. 3, pp. 407-411, 2012.
- JONES, R.; & KIERZKOWSKI, H. “International fragmentation and the new economic geography”. *North American Journal of Economics and Finance*, v. 16, p. 1-10, 2005.
- JONES, R.; KIERZKOWSKI, H. & LURONG, C. “What does evidence tell us about fragmentation and outsourcing?”, *International Review of Economics and Finance*, v. 14, pp. 305-316, 2005.
- KAWECKA-WYRZYKOWSKA, E. *Evolving patterns of intra-industry trade specialization of the new Member States (NMS) of the EU: the case of automotive industry*. Brussels: European Commission, 2009. (Economic Papers 364).
- KRUGMAN, P. *Geography and trade*. Cambridge: The MIT, Leuven: Leuven University, 1991.
- KUTNEY, P. “Volkswagen traz novos fornecedores ao Brasil”, *Automotive Business*, 18 ago. 2011. Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/11394/volkswagen-traz-novos-fornecedores-ao-brasil> Obtido em: 13 fev. 2016.
- LO TURCO, A. *South-South RTAs and industrial location: is there asymmetric development?* Siena: Università Politecnica delle Marche, 2007.
- LOPEZ, A. & LAPLANE, M. *Complementación productiva en MERCOSUR: perspectivas y potencialidades*. Montevideo: Friedrich Ebert Stiftung, 2004.
- LÓPEZ, A. & PORTA, F. *Iniciativas inter e intraempresariales argentino-brasileñas en el marco del MERCOSUR*. Buenos Aires: Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, 1992.

- LOS, B.; TIMMER, M. P. & VRIES, G. J. de. *Globalization or regionalization? A new approach to measure international fragmentation of value chains*. Groningen: University of Groningen, Groningen Growth and Development Centre, 2013. (GGDC Research Memorandum n. 138).
- LUCÁNGELI, J. *La especialización intraindustrial en Mercosur*. Santiago de Chile: CEPAL, 2007. (Serie Macroeconomía del Desarrollo n. 64).
- MACHADO, J. B. M. “Integração produtiva: referencial analítico, experiência europeia e lições para o Mercosul”. In: ALVAREZ, R.; BAUMANN, R. & WOHLERS, M. (Orgs.). *Integração produtiva: caminhos para o Mercosul*. Brasília: Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial, 2010, pp. 116-155.
- MARINELLI, L. “Montadoras unem divisões”. *Gazeta Mercantil Latino-americana*, p. 27, 20 jul. 1998.
- MEDEIROS, C. A. de. “A dinâmica da integração produtiva asiática e os desafios à integração produtiva no Mercosul”, *Análise Econômica*, v. 29, n. 55, pp. 7-32, 2011.
- MOATI, P. & MOUHOUD, E. M. “Les nouvelles logiques de décomposition internationale des processus productifs”, *Revue d'Économie Politique*, v. 115, n. 5, pp. 573-589, 2005.
- MYRDAL, G. *Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Saga, 1968.
- NONNENBERG, M. J. B. “Integração produtiva, fragmentação da produção e evolução do comércio internacional: como evoluíram os países da Ásia e América Latina?”. *Texto para Discussão* n. 1905, IPEA, 2013.
- PERROUX, F. *A economia do século XX*. Lisboa: Moraes Editora, 1967.
- OECD. *Interconnected economies: benefiting from global value chains*. Paris: OECD Publishing, 2013.
- PORTO, P. C. “Economic integration and regional development: the impact of Mercosur in Brazil's regions”. In: XXVIII ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, dez. 2000, Campinas, ANPEC. *Anais...* (CD ROM).
- PROGRAMA de Integração e Cooperação Econômica entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina. Buenos Aires, 29 jul. 1986.
- PROGRAMA de Integração Produtiva do Mercosul. San Miguel de Tucumán, 30 jun. 2008.
- PUGA, D. & VENABLES, A. J. “Trading arrangements and industrial development”, *The World Bank Economic Review*, v. 12, n. 2, pp. 221-249, 1998.
- QUEIROZ, S. & CARVALHO, R. Q. “Recent developments in Brazilian auto-vehicle and components trade: building the space of production in Mercosur”. *Actes du GERPISA*, n. 25, pp. 65-75, 1999.
- SOUZA, A. de M. e; OLIVEIRA, I. T. M. & GONÇALVES, S. S. “Integrando desiguais: assimetrias estruturais e políticas de integração no Mercosul”, *Texto para Discussão*, n. 1477, Brasília: IPEA, 2010.
- TRAISTARU, I. & MARTINCUS, C. V. “Determinants of manufacturing concentration patterns in Mercosur”. *Conference Paper*, n. 04/PDF/609, *European Regional Science Association*, 2003.
- TRATADO de Integração, Cooperação e Desenvolvimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina. Buenos Aires, 29 nov. 1988.
- TRATADO para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai. Asunción, 26 mar. 1991.
- UBOGUI, M. *International fragmentation of production of the automotive industry in Argentina*. Dissertação (Master of Science in MANAGEMENT, Economics and Industrial Engineering) – Politecnico di Milano, Facoltà di Ingegneria dei Sistemi – Milano, 2010.
- VAITSOS, C. V. “Crisis en los procesos de integración económica”. *El Trimestre Económico*, v. XLVI(1), n. 181, pp. 35-128, 1979.
- VAN BIESEBROECK, J. & STURGEON, T. “Effects of the 2008-09 crisis on the automotive industry in developing countries: a global value chain perspective”. In: CATTANEO, O.; GEREFFI, G. & STARITZ, C. (eds.). *Global value chains in a postcrisis world: a development perspective*. Washington, D.C.: The World Bank, 2010, pp. 209-244.
- VASCONCELOS, C. R. F. “O comércio Brasil-Mercosul na década de 90: uma análise pela ótica do comércio intra-indústria”, *Revista Brasileira de Economia*, v. 57, n. 1, pp. 283-313, 2003.
- VENABLES, A. J. “Winners and losers from regional integration agreements”, *The Economic Journal*, v. 113, pp. 747-761, 2003.
- VOLKSWAGEN ARGENTINA. *Grupo Volkswagen Argentina*: Centros de Producción. s. d. Disponível em: <http://www.volkswagen.com.ar/es/volkswagen-argentina/centros-industriales.html>. Acesso em: 03 jun. 2015.
- VOLKSWAGEN DO BRASIL. *História da Volkswagen*. s. d. Disponível em: http://www.vw.com.br/pt/institucional/VolkswagenBrasil/volkswagen_do_brasil.html. Acesso em: 04 jun. 2015.
- _____. *Volkswagen premia os fornecedores que mais se destacaram em 2011*. 12 set. 2012. Disponível em: <http://www.vwbr.com.br/ImprensaVW/Release.aspx?id=4cc63d2a-d070-4253-b860-ef61a379048>. Acesso em: 04 jun. 2015.

WIONCZEK, M. S. "Integración económica y distribución regional de las actividades industriales", *El Trimestre Económico*, v. XXXIII, n. 131, pp. 469-502, 1966,

YOUNG, A. A. "Increasing returns and economic progress", *The Economic Journal*, v. 38, n. 152, p. 527-542, 1928.

ZEDDIES, G. *Determinants of international fragmentation of production in the European Union*. Halle: Halle Institute for Economic Research, 2007. (IWH Discussion Paper n. 15).