



**unesp**

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

**PROGRAMA DE  
PÓS-GRADUAÇÃO**

**EM  
GEOGRAFIA**

**RUHAN RODYS BEILER**

**IMPLICAÇÕES DAS ESTRATÉGIAS DE USO DO  
TERRITÓRIO DE ARAQUARI (SC) PELA BMW**

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS

RIO CLARO

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas  
Programa de Pós-Graduação em Geografia  
Câmpus de Rio Claro

RUHAN RODYS BEILER

**IMPLICAÇÕES DAS ESTRATÉGIAS DE USO DO TERRITÓRIO DE ARAQUARI  
(SC) PELA BMW**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Linha de Pesquisa: Territórios, Mutações Econômicas e Políticas Públicas.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dra. Angelita Matos Souza.

Rio Claro - SP

2021

B422i Beiler, Ruhan Rodys  
Implicações das estratégias de uso do território de Araquari (SC)  
pela BMW / Ruhan Rodys Beiler. -- Rio Claro, 2021  
126 f. : tabs., fotos, mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp),  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro  
Orientadora: Angelita Matos Souza

1. Geografia econômica. 2. Empresas multinacionais. 3.  
Planejamento urbano. 4. Localização industrial. 5. Política econômica.  
I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca do Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

RUHAN RODYS BEILER

**IMPLICAÇÕES DAS ESTRATÉGIAS DE USO DO TERRITÓRIO DE  
ARAQUARI (SC) PELA BMW**

Comissão examinadora

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Angelita Matos Souza  
(UNESP/Rio Claro – orientadora)

Prof. Dr. Márcio Antônio Cataia  
(UNICAMP)

Prof. Dr. Alcides Goularti Filho  
(UNESC)

Resultado: Aprovado.

**Rio Claro, 28 de janeiro de 2021.**

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço à professora Angelita, que aceitou me orientar e foi muito atenta e cuidadosa com meu texto e comigo.

Sou muito grato também aos professores Márcio Cataia e Alcides Goularti Filho, que deram contribuições valiosas em minha qualificação.

Agradeço também aos professores da graduação em Geografia da UFU, que muito me incentivaram a fazer o Mestrado, em especial o professor Mirlei que me acompanha desde os primeiros períodos de graduação e com quem pude aprender um pouco sobre como se faz pesquisa.

Externo sinceros agradecimentos aos amigos Adriano, Glaycon e Laís pelas ajudas, conversas, indicações de leitura e pelos momentos de descontração.

Sou muito agradecido à ajuda do Zé Renato, que me apresentou o campus de Rio Claro e me ajudou na entrega da qualificação. Também em Rio Claro, o amigo Cleiton foi muitíssimo receptivo e sua companhia foi muito agradável no período que morei na cidade.

Aos colegas da escola Rui Barbosa que tornaram a vida no interior do Mato Grosso mais divertida, agradeço.

A minha companheira de todas as horas, Ana, pelo estímulo e alegria com que me presenteia todos os dias, sou eternamente grato.

*A rua é menor que o mundo. O mundo é grande.*

Carlos Drummond de Andrade, 1940.

## RESUMO

Este estudo se propõe compreender os fatores que contribuíram para a implantação de uma unidade produtiva da BMW em Araquari (SC), assim como as implicações territoriais da ação da empresa no município. São avaliadas configuração do bloco no poder no primeiro governo de Dilma Rousseff e as políticas econômicas nacionais, estaduais (sua aderência à política federal e incentivos fiscais), e municipais (sobretudo a partir dos incentivos fiscais), para esclarecer as imbricações que tornaram possível o acolhimento desse objeto técnico em Araquari. As implicações são avaliadas a partir de alterações na organização urbana do município, da alteração na balança comercial e das disputas entre capital e trabalho. O trabalho conclui que os agentes envolvidos no processo conduziram ao uso corporativo do território araquariense pela BMW e à alienação do território, não trazendo, até o momento, ganhos efetivos para a maior parte daquela população.

Palavras-chave: Araquari; BMW; Alienação do território.

## **ABSTRACT**

### **IMPLICATIONS OF THE STRATEGIES FOR THE USE OF TERRITORY BY BMW IN ARAQUARI (SC)**

This study aims to understand the factors that contributed to the implementation of a BMW production unit in Araquari (SC), as well as the territorial implications of the company's action in the municipality. The configuration of power bloc in the Dilma Rousseff's first government and national, state (its adherence to federal policy and tax incentives), and municipal (especially from tax and financial incentives) economic policy are evaluated, to clarify the imbrications that made possible the reception of this technical object in Araquari. The implications are assessed based on changes in the municipality's urban organization, changes in the trade balance and disputes between capital and labor. The work concludes that the agents involved in the process, led (conducted) to the corporate use and alienation of the territory by BMW in Araquari, not bringing, until now, effective gains for most of that population.

Keywords: Araquari; BMW; Alienation of the territory.



## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1. Localização do município de Araquari na microrregião de Joinville .....	13
Mapa 2. Municípios com IDH menor ou igual 95% da média estadual em 2000.....	48
Mapa 3. Principais correntes de conquista e colonização de Santa Catarina .....	56
Mapa 4. Regiões produtivas de Santa Catarina.....	59
Mapa 5. Valor adicionado a indústria e trabalhadores ocupados na indústria nas microrregiões de Santa Catarina – 2002 e 2017.....	69
Mapa 6. Parcela industrial do PIB e emprego na indústria – Municípios da microrregião de Joinville – 2002 e 2017 .....	71
Mapa 7. Índice de Vulnerabilidade Social por município, Santa Catarina (2000-2010) – Destaque para Araquari.....	78
Mapa 8. Araquari: rodovias, ferrovias e portos.....	96
Mapa 9. Recursos hídricos usados pela BMW.....	98

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1. Onze empresas habilitadas para implantação de fábrica no Brasil.....	40
Tabela 2. Concessão de incentivos fiscais pelo PRODEC entre 1998 e 2016 segundo agente financeiro, modalidade do financiamento e tipo do projeto .....	49
Tabela 3. População dos municípios da microrregião de Joinville – Estimativa para 2019 .....	68
Tabela 4. Estabelecimentos e número de trabalhadores formais em Araquari – 2002-2018 .....	75
Tabela 5. Evolução na arrecadação do ISSQN e do ICMS em Araquari – 2008-2018.....	77
Tabela 6. Despesas do município de Araquari – Finalidade e anos selecionados.....	78
Tabela 7. Exportações de Araquari por total agregado (US\$) – 2003-2017 .....	101
Tabela 8. Importações de Araquari por total agregado (US\$) – 2003-2017 .....	102
Tabela 9. Estabelecimentos segundo grupos selecionados do CNAE 2.0 em Araquari – 2009-2018	105
Tabela 10. Vínculos empregatícios de grupos selecionados do CNAE 2.0 em Araquari – 2009-2018 .....	105
Tabela 11. ITBI e IPTU recolhidos em Araquari – anos selecionados .....	112

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1. Municípios com IDH igual ou inferior a 95% da média estadual - 2000.....	47
Quadro 2. Resultados dos acordos coletivos entre a BMW e o Sindimec .....	106

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Taxa de crescimento do PIB real – 2003-2010 .....	29
Gráfico 2. Taxa de crescimento do PIB real – 2011-2016 .....	35
Gráfico 3. Balança comercial catarinense – 2000-2015 .....	50
Gráfico 4. População de Joinville – 1940-2010 .....	64
Gráfico 5. PIB dos municípios da microrregião de Joinville – 2002-2017 .....	73
Gráfico 6. Composição do PIB de Araquari – 2002-2017 .....	73
Gráfico 7. Balança comercial de Araquari (US\$ em milhões) – 2003-2017.....	101

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Investimento em infraestrutura logística em SC via PAC1 (2007-2010) .....	34
Figura 2. Portos de Itajaí e Navegantes.....	34
Figura 3. Investimento em infraestrutura logística em SC via PAC (2011-2014) .....	36
Figura 4. Desembarço aduaneiro em SC e em outros estados.....	51
Figura 5. Pátio de madeiras da Cia Carl Hoepcke (década de 1940) .....	62
Figura 6. Armazém com as barricas de erva-mate (início século XX) .....	62
Figura 7. Participantes do almoço da Fundação Tupy durante a visita de Geisel (1975) .....	65
Figura 8. BMW Isetta 1957.....	82
Figura 9. Modelos Z3 1995 e X5 1999 .....	83
Figura 10. Rede do BMW Group em 2018 .....	84
Figura 11. Dilma Rousseff, Raimundo Colombo e Ian Robertson .....	87
Figura 12. Modelos produzidos pela BMW em Araquari .....	89
Figura 13. Propaganda BRDE.....	91
Figura 14. Obras no terreno da BMW (2014) .....	92
Figura 15. Fotografia aérea da planta da BMW em Araquari .....	97
Figura 16. ZPIA e ZPIND a partir de 2012.....	109
Figura 17. Localização do Masterplan Joinville-Araquari.....	110
Figura 18. Projeção do Masterplan Joinville-Araquari .....	110

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	10
2. A ADERÊNCIA DA POLÍTICA ECONÔMICA CATARINENSE À “GUINADA INDUSTRIALISTA” DO GOVERNO DILMA .....	20
2.1 Estado, bloco no poder e o uso do território.....	20
2.2 A conjuntura dos governos petistas: bloco no poder e a renovação das materialidades e das normas relacionadas aos interesses da BMW .....	27
2.2.1 Lula: crescimento e infraestrutura.....	27
2.2.2 Dilma: aposta na indústria e o aparato normativo .....	35
2.3 Raimundo Colombo e os incentivos fiscais .....	44
3. O PAPEL DO CONTEXTO REGIONAL NO CRESCIMENTO RECENTE DE ARAQUARI .....	54
3.1 Colonização e desenvolvimento da indústria na microrregião de Joinville .....	55
3.1.2 Breve descrição do desenvolvimento industrial: Joinville e Jaraguá do Sul e o complexo eletro-metal-mecânico e o papel do Porto de São Francisco do Sul.....	59
3.2 O rápido crescimento de Araquari no século XXI e manutenção da desigualdade.....	67
4. BMW EM ARAQUARI.....	80
4.1 Negociação e finalidades da planta em Araquari .....	80
4.1.1 Breve histórico do grupo BMW .....	80
4.1.2 Trilha das negociações para a instalação da planta da BMW em Araquari .....	85
4.1.3 Finalidades da planta.....	88
4.2 Fatores determinantes para a localização da planta da BMW em Araquari .....	89
4.2.1 Renúncia fiscal .....	89
4.2.2 Fluidez territorial e acesso aos recursos naturais .....	95
4.2.3 Organização da força de trabalho.....	98
4.3 Implicações da ação da BMW em Araquari.....	100
4.3.1 Novos nexos forâneos: a balança comercial.....	100
4.3.2 Atração de empresas e trabalhadores e disputas capital-trabalho .....	104
4.3.3 Organização do espaço urbano e valorização do espaço.....	107
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	113
REFERÊNCIAS .....	116

## 1. INTRODUÇÃO

A década de 1970 foi marcada pela emergência de um novo regime de acumulação, denominado de acumulação flexível. Tal regime seria caracterizado pela emergência de novos setores de produção, maneiras novas de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, intensificação de inovação comercial, tecnológica e organizacional, como resposta do capital à sua própria crise de acumulação (HARVEY, 1992).

Chesnais (1996), um dos primeiros a analisar o processo de mundialização do capital, afirma que as mudanças a partir da segunda metade dos anos 1970 propiciariam às empresas multinacionais liberalização e desregulamentação, o que, em meio aos avanços possibilitados pelas novas tecnologias de comunicação, aumentaram a mobilidade do capital produtivo. Desde então, o capital segue rompendo barreiras nacionais e colocando em concorrência os agentes capazes de agir ampla e efetivamente nos territórios, sendo o preço da força de trabalho, as leis trabalhistas e ambientais e os incentivos concedidos por este ou aquele Estado questões cruciais para a decisão dos investimentos em um planeta a ser explorado. Pois sob a globalização cada lugar tem possibilidade de acessar o acontecer dos outros lugares, pois a técnica da informação atinge direta ou indiretamente a totalidade de cada país (SANTOS, 2004).

No Brasil, na década de 1970 (quando a população urbana ultrapassou a rural), o território foi dotado de conteúdos modernos, no campo e na cidade, explicitando a irradiação do meio técnico-científico-informacional, se instalando sobre áreas contínuas no Sudeste e no Sul e em “manchas” e “pontos” no resto do país (SANTOS; SILVEIRA, 2012). Ademais, durante as décadas de 1970, 1980 e 1990 houve um processo de desconcentração da produção industrial no Brasil. Durante esse processo, as Regiões Metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro tiveram perdas relativas na participação da produção industrial e, em contrapartida, os estados do Sul e Minas Gerais, além do interior paulista, conheceram aumento relativo de sua participação industrial (DINIZ; CROCCO, 1996).

Os deslocamentos industriais em direção da região Sul foram significativos. Em 1970 a região acolhia 14,79% do pessoal ocupado na indústria, ao passo que em 1990 já reunia 36,49% do emprego industrial nacional. Tratou-se, assim, de uma desconcentração que se manteve na região concentrada, do Sudeste e Sul (SANTOS; RIBEIRO, 1979; SANTOS, 2013). Isso se deu em função de uma decisão política que visava impulsionar a industrialização em várias regiões e promover a ocupação do território, mas o mercado teve também papel fundamental, estimulado pela renovação das materialidades, destacadamente logística e comunicações, e “[...] pela superestrutura dos mecanismos reguladores, sob comando do Estado e dos agentes

hegemônicos da economia, através, sobretudo, dos intermediários financeiros” (SANTOS, 2013 p. 47).

Os recursos em infraestrutura foram importantes nas decisões de investimento a partir dos anos 1990, quando a competição por inversões da parte do capital multinacional se tornou mais acirrada entre países dependentes, uma vez que, graças ao avanço da técnica, conformando o meio técnico-científico-informacional, o processo de globalização da produção avançou sobre o mundo, como teorizado por Milton Santos (2004).

Nesse sentido, mudanças significativas ocorreram no setor automobilístico global - ramo industrial caracterizado por produzir diversos tipos de veículos automotores terrestres (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) e autopeças. O comportamento estratégico global dessa indústria foi modificado, no sentido da internacionalização da produção de veículos, marcado pelo afluxo de investimentos diretos estrangeiros para países e regiões em desenvolvimento com maior potencial de consumo de autoveículos (COSTA; HENKI, 2016). No caso brasileiro, as tendências à dispersão se impuseram e atingiram paulatinamente parcelas cada vez mais significativas dos fatores, difundidos amplamente (SANTOS, 2013), de modo que ocorreu também uma desconcentração da produção automotiva, sobretudo das montadoras.

Assim, a ampliação da mobilidade das montadoras, proporcionada pelo meio técnico científico informacional, é o motivo fundante dos crescentes privilégios recebidos pelo setor globalmente. Isso porque, o número maior de lugares aptos a receber uma planta industrial permite a redução do investimento, minimiza o impacto de possíveis sanções dos Estados e viabiliza a instalação de empresas com pouca ou nenhuma tradição sindical. É sob essa lógica que operam os grandes grupos, na busca de baixos salários e promovendo alterações dos mecanismos de distribuição de renda em seu favor, além do que os novos dados da tecnologia facilitam as trocas intrafirmas (ARBIX, 2002).

A indústria automobilística mundial se reestruturou nas décadas de 1980 e 1990 em função, sobretudo, de dois fatores: a saturação dos mercados centrais (o que gerou grandes fluxos de investimento estrangeiro direto (IDE) aos países periféricos e também a intensa busca pela diferenciação de produtos) e o surgimento de um novo paradigma produtivo (a produção flexível própria do Toyotismo, puxada pelo produto final e com forte integração entre os elos da linha de montagem e fornecedores) (BAHIA; DOMINGUES, 2010). A década de 1990 em especial foi marcada por intensas modificações no modo de produção capitalista e o ramo automotivo, no que se refere ao setor produtivo, que experimentou inovações técnicas e organizacionais significativas desde as décadas anteriores, se reorganizou internacionalmente em busca de espaços para recriar condições de crescimento condizentes com o ambiente de

competição próprio da globalização. As estratégias de localização das empresas do setor automobilístico passaram a levar em conta, de maneira mais decisiva, fatores políticos como a experiência sindical (que marcava o ABC paulista), também expectativa quanto à política econômica brasileira e dos entes da federação, aproveitando-se da disputa entre estados e municípios pela atração das plantas industriais (RAMALHO, 2005).

Dessa maneira, de acordo com Lins e Alves (2005), os seguintes vetores se destacaram nas alterações ocorridas no setor: em âmbito externo, uma reestruturação da cadeia automotiva global, com aumento significativo de montadores em países periféricos e alterações na relação entre fabricantes e fornecedores; em âmbito local, mudanças no marco regulatório das relações comerciais externas e iniciativas específicas do Estado para o setor (criação da Câmara Setorial Automotiva e a definição de um Regime Automotivo, destacadamente); o processo de constituição do Mercosul e suas repercussões sobre a indústria automobilística.

Os investimentos diretos estrangeiros no setor automobilístico aumentaram de forma expressiva no Brasil, sobretudo a partir de meados da década de 1990, com a implantação de novas montadoras. Nesse sentido, o Paraná canalizou um terço dos investimentos em novas montadoras entre 1994 e 1999, seguido por Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul afetando diretamente a dinâmica locacional das indústrias do setor até então estabelecida em São Paulo. Ainda assim, São Paulo, abrigava 45% do total dos investimentos, sem implicar no estabelecimento de novas plantas (SANTOS; PINHÃO, 2000). Mais especificamente, pesou a criação do Regime Automotivo Brasileiro (RAB) em 1997, associado à estabilidade econômica conferida pelo Plano Real, esse movimento atrelado às crises na Argentina (que havia atraído mais plantas do setor que o Brasil desde a criação de seu regime automotivo em 1991 e tinha a maior parte da sua produção exportada para o Brasil) resultou em uma migração das operações de várias empresas automotivas para o Brasil, país com o maior mercado consumidor da América do Sul.

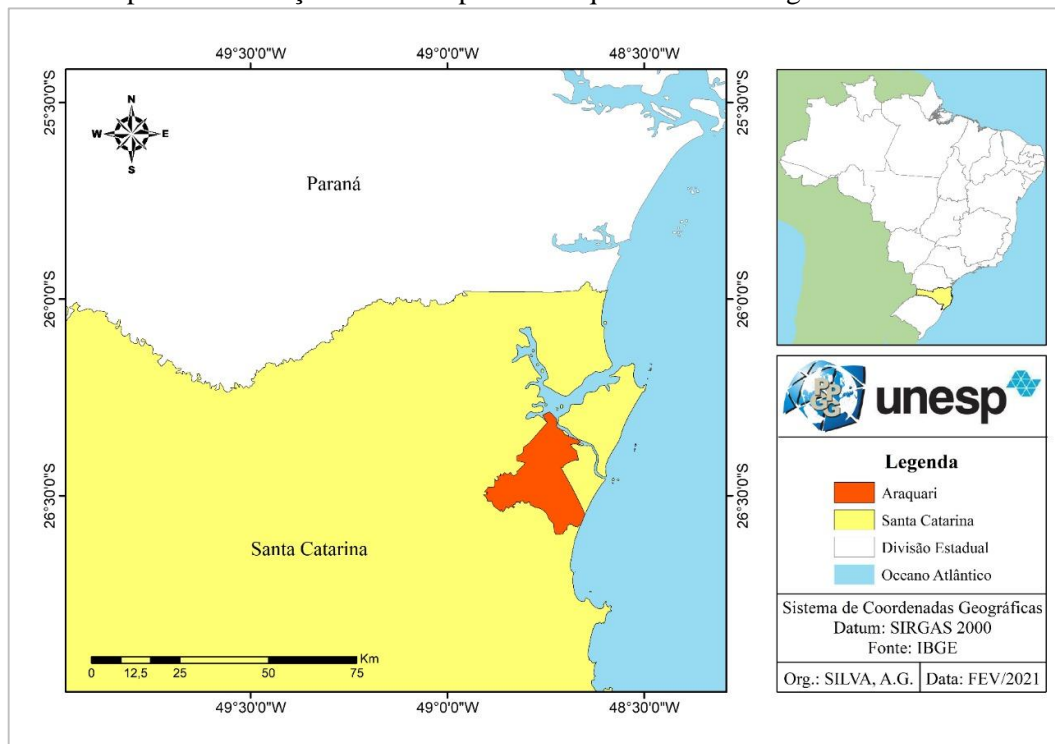
Neste início de século, a indústria automobilística brasileira recebeu novos grupos econômicos e novos investimentos dos grupos já instalados. Além disso, tais investimentos explicitaram a importância da produção em regiões novas ao passo que os centros tradicionais perderam relevância, os estados que ganharam importância foram Paraná, Santa Catarina, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Goiás, sendo perceptível, entre 2006 e 2016, significativas alterações da lógica locacional das montadoras, muito em função das políticas estatais (CLARO JUNIOR; SANTOS, 2018).

Quando se refere à indução direta e indireta de crescimento para os demais setores, Bahia e Domingues (2010) afirmam que a cadeia automotiva é a mais importante da economia

brasileira, uma vez que a dinâmica de inovação no setor tem capacidade de difundir o progresso técnico para parte significativa da indústria do país. A inovação parte, portanto, do centro de gravitação do circuito espacial produtivo, que são as montadoras, e delas para os fornecedores. Se exige dos fornecedores, por isso, alta qualificação, dada por órgãos certificadores de qualidade de processos, capacidade financeira e capacidade de engenharia. Esses fatores conferem maior ou menor poder de atração de fornecedores em função da qualificação destes e do preço que oferecem.

Desse contexto surge a questão central que motivou esta pesquisa: quais foram os eventos que possibilitaram a materialização de uma planta industrial da BMW (Bayerische Motoren Werke, ou Fábrica de Motores da Baviera, principal marca do BMW Group) na pequena cidade de Araquari no nordeste catarinense (com início da produção em 2014) e quais suas implicações territoriais? Por que Araquari? Indagações relacionadas a três questões fundamentais que devem fazer parte de qualquer estudo sistemático da organização do espaço de acordo com Santos (2003), a saber: 1. Por que cada coisa se localiza em um determinado local e não em outro? 2. Em que medida os diferentes elementos de uma dada organização espacial podem vir a variar em sua distribuição? 3. Por que uma inovação aparece em um local e não em outro?

Mapa 1. Localização do município de Araquari na microrregião de Joinville



Fonte: Elaboração própria.

Orientados por tais questões, nosso interesse, na sequência desta introdução, capítulo 2, será entender o papel do Estado, entendendo-o como agente destacado na organização do território, interessa-nos abordar as configurações do *bloco no poder* (POULANTZAS, 1977), sob os governos do Partido dos Trabalhadores: os dois governos de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) e o primeiro governo de Dilma Rousseff (2011-2014). A partir da abordagem sobre Estado e bloco no poder é que, em seguida, tentaremos estabelecer uma articulação com o nosso estudo de caso, ou seja, a instalação de uma planta do BMW Group em Araquari e suas implicações territoriais. Essa análise toma como referência estudos críticos tanto da economia quanto da ciência política, os quais nos limitamos a reproduzir para depois cotejar com os dados levantados para análise do estudo de caso. Nesse sentido, trazemos alguns dados mais gerais sobre a economia brasileira durante os governos capitaneados pelo Partido dos Trabalhadores e sobre o Programa de Aceleração do Crescimento em Santa Catarina, sobre os investimentos nos portos catarinenses etc.

Partimos, portanto, da escala do território nacional, entendendo as particularidades da formação econômico-social brasileira no atual período histórico, ou seja, uma formação capitalista periférica, dependente e extremamente desigual, cujos governantes, desde os anos 1980/1990, vêm implementando políticas de corte neoliberal.

Em se tratando de uma pequena cidade que, em termos gerais, ficou à margem da industrialização da região norte de Santa Catarina, que possuía um dos menores IDH do estado e que teve, portanto, sua economia muito aquém daquilo que se produzia na região, a investigação dos motivos e relações intrarregionais e para além da região nos parece importante para estabelecer as possibilidades de acumulação de capital neste subespaço e suas implicações sobre o lugar. Para essa discussão levantamos documentos e textos científicos sobre os incentivos fiscais em Santa Catarina com foco no primeiro governo de Raimundo Colombo no estado.

Como o anúncio oficial da construção da fábrica pelo BMW Group data de 2012 e o início da produção na planta foi em 2014, nos deteremos de maneira mais acurada sobre as políticas econômicas do primeiro governo Dilma Rousseff, marcado pela tentativa de “guinada industrialista” (SOUZA, 2017), que tiveram implicações diretas sobre a ação da BMW em Araquari: o Plano Brasil Maior, lançado em 2011, mais especificamente seu braço direcionado ao setor automotivo que consistiu em um novo regime para o setor, o Inovar-Auto (Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores), que vigorou do início de 2013 ao fim de 2017. Política que abrange três das nove ações elencadas por Singer (2015) como pilares da nova matriz econômica adotada no primeiro



mandato de Dilma Rousseff, quais sejam: aposta na reindustrialização, desonerações e proteção ao produto nacional. No estado de Santa Catarina, as políticas de Raimundo Colombo (DEM/PSD) que favoreceram a instalação da planta em Araquari, destacadamente empréstimos via Agência de Fomento de Santa Catarina (BADESC), Programa Pró-Emprego e Inova SC. E na escala local, no município, as renúncias fiscais concedidas ao BMW Group sob o governo de João Pedro Woitexem (PMDB) fazem parte da análise.

Sabemos que, sobretudo hoje, os complexos nexos que garantem a produção nos lugares são *transescalares* (FREDERICO, 2014) e dependem, portanto, de um eixo organizador do processo de acumulação que se dá pela política entre diversos agentes, daí utilizar o conceito de bloco no poder, já que este é capaz de indicar relações entre frações burguesas nativas e suas conexões com o capital estrangeiro, e o tipo de uso do território. Por esta trilha metodológica cremos ser possível captar a dialética entre o dado local e o dado extralocal (SANTOS, 2012), pois para Santos (2012, p. 232), existe sempre “uma dialética entre o macroespaço, o Estado e o microespaço, quer dizer as coletividades de menores dimensões”.

Isso quer dizer que as transformações espaciais são possíveis pela “intervenção simultânea de redes de influência operando simultaneamente em uma multiplicidade de escalas, desde a escala local até a escala mundial” (SANTOS, 2012, p. 207). Dessa forma, a totalização se apresenta segundo níveis, frações do espaço global que se transformam através do tempo.

Dadas as condições e imposições do meio técnico-científico-informacional, “a escala das variáveis a analisar em conjunto não é mais exclusivamente a escala do lugar, [...] mas a escala do lugar e igualmente a do mundo, a escala do país e a escala das regiões onde o lugar se insere” (SANTOS, 2012, p. 216). Totalidade e tempo são então categorias fundamentais para o estudo do espaço geográfico, no entanto o acontecer sobre o espaço não se dá de forma homogênea, então a “noção de lugar e de área se impõem, impondo ao mesmo tempo a categoria da escala, isto é, a noção de fração de espaço dentro do espaço total” (SANTOS, 2012, p. 218). A totalidade se realiza, no entanto, por “impactos seletivos, nos quais algumas de suas possibilidades se tornam realidade” (SANTOS, 2014, p. 124). Em decorrência do poder político condensado no Estado, sua ação se dá em várias escalas geográficas, constituindo um conjunto organizado hierarquicamente no qual se dão processos moleculares de acumulação do capital (HARVEY, 2005), desse poder altamente capilarizado advém a força política e capacidade de decisão dos rumos da nação, ainda que tal capacidade não seja irrestrita.

Dessa forma, nossa intenção é captar a tensão permanente entre os interesses políticos e econômicos locais e globais *também* a partir da configuração do bloco no poder. Isto não quer

dizer que seja possível apreender tal dinâmica somente por este entendimento, mas que a utilização do conceito ajuda na compreensão.

De maneira geral, poderíamos dizer que avaliar a geografia política e econômica da produção de uma empresa em rede, seria como se “desfizéssemos” as tramas que costuram a flecha que indica os fluxos econômicos e informacionais em um mapa. O que pretendemos, então, é nos ancorar em uma visão totalizadora, a partir da análise do relacionamento entre processos e articulação de fenômenos no seio da complexidade do movimento histórico da sociedade (MORAES, 2014).

Para a análise da configuração do bloco no poder no período estudado, no capítulo 2, nos ancoramos nos estudos de Boito Jr. (2018), destacadamente. Para o autor houve uma mudança na configuração do bloco no poder já nos governos Lula, o que ficou mais evidente em seu segundo mandato. Boito Jr. (2018) sustenta que a fração bancário-financeira que era hegemônica no interior do bloco no poder foi preterida pela burguesia interna (sobretudo os grandes grupos industriais e o agronegócio), determinando, assim, novos rumos da política econômica nacional.

A noção de bloco no poder utilizada por Boito Jr (2018) é a de Nicos Poulantzas (1977); também é deste autor a noção de burguesia interna. Uma fração da burguesia que se distinguiria da burguesia associada em função das relações com o capital imperialista. A burguesia interna, embora não seja anti-imperialista, como seria uma burguesia nacional, tem conflitos com o capital imperialista (além de parcerias/associações) e vindica do Estado políticas protecionistas para não ser destruída por esse capital.

Para o autor, a ascensão da burguesia interna nos governos Lula foi possível por ter como base a *frente neodesenvolvimentista*, conduzida pela burguesia interna, mas formada também por frações de classe dominadas. O fator aglutinador da frente foi o temor de políticas neoliberais ortodoxas. A defesa de políticas neodesenvolvimentistas, ou seja, o *desenvolvimento possível sob o neoliberalismo* (BOITO JR., 2018) – em poucas palavras: incentivo do Estado, e defesa, por parte deste, ao setor produtivo nacional -, interesse da burguesia interna, mas também, em alguma medida, das classes dominadas, deram o tom dos governos petistas.

Nesse sentido, vale ressaltar que, sob os governos petistas, o sindicalismo explicitou a aliança com a grande burguesia interna, tendo como objetivo o benefício do setor produtivo nacional a partir das políticas do governo (MARCELINO, 2017), o que expôs o caráter subordinado da participação dos trabalhadores organizados na frente. Dada a conjuntura dos governos Lula e Dilma, houve aumento significativo no número de greves inclusive com

vitórias mesmo que pontuais para os trabalhadores. Tal movimento se deu em função das mudanças conjunturais (econômica, política e ideológica) do país, também da experiência dos dirigentes sindicais no que diz respeito às disputas factíveis apoiadas no do próprio processo de reestruturação produtiva (MARCELINO, 2017).

A partir de uma perspectiva da Geografia, a apreensão da forma como o território é efetivamente usado por determinados agentes pode, então, ser alcançada a partir da compreensão da configuração do bloco no poder. Isto porque, o conceito é capaz de agregar as intenções hegemônicas num dado período histórico e, portanto, pode ser evidenciado no território. A *renovação das materialidades* (SANTOS; SILVEIRA, 2012) no território oferece uma pista das ações e dos interesses do bloco no poder, ainda que possam ter beneficiários outros que não necessariamente àqueles grupos para os quais foram construídas as formas ou rugosidades (SANTOS, 2012). Para isso, apresentamos no capítulo 2 dados sobre algumas das políticas do governo federal que favoreceram a fluidez territorial e o aparato normativo mobilizado pelo Estado para atender interesses específicos de algumas frações da burguesia.

Desta maneira, o espaço geográfico ou espaço banal é aqui tomado como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, tendo como base a perspectiva de Milton Santos (2014). Assim, estão envolvidos tanto objetos técnicos como o trabalho vivo para a dinamização do espaço. Nesse sentido, vale lembrar, que a práxis é também tributária das imposições espaciais (SANTOS, 2012). A partir dessa inércia dinâmica que caracteriza o espaço, a representação é também ação e que, portanto, as formas geográficas participam do processo na mesma medida que os atores (SANTOS, 2012). A interação entre os sistemas se dá de tal forma que os sistemas de objetos terminam por condicionar a forma como as ações se dão ao passo que o sistema de ações conduz à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos já existentes (SANTOS, 2014). Assim sendo, os objetos geográficos surgem em localizações para satisfazer aos objetivos da produção em um dado momento de produção e, depois, por existirem, eles influenciam os momentos seguintes da produção (SANTOS, 2012).

Os sistemas técnicos (a materialidade) e sua organização e implementação (a ação política) viabilizam uma forma de distribuição do trabalho em cada período histórico. É a partir do desvelamento da divisão territorial do trabalho que se faz possível desvendar o conteúdo que dá vida às formas geográficas, pois esta faz surgir uma hierarquia entre lugares, e reorienta incessantemente a capacidade de ação das pessoas, das firmas e das instituições (SANTOS; SILVEIRA, 2012).

Ao compreender o capital à maneira de Marx, como “valor em movimento”, Harvey (2018) afirma, nesse sentido, que este só se realiza ancorado em um lugar, e determina assim,

não sozinho, as configurações espaciais (cidades, redes de transporte, paisagens agrícolas) e os fluxos que se dão por estas. As particularidades acumuladas em cada lugar também são levadas em conta pelo autor em sua proposta, como as habilidades e organização dos trabalhadores e as próprias disputas políticas vividas no lugar através da história, que podem, com mais ou menos eficácia fazer frente às imposições do momento do modo de produção. A própria reprodução da sociedade requer, portanto, relacionamentos com o espaço e a natureza (MORAES, 2014), no entanto, a relação sociedade e espaço, numa dialética mediada pelo trabalho para transformar a primeira em segunda natureza ao socializá-la é que se dá a produção do espaço geográfico (SANTOS, 2012). O espaço é, portanto, “tomado como matéria que se qualifica pelo uso social a cada momento” (MORAES, 2014, p. 24), mas também as possibilidades de uso do território dado pelas rugosidades (SANTOS, 2012). O território, portanto, é compreendido a partir de seus usos (SANTOS, 2008).

Daí a importância dada à técnica, destacadamente por Milton Santos, para a apreensão da territorialização dos interesses deste ou daquele grupo, já que é a técnica o meio de o homem agir sobre a natureza primeira ou natureza natural (SANTOS, 2014) tornando-a algo capaz de atender suas necessidades. Esses recursos tornados ativos efetiva ou virtualmente é que garantam a complexa variabilidade dos lugares e regiões e, portanto, tornam determinado lugar atraente ou repelente de atividades específicas.

A partir dessa concepção e levando em conta a importância da dialética do espaço que se dá pela condição de prático-inerte deste, ou seja, determinado e determinante das outras instâncias sociais, apresentamos no capítulo 3 uma breve contextualização da industrialização microrregião de Joinville, tendo como base a bibliografia disponível. Além disso, ainda no capítulo 3, apontamos o recente crescimento de Araquari e algumas das implicações mais gerais desse processo.

Dessa maneira, coloca-se uma dualidade que permeia o trabalho: por um lado, o território de todos, tomado como abrigo, recurso e reserva (CATAIA, 2001) em função dos desígnios da nação e dirigidos pelo Estado; por outro, há o território como recurso, tomado assim a partir de uma visão apequenada e descomprometida de seu uso, esta é a concepção das grandes empresas, em nosso caso a da BMW. É claro que essa distinção entre Estado e mercado, com o avanço do capitalismo, residem em sua pureza apenas no campo das ideias, uma vez que o primeiro detém, mais ou menos, o poder de constranger usos do território que não lhe interessem e estimular usos que correspondam aos objetivos da nação, ou mais pontualmente, aos interesses do bloco no poder. Tozi (2009, p. 63) pontua bem esse embate sob o neoliberalismo e em uma formação socioespacial periférica e dependente:

Tudo que dela se pode esperar é a contínua progressão da racionalização das condições da vida, pois as corporações não pensam o território como abrigo, apenas como recurso. Quanto ao Governo, apresenta-se nacional e internacionalmente comprometido com esta mesma racionalidade, e está claro que a ausência de uma política de telecomunicações é uma política, ou seja, que a passividade é ativa. E se por um lado a estrutura existente (a inércia do mundo) impede ações, outras são intencionais. Os problemas regulatórios, a crise que se passa a cada novo movimento das empresas, que não encontram limites nas normas nacionais, é nada mais que um aspecto situacional do abandono da consciência de um país.

Para a análise do caso, no capítulo 4, estudamos documentos oficiais do município de Araquari, levantamos dados sobre impostos recolhidos pelo município (ISSQN, ICMS), evolução do Produto Interno Bruto e a participação de cada setor da economia, sobre a força de trabalho e estabelecimentos no município. A partir desses levantamentos e estudos, analisamos a partir de uma bibliografia crítica, tanto na Geografia como na Economia e Ciência Política, os fatores e implicações da ação da BMW em Araquari.

Resumidamente, além desta introdução e das considerações finais, ficou assim estruturada essa dissertação: no capítulo 2 são discutidas principalmente as políticas federais que beneficiaram o setor automotivo e os investimentos em infraestrutura física realizados pelos governos Lula e Dilma e a aderência às políticas que direcionavam incentivos à indústria pelo primeiro governo de Raimundo Colombo em Santa Catarina, dando sempre maior atenção aos elementos que contribuíram diretamente para a instalação da fábrica da BMW em Araquari; no capítulo 3 é feita uma breve descrição do desenvolvimento industrial na microrregião de Joinville e seus efeitos sobre o recente crescimento econômico de Araquari; no capítulo 4 são apontados os fatores que levaram à instalação da fábrica da BMW em Araquari e suas implicações socioespaciais.

## 2. A ADERÊNCIA DA POLÍTICA ECONÔMICA CATARINENSE À “GUINADA INDUSTRIALISTA” DO GOVERNO DILMA

Neste capítulo, discorreremos sobre as implicações territoriais de políticas implementadas pelos governos petistas (2003-2014) e a sua repercussão no governo de Raimundo Colombo a partir de 2011 em Santa Catarina. Para tanto, indicaremos como a configuração do bloco no poder nesses governos resultou no investimento em *formas espaciais* (SANTOS, 2003) e *próteses* (SANTOS, 2014) capazes de dinamizar a produção e o acúmulo de capital por este ou aquele setor da economia e, por conseguinte, favorecendo algumas frações da burguesia. Entendemos que a forma como o poder econômico e político se expressa em cada formação socioespacial é crucial para a compreensão dos usos do território e, em se tratando de abordar a temática do poder, recorreremos a contribuições da teoria política/cientistas políticos, pois mais rigorosamente elaboradas.

Este capítulo está organizado da seguinte forma: no item 2.1, a partir da concepção de Poulantzas e de autores brasileiros *poulantzianos*, em especial Armando Boito Jr., procuraremos articular a noção de bloco no poder com o uso do território para a compreensão da realidade da formação socioespacial brasileira sob os governos capitaneados pelo Partido dos Trabalhadores, com destaque para os governos de Dilma Rousseff; e no item 2.2 buscamos fazer uma breve análise da economia política dos governos liderados pelos petistas e, também, da atuação do governo catarinense com a intenção de indicar as disputas na cena política e suas repercussões na renovação das materialidades e das normas, com foco nos fatores que tiveram influência direta para o arranjo que possibilitou a implantação da fábrica da BMW em Araquari, como os incentivos fiscais, os investimentos em infraestrutura e o aumento da demanda do mercado interno por mercadorias.

### 2.1 Estado, bloco no poder e o uso do território

Se a categoria de Formação Socioespacial (SANTOS, 2012) expressa a unidade de diversas esferas da vida de uma sociedade dada, e o Estado é a organização que representa (e atua pela) a unidade de uma formação social (POULANTZAS, 1977), nos parece prudente proceder na análise de como se configura o bloco no poder (e averiguar qual é sua fração hegemônica) e como suas ações se materializam no território. Isto porque a ação estatal está diretamente relacionada com as relações Estado-bloco no poder.

O conceito de bloco no poder designa “[...] uma unidade contraditória entre distintas classes e/ou frações de classes, sob a hegemonia no seu interior de uma dessas frações ou classes, em suas relações com o Estado capitalista” (PINTO; BALANCO, 2014, p. 46). Tomamos, portanto, neste primeiro capítulo, a formação socioespacial como *unidade geográfica de estudo* (SANTOS, 2012) e o bloco no poder como a unidade contraditória das frações de classes dominantes em suas relações com o Estado (SOUZA, 2019).

Dessa forma poderemos esboçar uma análise da economia política do território sob os governos liderados pelo Partido dos Trabalhadores. Partimos, portanto, da escala da formação socioespacial, o território nacional, para compreender seus desdobramentos nas escalas regional e local, tendo em vista os nexos que vão se construindo entre as partes para a consolidação de interesses dos agentes destacados no bloco no poder. Isto porque, como afirma Silveira (2008, p. 25): “Não há como explicar o território sem o seu uso. Não há como explicar o uso do espaço sem sua dimensão política”.

Além disso, como afirma Ordóñez (2013), o Estado tem em suas ações uma seletividade espacial que resulta em disparidades entre os subespaços. O Estado pode atingir as escalas particulares dentro do território nacional, atuando tanto em projetos para alterar sua própria estrutura institucional, como para influenciar a acumulação e reprodução do capital. Embora haja disparidades resultantes do desenvolvimento desigual, cabe ao Estado, e tal função lhe é particular, atuar com vistas à coesão dos níveis de uma formação social (POULANTZAS, 1977). Ao mesmo tempo, o Estado encerra tanto o fator de coesão quanto a estrutura heterogênea em que se condensam as contradições entre os vários níveis de uma formação social (POULANTZAS, 1977).

A função de organização do Estado como fator de coesão social expressa-se diante dos conflitos de classes, em duas modalidades de funções: a técnico-econômica e a ideológica. Assim, as várias funções do Estado constituem funções políticas que objetivam a coesão de uma formação dividida em classes, e tais funções equivalem aos interesses políticos da classe dominante (POULANTZAS, 1977).

A relação Estado-Capital pode ser vista a partir da clássica passagem do *Manifesto Comunista*, na qual Marx e Engels (1998) afirmam que o Estado moderno não é senão um comitê para gerir os negócios da burguesia. Como afirmam Codato e Perissinotto (2001), essa frase sintetiza a concepção marxista sobre o Estado capitalista, pois revela sua natureza de classe. Todavia, a *visão* de Marx sobre o Estado é bem mais complexa e sofisticada, como aparece em *O 18 brumário*, obra na qual a autonomia estatal em face das disputas entre frações da classe dominante ou classes dominantes ganha destaque e o Estado não pode ser reduzido a

mero comitê executivo dos negócios da burguesia, justamente porque essa é cortada por disputas de interesses que se refletirão na ação do Estado. Este, ao priorizar determinados interesses dominantes realiza a hegemonia de determinados interesses em detrimento de outros.

Quer dizer, a concepção do Estado como o comitê executivo dos negócios comuns da burguesia, apresentada no *Manifesto*, embora irrepreensível, não permite uma análise mais acurada das formações econômico-sociais em suas especificidades, já que se refere ao interesse político do capital em geral, não propriamente ao Estado como o lócus político no qual se manifestam lutas políticas entre classes sociais, mas também entre frações de classe. Em se tratando de compreender a configuração interna do Estado, e também de seus níveis decisórios e os centros de poder que fazem valer essas decisões, tal concepção é insuficiente (CODATO; PERISSINOTTO, 2001).

O Estado assim compreendido vai muito além da perspectiva binária, na qual existem apenas os segmentos dominantes e dominados. A formação social pressupõe a existência de várias classes e frações de classe em luta constante (PINTO; BALANCO, 2014). Nesse sentido, os poderes de classe, que são organicamente articulados às relações políticas e ideológicas que os legitimam, resultam das relações de produção e dos laços que as compõem.

Através de seus estudos sobre o Estado, Poulantzas desenvolve o conceito de bloco no poder, que expressa os desdobramentos das articulações das classes dominantes numa dada conjuntura na formação social. De tal modo que, na sua relação com o Estado, o jogo institucional próprio da estrutura do Estado capitalista e a configuração particular entre as classes dominantes, funcionam como uma unidade política na qual o conceito de bloco no poder é aglutinador (POULANTZAS, 1977). Trata-se, portanto, de uma unidade política contraditória de classes e/ou frações de classes dominantes distintas sob a hegemonia de uma destas (TEIXEIRA; PINTO, 2012).

Desta forma, o espaço reorganizado pelos avanços técnicos-científicos-informacionais (SANTOS, 1994), a condição periférica e dependente (SOUZA, 2019) da formação socioespacial brasileira e a ausência de uma burguesia nacional (SAES, 2016) capaz de dirigir uma via nacional e independente de desenvolvimento, delimitam ações do Estado, a serviço de determinados agentes hegemônicos, que se situam no interior do bloco no poder e que mantém nexos com capitais de origem estrangeira. O que se articula com a organização territorial, a partir dos objetos técnicos e por meio das normas, visando a acumulação de capital no limite setorial de frações das classes dominantes.

O Estado aparece, então, como a entidade política com maior capacidade “[...] de orquestrar arranjos institucionais e manipular as forças moleculares de acumulação do capital



para preservar o padrão de assimetrias nas trocas mais vantajoso para os interesses capitalistas dominantes que trabalham nesse âmbito” (HARVEY, 2005, p. 111). Por certo, o uso do território não é, nem nunca foi, exclusividade do Estado e de seu poder (CATAIA, 2013). Sobretudo com o avanço do processo de globalização nos anos 1990, a capacidade larga de uso do território não se restringe ao Estado, mas também das empresas transnacionais. O Estado permanece central para a compreensão das atividades produtivas e suas estruturas, mesmo sob a globalização (BENKO, 1994).

A capacidade única do Estado em legitimar e determinar a localização dos objetos técnicos para garantir a fluidez do capital no território permanece, uma vez que deve existir um arranjo entre as normas que a empresa quer impôr ao território e as normas que o Estado impõe ao território (SILVA, 2020) que se dá pela política. Permanece ainda, portanto, a função do Estado, tendo ou não um projeto nacional sustentado, de resguardar e destinar os usos do território nacional. Os territórios definem-se, portanto, “por seus sistemas políticos que se ancoram num conjunto de normas jurídicas, financeiras, econômicas, sociais, morais e técnicas, todas elas circunscritas em suas ordens pelas fronteiras como informação” (CATAIA, 2001, p. 51).

Como afirmou Santos (2012; 2004; 2014; 2008; 2013), o Estado é, ainda hoje, e sobretudo hoje, indispensável. O autor aponta as seguintes razões: i. o Estado torna-se o maior responsável pela penetração de investimentos e também pela criação de condições de sucesso destes; ii. o Estado é garantidor dos ganhos de grandes capitais, participando, para isso, de atividades que não interessam a estes capitais; iii. o Estado atua como propagador ou mesmo criador de uma ideologia de modernização (SANTOS, 2012). A atuação forte do Estado se relaciona às camadas técnicas que se aglutinam no território, ou seja, a regulação se faz mais necessária quanto maior for a densidade técnica, científica e informacional do território (CATAIA, 2001). Dessa maneira:

A regulação garante que o tempo acumulado no espaço em formas desiguais se integre, coexista num mesmo momento solidariamente; a regulação assegura o funcionamento sincrônico das formas díspares e é também a regulação do território que afirma a continuidade das desigualdades, tanto espaciais quanto sociais, porque nenhuma sociedade foge ao fardo que é a história acumulada no espaço, ou melhor, nenhuma sociedade independe do espaço que contém o fardo da história que é a própria sociedade e seu espaço (CATAIA, 2001, p. 40).

No caso brasileiro, pesa ainda o fato de se tratar de um Estado dependente, ou seja, que apresenta como traço distintivo a própria dependência econômico-financeira, político-estatal e econômica e, a partir dessa condição, garante, como agente central, que seja mantida e

reproduzida a situação de dependência e a subordinação ao imperialismo (SOUZA, 2019). É essa característica que confere distinção ao Estado dependente frente aos Estados dominantes, para além da função de dominação de classe, mais geral. Daí, aliás, a incompatibilidade da organização do Estado dependente com a ideia de soberania (SOUZA, 2019).

Historicamente, nos países dependentes se copia e reproduz o sistema de valores moderno dos países dominantes e a estrutura jurídico-política correlata, sem a qual não haveria capitalismo, um modo de produção baseado no trabalho livre e, por conseguinte, no direito burguês e no burocratismo. Se a efetividade da cópia está mais próxima ou distante do tipo ideal de dominação burocrática racional-legal, isso depende da história do processo de desenvolvimento do capitalismo em cada formação social dependente, incluso do peso dos modos de produção não capitalistas, combinado às formas de inserção da economia (de enclave, mais ou menos industrializadas) no sistema mundial, aos modos/níveis de internalização do capital imperialista na vida político-econômica nacional e, o mais importante, depende da evolução dos conflitos sociais e/ou luta de classes que vão dando forma às relações de dependência (SOUZA, 2019, p. 52-53).

De acordo com Fernandes (2009), os interesses privados latino-americanos são dóceis em relação ao controle externo, o que não se reduz a um estratagema econômico, mas antes, de um componente dinâmico dado pela tradição colonial de subserviência, voltada para fins econômicos, e de uma “cegueira nacional” que tem estímulo e controle forâneos. Desse modo, o apoio do Estado, oferecido, aberta ou discretamente, ao circuito moderno da economia nos países subdesenvolvidos, conduz ao agravamento da dependência externa do país e faz com que pese sobre a população as cargas fiscais, sem que seja melhorada a situação de emprego e bem-estar (SANTOS, 2008a). De qualquer forma, ainda que se possa afirmar ações de enfraquecimento do Estado em alguns casos, o poder do capital se dá *por sobre* os Estados, mas sobretudo passando *pelos* Estados (MASCARO, 2013), isso, pois apesar da lógica da diferenciação entre regiões que tende a se aprofundar com o desenvolvimento do capitalismo, as decisões são tomadas tendo como base o território nacional como um todo, normatizado pelo Estado (CATAIA, 2001). Ou seja, a ação do Estado organiza o uso do território pelas normas. Como o meio técnico-científico-informacional é marcado pelo uso extremado das técnicas há necessidade crescente de normas (SANTOS, 2004).

Essa capacidade e necessidade de normatizar é muito bem utilizada pelos grandes agentes econômicos que requerem um Estado forte, quer dizer, um Estado flexível aos condutores da globalização para que exerçam seus interesses (necessidades de fluidez e de uso de recursos) e muitas vezes investindo para alterar o território em função dos interesses desses agentes (SANTOS, 2004). Esse Estado forte de corte neoliberal atua para resguardar os interesses privados através do direito privado, ou seja, diferente do liberalismo clássico o

neoliberalismo aceita de bom grado intervenções estatais desde que estas estejam direcionadas ao melhoramento do funcionamento do mercado (DARDOT; LAVAL, 2016). Portanto, “não é que o Estado se ausente ou se torne menor. Ele apenas se omite quanto ao interesse das populações e se torna mais forte, mais ágil, mais presente, ao serviço da economia dominante” (SANTOS, 2004, p. 66).

Implica em dizer que há uma tendência do Estado dependente em reproduzir a sua dependência a partir do rumo das decisões sobre o uso do território na formação socioespacial. Resta saber se, e se sim, em que medida, as ações da BMW em Araquari refletem essa tendência. Daí nossa insistência na importância do estudo das imbricações das tarefas que se realizam em vários níveis ou escalas, ou seja, de uma interdependência escalar, dado o peso da condição de dependência na realização da economia nacional, as ligações de dominação são menos perceptíveis nos níveis inferiores (SANTOS, 2014). Em se tratando de disputas em torno da política imperial, do colonialismo e das relações internas, portanto de hegemonia, o Estado é agente fundamental do funcionamento do capitalismo global (HARVEY, 2005). Nesse sentido, Santos (2004) aponta o quão equivocado é imaginar que a finança e a informação exercem sua força sem que encontrem contrapartida interna (SANTOS, 2004).

Sendo assim, compreendemos, que cada etapa de desenvolvimento corresponde historicamente a padrões específicos de desenvolvimento geográfico desigual, porém combinados, ou seja, forças tendendo à igualação e diferenciação espacial concomitantemente, tais padrões se materializam horizontal e verticalmente, do local ao global (ORDÓÑEZ, 2014). Ainda assim, para apreensão da história e do presente de cada país, a formação socioespacial apresenta-se como instrumento adequado (SANTOS, 2014).

Além do exposto, Bugiato (2017) aponta a importância do conceito de bloco no poder para a apreensão das relações internacionais, pois os Estados são encarregados por incorporar ou não os interesses do capital imperialista no país, além de tomar para si a representação das predileções do bloco no poder em âmbito internacional.

Assim, o que queremos enfatizar é que

Padrões de comércio e competição, bem como a especialização e a concentração em indústrias-chave ou com combinações tecnológicas, ou então em relações e capacidades de trabalho particulares, interligam economias regionais, de maneira frouxa, na forma de algum todo padronizado de desenvolvimento geográfico desigual. *O que acontece exatamente quanto à dinâmica interna e às relações externas depende da estrutura de classes que surge e dos gêneros de aliança de classes que se formam no âmbito de questões de governo e em torno dessas questões* (HARVEY, 2005, p. 89, grifo nosso).

Desta forma, o território “se inscreve num campo de poder” (RAFFESTIN, 1993, p. 144) e, portanto, é “[...] condição e produto do trabalho social, ao mesmo tempo em que é formado por um contínuo intercâmbio entre o trabalho morto e o trabalho vivo” (CATAIA, 2011, p. 122). Adotamos o conceito bloco no poder (desenvolvido na Teoria Política) para uma análise a partir da geografia política e econômica, por entendermos que: (i) as relações de produção nos limites da formação socioespacial são guiadas pelos interesses das frações que compõem o bloco no poder, de tal forma que o ordenamento territorial tende a corresponder aos interesses destacados na configuração do bloco, ou seja, as formas (erguidas no território) e as normas (que regulam o uso do território) implantadas estão relacionadas a interesses da fração dominante no interior do bloco no poder; (ii) se apreendido em sua complexidade o conceito ajuda na compreensão dos nexos territoriais (formas e conteúdos) dos rumos da política econômica em um dado período, e apreende os eventos a partir de uma perspectiva essencialmente transescalar, contribuindo para a explicação de fenômenos em maiores escalas (reativação dos portos e grandes programas de incentivo a infraestrutura nos governos Lula, por exemplo) ou menores escalas (implantação de uma fábrica da BMW em Araquari, por exemplo); (iii) o conceito contribui para a análise dos nexos da dependência e as implicações territoriais dessa condição.

Ademais, a importância conferida à escala nacional, se dá pelo fato de esta ser

[...] uma espécie de moldura de enquadramento e de disciplinarização da potência mercantil, que via coercitividades de macrounidades políticas, logra algum controle e coação das macrodecisões sobre as microdecisões autônomas privadas individualizadas. Lessa (1998: 219) apresenta detalhada discussão sobre o papel do controle e da “necessidade de articular-se com uma macrounidade política, que regule as interdependências”. Furtado (1966) analisa o papel de controle e coação das macrodecisões vis-à-vis as microdecisões, ou seja, a construção da escala nacional envolve a criação de domínio, de se exercer controle, moderar, disciplinar a mercantilização (BRANDÃO, 2018, p. 336).

A opção metodológica é, portanto, entender o caso específico da instalação de uma planta da BMW em Araquari a partir das relações transescalares nas quais o Estado é figura central. Isto quer dizer que não é possível que as redes constituídas pelas empresas e mesmo sua “vontade” possam se colocar em qualquer parte do território nacional sem que haja o aval das forças hegemônicas no controle do Estado. É necessário, portanto, para que as redes econômicas possam operar, “[...] um conjunto de disposições institucionais construídas no plano territorial, que simultaneamente proveem certa coerência social, e permitem incentivar

ao mesmo tempo a redistribuição estendida dessas redes econômicas” (SWYNGEDOUW, 2018, p. 81).

Portanto, a configuração do bloco no poder na qual teve impulso a burguesia interna representada, sobretudo no primeiro governo Dilma, pelos industriais paulistas, alavancou políticas pró-indústria de transformação na “guinada industrialista” daquele governo. O Plano Brasil Maior criado em 2011, como demonstraremos, tem em seu interior o Inovar-Auto, que previu isenções fiscais e vantagens consideráveis ao setor automotivo e, com isso, atraiu para o território nacional empresas como a BMW. A escolha por Araquari, no nordeste catarinense, se deu muito em função dos incentivos fiscais dados pelo estado de Santa Catarina sob o governo de Raimundo Colombo, assim como em razão da densidade técnica e fluidez territorial conferidas pela atividade industrial da microrregião de Joinville, como discutiremos.

## **2.2 A conjuntura dos governos petistas: bloco no poder e a renovação das materialidades e das normas relacionadas aos interesses da BMW**

### *2.2.1 Lula: crescimento e infraestrutura*

A eleição de Luiz Inácio Lula da Silva para presidência do Brasil, em 2002, não representou uma ruptura nos planos de governo eleitoralmente viáveis, com propostas de alguma flexibilização do modelo neoliberal – jamais de o combater em suas bases, apontando assim para um *neoliberalismo mitigado* como denomina Martuscelli (2015). De acordo com o autor, sem atacar a base da plataforma neoliberal figuras que apareciam como muito distantes no espectro político, como Lula e José Serra, apresentaram propostas de política macroeconômica bastante parecidas para aquele pleito.

A dificuldade de uma definição certa das políticas econômicas e sociais dos governos capitaneados pelo Partido dos Trabalhadores se deu em função de sua complexidade e novidade, devido à heterogeneidade dos conteúdos que informaram as políticas e, também por isso, o número de tentativas de definição ou compreensão.

No entanto, parece haver consenso na bibliografia em afirmar que Lula cumpriu o compromisso de seu governo com o empresariado (firmado na já bastante citada Carta ao Povo Brasileiro) e atendeu a exigências do mercado quanto à manutenção do tripé macroeconômico herdado dos governos FHC – câmbio flexível, metas de inflação e superávit primário. A lógica neoliberal não foi atacada em suas bases, portanto. Ainda assim, ficou claro que a cartilha neoliberal ortodoxa não seria seguida à risca.

De acordo com Bastos (2015) três heresias foram cometidas pelo governo Lula em relação ao neoliberalismo: (i) veto a novas privatizações e investimento nas empresas estatais, sobretudo nas ligadas à energia; (ii) restauração do papel dos bancos públicos na execução de políticas públicas; (iii) expansão do mercado interno apoiado pelas políticas de valorização salarial na base.

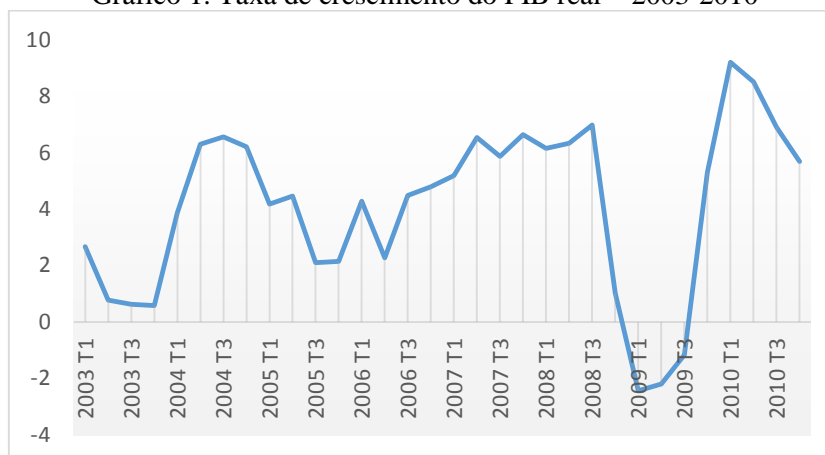
Assim, a alta no ciclo de liquidez internacional, forte crescimento da economia chinesa e crescimento no preço das *commodities* são os elementos exógenos (CARCANHOLO, 2010) que explicam o crescimento da economia brasileira entre 2006 e 2010, mas o entendimento da conjuntura não pode resumir-se a eles. Concordamos com Bastos (2015), quando afirma que, em última instância, o ciclo conjuntural favoreceu o crescimento no Brasil, mas esse crescimento teve a marca das decisões do governo Lula.

A partir de 2004 foi retomado o crescimento econômico e, vigorou uma política expansionista até 2010, impulsionada pela dinâmica interna (2006-2010) e pelo setor externo (até 2006), modelo de crescimento que “ficou em xeque” após 2010 (CORRÊA; SANTOS, 2013), ou seja, após a crise de 2007/2008, sobretudo após 2011 (BELLUZZO; BASTOS, 2015).

Desta forma, é possível afirmar que além da “sorte” do aumento do preço das *commodities* minerais e agrícolas que exportávamos, as políticas redistributivas e os investimentos públicos em infraestrutura deram o tom dos governos Lula, como lembra também Carvalho (2018). A autora chega a afirmar ainda que esse foi um *passo à frente* na economia e na política, dado o crescimento atrelado aos ganhos sociais no período. Isso porque, entre 2004 e 2010, o Brasil teve uma média de crescimento de 4,3% ao ano, média que ficou abaixo da de vários outros países no período, como China, Índia e Argentina, no entanto, houve crescimento juntamente com distribuição de renda e redução da pobreza. A rigor, a renda per capita cresceu 25%, o desemprego metropolitano diminuiu 50% e a pobreza absoluta diminuiu em torno de 50%, além disso, a desigualdade da renda pessoal caiu mais de 10% entre 2003 e 2009 (CORRÊA; SANTOS, 2013).

Ainda assim, no primeiro governo Lula, mesmo com a criação do programa Bolsa Família (em 2003), o conservadorismo na condução da política econômica, em fraca inflexão rumo aos interesses mais à esquerda da base, gerou críticas e impasses dentro do próprio Partido dos Trabalhadores. De fato, a política econômica no primeiro governo Lula foi alvo de ataques de todos os lados.

Gráfico 1. Taxa de crescimento do PIB real – 2003-2010



Fonte: IpeaData (2020).

Durante os dois governos Lula, o crescimento médio da economia ficaria em 4% ao ano, considerado modesto, embora superior ao dos governos FHC, em torno de 2,3% ao ano entre 1995-2022. O que levou Edmar Bacha a denominar de “Milagrinho” o crescimento nos governos Lula. De acordo com Carvalho (2018), que adotou também o termo, além da já citada alta no preço das *commodities*, foram decisivos para o crescimento do período três pilares: (i) distribuição de renda, (ii) expansão do crédito e (iii) investimentos públicos. Este ciclo foi impulsionado primeiramente pelo preço da *commodities* e pelas exportações líquidas, também pelo aumento rápido do consumo e, mais tarde, pelo investimento estimulado tanto pelas exportações como pelo consumo (CARNEIRO, 2017). No entanto, dados os déficits crescentes na balança de manufaturados e de serviços, houve perda acelerada do protagonismo das exportações, ao passo que o consumo aumentou em função das melhorias na distribuição de renda e do ciclo de crédito (CARNEIRO, 2017).

Além do programa Bolsa Família, o aumento do poder de compra do salário-mínimo e do emprego formal, com a retomada de obras de infraestrutura e ativação do mercado interno, incluíram no mercado de consumo ampla parcela da população, o que, por sua vez, impulsionou setores que demandavam força de trabalho menos qualificada (com destaque para os serviços e a construção civil). Carvalho (2018) afirmou que esse movimento colaborou para o círculo virtuoso de dinamismo do mercado interno até 2010. Dessa forma, conforme Barbosa:

Contrariando as expectativas do mercado, o governo Lula adotou uma postura sem precedentes na história recente do país: uma política de combate aos efeitos da crise internacional mediante medidas expansionistas nas áreas fiscal, monetária e creditícia. Em linhas gerais as principais ações do governo podem ser agrupadas em cinco grupos de medidas: (1) o aumento da liquidez e redução da taxa Selic; (2) a manutenção da rede de proteção social e dos programas de investimentos públicos mesmo em um contexto de queda da receita do governo; (3) as desonerações tributárias temporárias e permanentes;

(4) o aumento da oferta de crédito por parte dos bancos públicos; e (5) o aumento do investimento público em habitação (BARBOSA, 2013, p. 81).

A partir disso, é possível afirmar que o governo Lula combinou medidas assistencialistas, desenvolvimentistas e neoliberais, por um lado estimulando o setor produtivo (PAC, aumento de recursos para o BNDES, política de isenção fiscal durante a crise econômica), e por outro reduzindo os direitos trabalhistas com a reforma da previdência e criação de novas modalidades de contratos precários (Pessoa Jurídica, menor aprendiz) (SOUZA; TRÓPIA, 2016).

Aliás, as políticas de incentivo às campeãs nacionais via BNDES foi fruto de muito debate. De maneira geral foi criticada a falta de um projeto capaz de gerar desenvolvimento pautado na indústria nacional e avanços em tecnologia e, com investimentos que aprofundariam o próprio padrão de valorização das commodities, além de fusões e aquisições (PIAÚÍ, 2010). De fato, os desembolsos foram mais vultuosos sob Lula: de R\$ 35,1 bilhões em 2003 para R\$ 168,4 bilhões em 2010. Como mostra Souza (2019), dentre os desembolsos no período, alguns, de fato, mereciam defesa, tais como aqueles feitos a Petrobrás, VALE S.A e EMBRAER, justamente para manter tais empresas em mãos nacionais. Para a autora, os investimentos privados só se concretizariam com auxílio do Estado, por meio de subsídios e estimulados por obras de infraestrutura em parcerias público-privadas, garantindo, assim, remuneração redobrada ao grande capital, no circuito financeiro e também na esfera produtiva (SOUZA, 2019).

Na interpretação de Teixeira e Pinto (2012), ocorreu durante os anos de governo Lula uma mudança nos fluxos e estoques de riqueza das frações que compõem o bloco no poder. A política macroeconômica foi expressão dos movimentos contraditórios presentes no aparelho de Estado. Tais movimentos realizados pela fração bancário-financeira nacional e internacional, dada a taxa de juros praticada.

Nesse sentido, os autores afirmam que:

Dentre os efeitos dessa dinâmica dos fluxos e estoques de riqueza, Pinto (2010) destaca o aumento relativo do poder da grande burguesia produtora e exportadora de *commodities*. Entre 1995 e 2007, os lucros líquidos reais dos grupos econômicos de tal segmento cresceram 1.705,9% (de R\$ 2,0 bilhões para R\$ 36,1 bilhões), provocando aumento em sua participação em relação aos lucros totais (de 30,7% em 1995 para 44,0% em 2007) para uma amostra com os 300 maiores grupos econômicos do país (responsáveis por cerca de 40% da riqueza anual em média gerada no Brasil). *Em 2007, esse setor passou a ter a maior participação, ultrapassando o segmento bancário-financeiro (33,5%).* (TEIXEIRA; PINTO, 2012, p. 928, grifo nosso),



Ainda que se contraponham quanto à hegemonia no interior do bloco no poder no período, as análises Boito Jr. (2018) e de Teixeira e Pinto (2012) convergem quando reconhecem a ascensão da grande burguesia interna no interior do bloco no poder. O primeiro afirma que houve uma alteração na dominância no bloco no poder sob Lula, destacando a grande burguesia interna; os segundos, apesar do reconhecimento de tal ascensão, reforçam que as políticas dos governos Lula possibilitaram com que a fração bancário-financeira permanecesse hegemônica no bloco no poder.

Pelo que discutimos até aqui, entendemos que o governo Lula não pode ser concebido como mera continuidade do governo de FHC. Nesse sentido, Boito Jr. (2018, p. 36) afirma que o governo Lula “[...] promoveu uma operação política complexa que consistiu em possibilitar a ascensão política da grande burguesia interna industrial e do agronegócio, principalmente dos setores voltados para o comércio de exportação”.

A análise aponta para uma inflexão na política e economia nacionais, que, direta e indiretamente, terão implicações sobre o caso da BMW em Araquari, por isso nos deteremos na análise do jogo político de forças entre frações da burguesia (e seus desdobramentos) sob governos petistas.

No início do primeiro governo Lula vigorou uma política agressiva de exportação, apostando no agronegócio e em produtos industriais de baixa densidade tecnológica. Naquele momento a grande burguesia industrial e o agronegócio ainda figuravam como força secundária no bloco no poder, já que o Estado ainda priorizava os interesses do capital financeiro (BOITO JR., 2018).

Com ascensão mais evidente a partir de 2006, a grande burguesia interna teria estabelecido sua hegemonia sob o governo Lula. Essa grande burguesia interna, como explica Boito Jr. (2018), ocuparia uma posição distinta da de uma burguesia nacional (capaz de adotar práticas anti-imperialistas) ou da burguesia compradora (mera extensão dos interesses imperialistas), e seria constituída predominantemente pelos grandes grupos industriais, segmentos do agronegócio, pelas grandes empreiteiras, pelos grandes bancos privados e estatais de capital predominantemente nacional.

Mesmo repleta de contradições, a união dos representantes desses ramos, que compõem a fração burguesia interna, tem objetivo claro: a disputa com capitais de origem estrangeira. Essa união em torno do temor de concorrência mais franca com estes capitais (colocando-se, portanto, no campo adverso ao neoliberalismo ortodoxo), aglutinou forças e dirigiu o que Boito Jr. (2018) chamou de frente neodesenvolvimentista. Tal frente foi se constituindo durante a década de 1990 (de um lado, com parte da burguesia entrando em conflito com as políticas

neoliberais ortodoxas e, de outro, com o movimento sindical com sérias dificuldades) e se consolidou na primeira década dos anos 2000. Além de sua força dirigente, a grande burguesia interna, também fazem parte da frente classes dominadas, que não fazem parte do bloco no poder: a baixa classe média, o operariado urbano e o campesinato, além de incorporar a “massa marginal”<sup>1</sup> (BOITO JR., 2018).

Ainda de acordo com Boito Jr. (2018), essa frente foi a base de sustentação das políticas de crescimento econômico e transferência de renda nos governos petistas e o grande trunfo político da grande burguesia interna. Pontuamos, novamente: o incremento das exportações de *commodities* foi crucial para tal conjuntura.

Dentre as políticas capazes de conferir maior fluidez no território no período (renovação das materialidades), destacamos os investimentos na modernização dos portos. Interessam às exportações de *commodities*, grande engenharia, indústria fornecedora da grande engenharia e interessará à montadora da BMW instalada em Araquari, dependente de portos não só para o escoamento de sua produção (atualmente via porto de Paranaguá – PR), mas também para receber autopeças vindas, sobretudo, da Alemanha (atualmente via portos de Itapoá-SC e Itajaí-SC).

De acordo com Felipe Jr. (2019), os investimentos em infraestruturas de transportes (rodovias, ferrovias, portos e aeroportos) no país aumentaram consideravelmente a partir de 2003, naquele ano foram investidos 9,1 bilhões, ao passo que em 2015 foram 31,6 bilhões. Destacadamente após o início das obras do PAC em 2007 houve crescimento de tais investimentos, no entanto, a partir de 2015, após um período de estabilização entre 2010 e 2014, os valores começam a declinar, correspondendo a 14,1 bilhões em 2017. Vale pontuar que já em 2006 foi criada a Operação Tapa-Buracos, que, antes do PAC, destinou 407 milhões de reais, ou 770 milhões em preços de 2017. Mas é claro, a operação foi pontual, diferente do PAC.

A despeito do discurso do apagão logístico que se veiculou na mídia sobretudo em 2003, Valente (2013) afirmou que a infraestrutura e a logística atenderam a demanda e foram os portos públicos que movimentaram a grande quantidade das cargas. Dessa forma, mais que dobrou a quantidade de contêineres, eram cerca de 2 milhões em 2002 e 5,2 milhões em 2011. Já entre 2002 e 2007 ficou evidente o elevado crescimento da movimentação, de 2 milhões para 4,5 milhões de contêineres.

---

<sup>1</sup> “[...] amplo e heterogêneo setor social que compreende desempregados, subempregados, trabalhadores por conta própria, camponeses em situação de penúria e outros setores que compõem aquilo que a sociologia crítica latino-americana do século passado denominou “massa marginal” (KOWARICK, 1975; NUN, 2001)” (BOITO JR.; BERRINGER, 2013, p. 31).

Dos incentivos à modernização dos portos, Valente (2013) destaca: a criação da Secretaria Especial de Portos em 07 de maio de 2007; a criação do Programa Nacional de Dragagem, pela Lei 11.610, de 12/12/2007; a prorrogação do prazo de vigência do Reporto (PLV nº 10/2008); e a Lei nº 11.774/2008, oriunda da MP nº 428, que estendeu os benefícios do Reporto para o modal ferroviário.

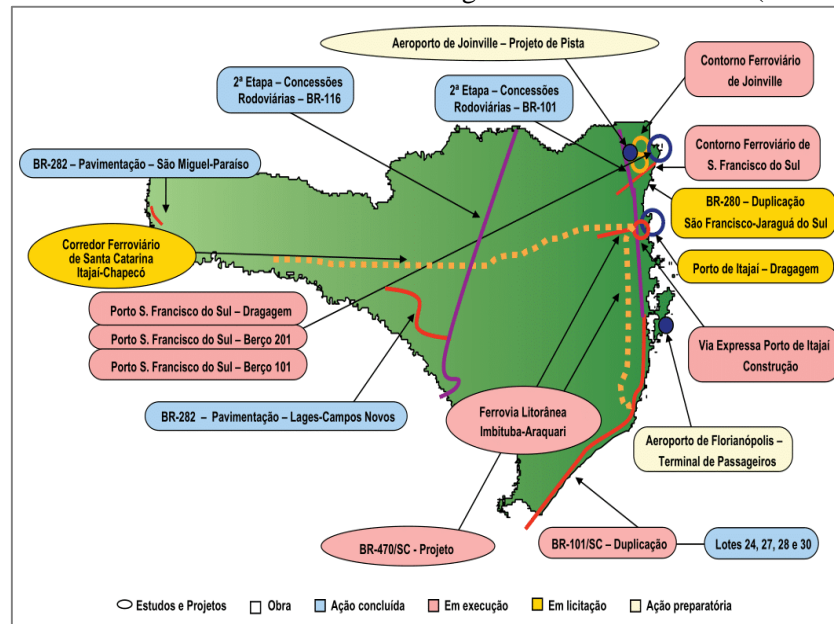
Assim, as “(...) firmas buscam integrar o espaço produtivo fragmentado através de uma logística pautada na eficiência organizacional, dessa maneira, o modal marítimo se consolida como grande responsável pelo transporte de mercadorias no mundo” de modo que “A fluidez e a conectividade são fundamentais para a dinâmica econômica global” (FELIPE JR., 2019, p. 48).

A fluidez é um dado da técnica, mas também da política (SILVEIRA, 2003), um dado imaterial, portanto, que sob a égide da ideologia neoliberal aparece como um imperativo. Assim, há um aprofundamento deste processo porque as ações do Estado são, no mais das vezes, informadas pelas normas e pela lógica das grandes corporações e pelo discurso da competitividade. Portanto, a fluidez, que aparece como uma flexibilidade organizacional para os agentes hegemônicos, e acaba por impor ações aos agentes hegemonzados, evidenciando assim a face oculta da flexibilidade, ou seja, a rigidez (SILVEIRA, 1997).

O fato é que foram criadas linhas novas de transporte marítimo no Brasil. Dentre os exemplos trazidos por Felipe Jr. (2019) estão as atividades do armador Pacific International Lines (PIL) no Terminal de Navegantes/SC (Portonave) e no Porto de Paranaguá/PR, dois portos relativamente próximos à planta da BMW em Araquari (ver Figura 1).

Apenas no estado de Santa Catarina, a ampliação e modernização da infraestrutura entre 2007 e 2010 recebeu o montante de 4,74 bilhões de reais via PAC. Desta forma, Biz (2017) chama a atenção para a duplicação das BRs 101, 282, 280, 470 e 116. Os objetivos do PAC, segundo Lula, eram sustentar o crescimento acelerado da economia e assim “crescer diminuindo as desigualdades entre as pessoas e entre as regiões [...]. O PAC engloba um conjunto de medidas destinadas a incentivar o investimento privado, aumentar o investimento público e aperfeiçoar a política fiscal” (ESTADÃO, 2007).

Figura 1. Investimento em infraestrutura logística em SC via PAC1 (2007-2010)



Fonte: Brasil (2017).

Merecem destaque, pela proximidade e possibilidade de uso pela BMW, as seguintes obras: dragagem de aprofundamento do acesso aquaviário no Porto de Itajaí (Figura 2), dragagem de aprofundamento do canal de acesso do Porto de São Francisco do Sul; recuperação do Berço 201 e 101 no Porto de São Francisco do Sul; além da construção da Via Expressa para o Porto de Itajaí.

Figura 2. Portos de Itajaí e Navegantes



Fonte: Airton Fernandes, TimeLog (2015).

Vale lembrar que no ano de 2008 o Vale do Itajaí passou por uma das maiores enchentes de sua história, evento que tornou as atividades no porto impraticáveis. O governo federal liberou naquele momento R\$ 350 milhões. “Destes, R\$ 240 milhões serão destinados à

recuperação dos berços, o que levará cerca de seis meses. O aumento do nível da água do rio Itajaí destruiu integralmente o berço 1, e parcialmente os berços 2 e 3” (BOL, 2008).

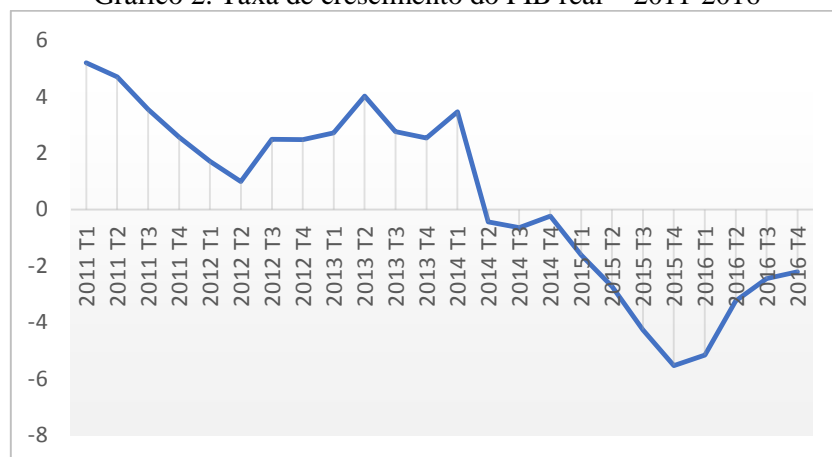
Com a crise de *subprime* em 2008, a economia brasileira passa por uma desaceleração em 2009, e posteriormente volta a crescer, mas com déficits quanto às transações correntes até 2010 (CORRÊA; SANTOS, 2013). Após a crise, mesmo com as medidas anticíclicas, o que se viu foi a derrocada do modelo econômico posto em prática.

Seja como for, vale registrar que nos governos Lula cresceram os investimentos infraestruturais, a expansão dos gastos foi favorecida pelo boom das commodities e as decisões de investimento dos governos Lula visavam ao crescimento econômico, ao encontro das expectativas dos representantes da burguesia interna e da geração de empregos.

### 2.2.2 Dilma: aposta na indústria e o aparato normativo

Entre o segundo semestre de 2010 e o ano de 2011, as metas de altos níveis de superávits primários foram mantidas, junto com os baixos níveis de inflação e altos juros domésticos. Em geral não se rompeu com o regime de metas. A partir de 2011 foi posta em prática a nova matriz econômica, cujos resultados deixaram a desejar no tocante a “reverter o quadro de baixo crescimento econômico: apesar do crescimento em 2013 (2,7%) ter sido melhor que o de 2012 (1,8%), em 2014 o crescimento da economia ficaria em 0,1%”(SOUZA, 2016, p. 4).

Gráfico 2. Taxa de crescimento do PIB real – 2011-2016



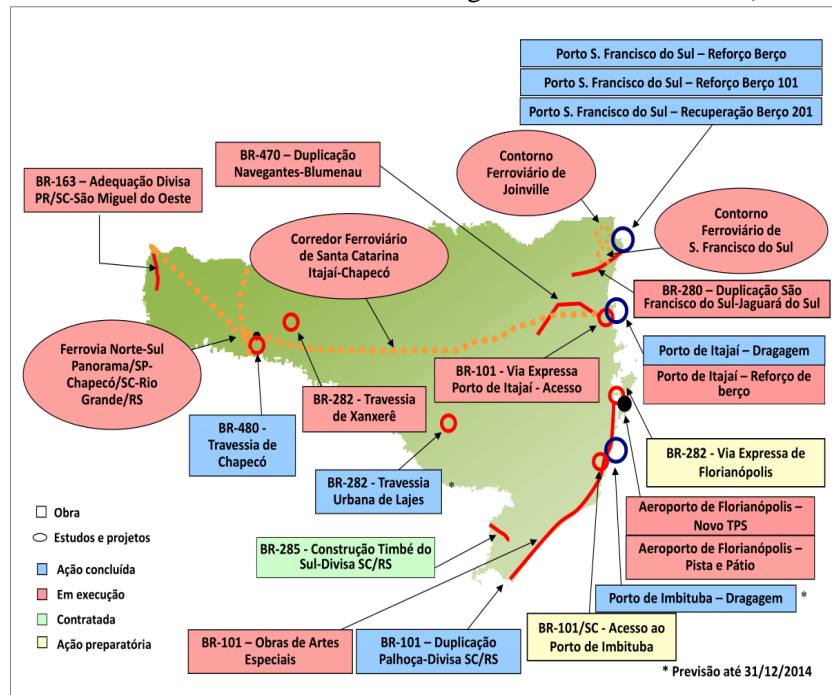
Fonte: IpeaData (2020).

O governo Dilma Rousseff manteve as políticas sociais dos governos Lula e buscou com a “nova matriz econômica”, uma “guinada industrialista” (SOUZA, 2017). Para Corrêa e Santos (2013), o governo Dilma teve o objetivo foi tornar as indústrias nacionais propulsoras

de crescimento, com desonerações fiscais, implementação do Plano Brasil Maior e do estabelecimento de controle de capitais.

Sob Dilma, a partir do PAC2 foram investidos R\$ 8,45 bilhões na infraestrutura de transportes em Santa Catarina. A marinha mercante continuou sendo, dentro dos transportes, o setor que mais recebeu investimentos. Os portos de Itajaí e São Francisco Sul também receberam montantes via PAC 2 destinados à dragagem e reforço (Figura 3).

Figura 3. Investimento em infraestrutura logística em SC via PAC (2011-2014)



Fonte: Brasil (2017).

Além disso, no governo Dilma foi lançado o Programa Brasil Maior em agosto de 2011, em uma das medidas dentro de tal programa o setor automotivo teve destaque. Trata-se do Inovar-auto, novo regime do setor que visava maior quantidade de processos feitos em território nacional e aumentava em 30% de IPI de veículos importados (de países de fora do Mercosul ou México), com a possibilidade de abatimento de 100% deste para as empresas enquadradas nos critérios do programa.

O Plano Brasil Maior foi “política industrial, tecnológica e de comércio exterior do governo federal” (BRASIL, 2016), cujos principais desafios eram: “1) sustentar o crescimento econômico inclusivo num contexto econômico adverso; 2) sair da crise internacional em melhor posição do que entrou, o que resultaria numa mudança estrutural da inserção do país na economia mundial” (BRASIL, 2016). Das trinta e cinco medidas do Plano, destacam-se: desonerações para investimentos e exportações; ampliação e simplificação do financiamento

ao investimento e às exportações; aumento de recursos para inovação; aperfeiçoamento do marco regulatório da inovação; estímulos ao crescimento de pequenos e micronegócios; fortalecimento da defesa comercial; criação de regimes especiais para agregação de valor e de tecnologia nas cadeias produtivas; e regulamentação da lei de compras governamentais para estimular a produção e a inovação no país (BNDES, 2011). Cabe ressaltar que o BNDES contribuiu diretamente para na execução das ações do Plano Brasil Maior.

Segundo a análise de Vaccari (2016), ao cotejar as reivindicações tanto da FIESP (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) quanto de centrais sindicais, em abril de 2011, com as medidas do Plano Brasil Maior fica evidente o aceno de Dilma aos interesses dos industriais, Carvalho (2018), chega a mesma conclusão. Paulo Skaf, presidente da FIESP, fez elogios ao Plano, mas insistia que aquele devia ser apenas o início de um processo com medidas ainda mais favoráveis aos industriais, citando a ampliação de benefícios para mais setores da indústria e especificamente o custo da energia, não tocada no pacote (VIZIA, 2011, n. p.). Além de Scaf, Róbson Andrade (Confederação Nacional da Indústria), Cledorvino Belini (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), Jorge Gerdau e Luiz Albert Neto (Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos) foram elogiosos ao Plano Brasil Maior (BACOCINA; CLIO, 2011, n. p.).

Vale dizer que, já em 2011, entrou em vigor o Decreto 7.567, que estabelecia que os veículos importados enquadrados nas especificações, passaram a ter alíquota 30% superior no IPI. E no final de 2011, com a Medida Provisória 540/2011, tornada LEI Nº 12.546 em dezembro daquele ano, ficou instituído o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras (REINTEGRA), que concedia a devolução de até 3% das receitas às empresas exportadoras “resíduos tributários”. A FIESP considerou a medida “bem-vinda”, tanto que Paulo Skaf julgava que era a hora de “[...] aproveitar a sensibilidade do governo com as circunstâncias para avançar em outras medidas, como a desoneração da folha de pagamentos e o combate à guerra fiscal dos portos [...]” (MARTINS, 2011, n. p.).

Nos anos seguintes, 2012 e 2013, o apoio aos investimentos privados se aprofundou. As medidas praticadas foram redução na tarifa de energia elétrica, desoneração da folha de pagamento, desonerações fiscais, antecipação do Plano Nacional de Logística Integrada (para financiamentos), subsídios para inovação, redução dos juros e financiamentos via BNDES.

Nesse contexto foi implementado o novo regime automotivo, a partir do programa Inovar-Auto. O Inovar-auto (Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores) foi criado sob a presidência de Dilma Rousseff, em 2012, e vigorou entre janeiro de 2013 e dezembro de 2017. O programa constitui o novo regime

automotivo e tem como objetivo “[...] apoiar o desenvolvimento tecnológico, a inovação, a segurança, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade dos automóveis, caminhões, ônibus e autopeças” (BRASIL, 2012, p. 4). Os objetivos principais do Inovar-Auto eram: atrair novos investimentos, buscando maior nacionalização da produção de veículos consumidos internamente, e impactar positivamente o ramo de autopeças; e estimular o aumento do padrão produtivo visando alcançar o patamar internacional, especificamente o incremento de eficiência energética, o que favoreceria as exportações.

A medida proposta tem por objetivo fortalecer a indústria automotiva nacional e criar incentivos para que haja melhoria do conteúdo tecnológico dos veículos produzidos no País. A competição mundial nessa indústria se mostra cada dia mais condicionada ao avanço tecnológico e à eficiência produtiva. Vários são os campos onde se esperam avanços nos próximos anos, entre eles a proteção ao meio ambiente, a segurança e a eficiência energética. A experiência internacional de políticas direcionadas à eficiência energética mostra que a introdução de um marco regulatório voltado às emissões veiculares estimulará a capacidade tecnológica das montadoras instaladas no país. A medida promoverá o aumento da eficiência veicular da frota brasileira e permitirá que a indústria automotiva nacional atenda aos atuais padrões de produção da indústria automotiva internacional. Além disso, os níveis atuais de eficiência energética de veículos produzidos no Brasil chegam a ser até 40% menores que o de veículos semelhantes comercializados na Europa e nos EUA (BRASIL, 2012 apud SCHAPIRO, 2017, 448-449).

Os benefícios concedidos pelo programa estavam condicionados a algumas contrapartidas, como atingir metas de eficiência energética, realizar etapas fabris; e investimentos mínimos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, engenharia, tecnologia industrial básica e capacitação de fornecedores, além de adesão ao programa de etiquetagem veicular de âmbito nacional (MDIC, 2019). As empresas que superassem as metas de eficiência energética poderiam ter ainda um benefício adicional de até dois pontos percentuais reduzidos da alíquota do IPI. Desta forma, a partir de 2017, as empresas produtoras que reduzissem o consumo de combustível de seus carros em 15,46% obteriam uma redução de 1% de IPI e aquelas que atingissem um consumo de 18,84% menor que a medida de 2013 receberiam 2% de desconto. Tais padrões de emissão tiveram por base o percentual adotado pela União Europeia, onde deveriam ser atingidos em 2015 (SCHAPIRO, 2017).

O Inovar-auto é uma das frentes do Plano Brasil Maior, o qual tinha como aspecto central o estímulo à inovação e competitividade da indústria nacional a partir de “[...] ampliação do financiamento e aperfeiçoamento do marco regulatório da inovação, [...] ampliação e criação de regimes especiais para adensamento produtivo e tecnológico das cadeias de valor (FERREIRA FILHO et al, 2013, n. p.).



Em discurso durante cerimônia de abertura do 27º Salão Internacional do Automóvel, no final de outubro de 2012, Dilma Rousseff afirmou:

[...] eu acredito que o regime automotivo, o novo regime automotivo, o Inovar-Auto, ele é fruto desse novo momento. Nós não podemos achar que o Brasil é uma ilha e que nós não vamos importar. Não é isso que o Inovar-Auto é. Nós vamos continuar importando. Agora, o que nós não vamos fazer é, sobretudo, importar. Este país não é uma montadora só. Este país terá de ser um lugar no qual se gere elos de cadeia produtiva sustentáveis da indústria de autopeças, da produção de motores de transmissão, da produção do que for complementada pela produção internacional, mas aqui tem de ter essa produção.

[...] Daí porque eu acho que também é um momento especial para os trabalhadores brasileiros. Nós estamos aqui ajuntando e mostrando que é possível essa inter-relação entre sociedade, governo e a iniciativa privada, os empreendedores, que são fundamentais para se transformar este país.

[...] eu senti, também, uma grande força por parte dos empreendedores, no sentido de procurar não só contemplar o mercado brasileiro, mas criar produtos que eu acredito que, progressivamente, serão produtos atrativos no mercado internacional (ROUSSEFF, 2012, n. p.).

As empresas habilitadas no Inovar-Auto tiveram benefício tributário na forma de crédito de IPI, este crédito era averiguado pela compra de insumos estratégicos e ferramentaria, destacadamente (VARGAS; PINTO, 2018). O Inovar-Auto, no entanto, concedeu esse benefício também a empresas que importavam e comercializavam automóveis, além de empresas que tivessem projeto de instalação de fábricas no país. O programa buscava conter o aumento de importações de veículos que, a partir de 2008, passou a ser maior que as exportações. O saldo negativo na balança comercial no setor já era realidade em 2007 em relação às transações com EUA, China e Argentina (SCHAPIRO, 2017). Resumidamente, o programa funcionou assim: aumentou-se o IPI em 30% para importados e ofereceu-se o desconto no mesmo percentual para veículos produzidos no país, e as empresas habilitadas recebiam cotas de importação de acordo com sua capacidade de produção nacional e estímulo à aquisição de insumos estratégicos e ferramentaria no país. Essa cota correspondia ao limite de 4.800 veículos importados por ano, o que correspondia, no caso da fábrica da BMW no Brasil, a um terço da sua produção anual.

Estavam aptas a receber os incentivos do Inovar-auto três grupos de empresas: (i) fabricantes de automóveis, caminhões e ônibus em território nacional; (ii) detentoras de projetos de novas plantas industriais para fabricação de automóveis, caminhões e ônibus em território nacional; (iii) comerciantes de automóveis, caminhões e ônibus em território nacional. Dessa forma, os benefícios poderiam se dar de quatro formas: Redução de 30% da alíquota de IPI, Crédito presumido de IPI, apurado a partir das compras de insumos e de ferramentaria, crédito presumido na importação de veículos, apurado em 30% da base de cálculo de IPI na

saída do estabelecimento importador e crédito presumido a partir de dispêndios com pesquisa e inovação, engenharia e tecnologia (CUNHA, 2017).

Acontece que, por um lado o programa previa regras favorecendo o conteúdo local e, por outro, estendia seus benefícios a empresas que apenas comercializam no país, abrindo precedente para que o “[...] regime automotivo acabe dispendendo recursos fiscais mais para favorecer as importações, realizadas pelas empresas comercializadoras, do que efetivamente as inovações das empresas produtoras” (SCHAPIRO, 2017, p. 451).

Interessa-nos, no entanto, a segunda modalidade de habilitação no programa mencionada acima, destinada a empresas com projeto de investimento na criação de novas plantas e linhas de montagem no país, pois teve peso para a instalação de novas montadoras, dentre elas a BMW. Dentre os 19 novos projetos de investimento habilitados na modalidade, em seu documento intitulado Avaliação de Impacto do Programa Inovar-Auto, o MDIC conferiu destaque à instalação das empresas abaixo:

Tabela 1. Onze empresas habilitadas para implantação de fábrica no Brasil

Empresa	Município	Unidades/ano	Empregos diretos
BMW	Araquari/SC	32.000	1.300
CAOA	Anápolis/GO	24.000	550
CAOA	Anápolis/GO	25.000	350
CHERY	Jacareí/SP	50.000	1.700
DAF CAMINHÕES	Ponta Grossa/PR	10.000	500
MITSUBISHI ASX	Catalão/GO	27.000	320
MITSUBISHI LANCER	Catalão/GO	22.000	300
NISSAN	Resende/RJ	160.000	2.700
VW	S. J. dos Pinhais/PR	40.000	400
AUDI	S. J. dos Pinhais/PR	26.000	400
MERCEDES-BENZ	Iracemápolis/SP	20.000	1.000

Fonte: MDIC (2019).

Bastos e Hiratuka (2017, p. 17) afirmam que as políticas destinadas ao setor automobilístico explicitam o viés desenvolvimentista de Dilma Roussef:

Em nenhum ramo industrial isto se verificou mais do que no principal ramo industrial da região e do comércio bilateral, ou seja, a automobilística. O programa Inovar-Auto usou o tamanho, a rapidez de crescimento do mercado brasileiro e a oportunidade de acesso privilegiado a ele para, através da oferta de subsídios e do encarecimento de bens finais e insumos importados, contribuir para um boom de investimentos por parte das filiais do ramo.

No que se refere à inovação, no entanto, Carneiro (2017) afirma que as empresas do setor automobilístico reduziram os investimentos em inovação proporcional à receita líquida,

mesmo tendo sido poupadas de R\$ 6,6 bilhões em impostos. O nível das inovações também seria questionável já que a indústria de ponta no setor está tendendo a produção de carros elétricos e híbridos, o que não foi estimulado pelo programa. Além disso, aumentou o conteúdo importado por veículo produzido no Brasil, o valor correspondia a 3.353,65 dólares em 2013, 5.890,50 dólares em 2016 e 4.802,45 dólares em 2017. De acordo com o estudo realizado pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE, 2015), o setor de autopeças, exposto à globalização da cadeia de fornecedores, se desnacionalizou, de forma que, dada a baixa capacidade de competir e investir em tecnologia e inovação, que caracteriza o ramo das autopeças restou o papel auxiliar frente aos fornecedores globais.

Ocorre também que o nível de emprego no setor durante o programa não foi aumentado, na verdade houve decréscimo, de modo que no ano de 2016 eram 121,2 mil trabalhadores ocupados no setor, número muito próximo dos 120,3 mil registrados em 2007. Não podemos deixar de levar em conta, no entanto, o forte movimento recessivo entre 2014 e 2016, que certamente impactou o setor automobilístico. O próprio número de licenciamentos de veículos no país, aliás, indica isso, registrando quedas desde 2012, naquele ano foram 3.8 milhões de licenciamentos ao passo que em 2016 foram 2 milhões, produção próxima a de 2004, tanto que no primeiro trimestre de 2016 a capacidade ociosa do setor chegou a 62% (SILVA, 2016). Nesse sentido, um dos nossos objetivos é correlacionar a política nacional de incentivos do Inovar-Auto com o nosso objeto de estudo, a planta da BMW em Araquari.

A política de redução de IPI foi realizada pela presidente Dilma Rousseff em 2012 e justificada como mecanismo de manutenção do nível de emprego. A então presidente chegou a cobrar publicamente das empresas, como contrapartida, a manutenção do emprego face denúncias do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos (SP) que pediam a interferência do governo para evitar demissões na General Motors. Segundo a presidente “[...] ‘Damos incentivos fiscais e financeiros e queremos retorno’ [...]. ‘Não (queremos retorno) para nós, mas para o país inteiro, que é a manutenção do emprego. Damos incentivo para garantir emprego. Eles têm de saber que é por esse único motivo.’” (VALOR ECONÔMICO, 2012).

Portanto, parece clara a intenção da Nova Matriz Econômica de incentivar a produção local e a empregabilidade no setor industrial. No entanto, o êxito das políticas adotadas perdeu-se pelo caminho, as tarifas de energia reduzidas, o crédito abundante concedidos à alguns setores, os impostos diminuídos, as isenções e os subsídios vários não retornaram em investimentos em produção, inovação e empregos. Os recursos “talvez tenham virado aplicações financeiras” (FONSECA, 2016).

Conjunturas de crises são marcadas por desemprego, posto que, para fazer frente à queda da taxa de lucro, o capital investe, como mostrou Marx, contra o trabalho, procurando reduzir os custos com capital variável. De tal forma que, já em 1989, Claus Offe chamava atenção para o fato de que

Mesmo quando se começa com a suposição de que a restauração do pleno emprego não será possível sem o crescimento econômico e, portanto, sem uma elevação no investimento dos empresários, surgem duas questões importantes. Primeiro, ainda que a propensão a investir dos empresários fosse aumentada com êxito, o efeito resultante sobre o emprego poderia ser insignificante, devido ao efeito negativo do investimento em racionalização (microeletrônica), em muitos casos ('crescimento sem emprego'). Segundo, mesmo que seja produzido um efeito positivo sobre o emprego, permanece incerto se os chamados grupos-problema do mercado de trabalho " [indivíduos que dispõem de menor chance de negociar] [...] se beneficiariam e quanto tempo demoraria para que isto acontecesse. (OFFE, 1989, p. 44).

Além disso, a partir de análises sobre a indústria automotiva especificamente, sabemos que

Na verdade, não há motivo para otimismo no que se refere à criação de empregos. Pelo contrário as novas fábricas tendem a aumentar os indicadores de produtividade que são sempre acompanhados de um encolhimento nos postos de trabalho e mesmo de uma redução no número de empregos diretos criados. Essas novas unidades, modularizadas, com nova tecnologia – tanto as de equipamento quanto as que envolvem técnicas organizacionais – foram concebidas, em primeira instância, para serem poupadoras de emprego (ARBIX, 2002, p. 124).

Naquela conjuntura de 2012, o capital industrial visando reduzir o impacto da crise na taxa de lucro utilizou de alguns artifícios políticos, além da demissão: contenção salarial, pressão por medidas protetivas ao governo e pressão por financiamento público aos investimentos privados.

O período marca também o processo de desindustrialização no país, pois além da redução da participação da indústria no PIB e do baixo dinamismo do setor, a indústria brasileira tem se concentrado no seguimento intensivo em recursos naturais em detrimento de outros com alto valor agregado e alta capacidade de irradiar ganhos para outras cadeias produtivas (DIEGUES; ROSSI, 2017).

Ademais, o país não acompanhou as transformações manufatureiras que se deram globalmente legando insuficiências em diversos setores da infraestrutura de telecomunicações móveis à robótica e nanotecnologia (BELLUZZO, 2018). Estas questões se acirraram quando a crise de 2007/2008 impactou o país e as políticas industriais que se seguiram não conseguiram, por sua própria natureza, dar conta nem do atraso tecnológico nem das demandas por emprego e estabilidade.

A ação da BMW em Araquari pode ser entendida no contexto apontado por Diegues e Rossi (2017): a redução do conteúdo local adicionado à produção resultando no aumento das importações de produtos finais, movimento verificado entre 2000 e 2010 pelos autores. A indústria nacional reduziu o conteúdo local adicionado a sua produção, adaptando-se e reconfigurando, assim, suas atividades produtivas e as importações de produtos finais tiveram crescimento no período (DIEGUES; ROSSI, 2017).

A financeirização da economia global também impactou as estratégias das empresas em rede pelo mundo todo. As demandas por liquidez e desempenho de curto prazo imprimem uma concepção financeira das firmas “[...] na qual estas são vistas como um portfólio de subunidades líquidas que devem ser continuamente reestruturadas a fim de que se consiga maximizar o valor acionário da empresa em todos os momentos” (CROTTY, 2002 apud DIEGUES, 2015, p. 15).

O padrão de organização e acumulação da indústria brasileira foi transformado no período, como defendem Diegues e Rossi (2017, p. 16-17). Segundo os autores tais transformações resultaram da reação defensiva da indústria brasileira. Tal padrão estaria fundamentado no tripé:

- (i) reorganização das unidades produtivas locais, adequando-as aos novos condicionantes competitivos das redes globais de produção e viabilizando assim a integração essencialmente importadora nessas redes;
- (ii) aumento do mercado interno, fomentado pela distribuição de renda, aumento da massa salarial, do emprego e do crédito e
- (iii) acoplamento do parque produtivo doméstico ao mercado internacional como grande ofertante de produtos intensivos em recursos naturais.

Nesse sentido, estas transformações têm como resultado o fenômeno denominado por Diegues (2015) de “Doença Brasileira” caracterizada pelas “reconfigurações estruturais na indústria em direção à especialização regressiva e à desindustrialização em paralelo ao surgimento de estratégias que garantem a acumulação do capital investido na esfera industrial” (DIEGUES, 2015, p. 69).

Além disso, a flexibilidade é dependente de fluidez tanto nos fluxos materiais como imateriais, assim

A flexibilidade também está ligada à formação das redes de empresas fornecedoras. Nestas redes interagem empresas com diferentes especialidades que, quando vistas em separado, apresentam um alto grau de rigidez e possuem limitações em termos de mercado e adaptação às mudanças. Porém, quando estas empresas estão integradas e em sinergia, têm capacidade de transformação permanente e, portanto, maior capacidade de adaptação, de inovação e flexibilidade (NASCIMENTO; SEGRE, 2007, 155).

O governo Dilma Rousseff teria apostado na existência de espaço político para flexibilizar o tripé macroeconômico e tentar uma “guinada industrialista”, talvez, sem levar devidamente em conta os aspectos apontados acima. Para Souza (2016), provavelmente não levando devidamente em conta a imbricação entre produção e *finanças*, e as mudanças após crise de 2008, com o aumento das importações pelas filiais que atual no Brasil como forma a responder à crise nos seus países de origem. Além disso, o governo Dilma foi caracterizado por manifestações de descontentamento da parte de empresários com relação à falta de diálogo, centralização do poder de decisão e suposta aversão ao lucro privado, além de comparações com seu antecessor. Para a autora, durante esse período houve menor investimento em infraestrutura, se comparado ao período anterior, e se apostou em incentivos visando aos investimentos do setor privado, que, como apontamos, não viriam. Ao final, os industriais foram se afastando de Dilma e se alinhando à oposição.

### **2.3 Raimundo Colombo e os incentivos fiscais**

Desde meados da década de 1930 as disputas em torno do comando político do estado concentraram entre duas forças: os Konder-Bornhausen e os Ramos. Os primeiros são de Itajaí e contaram com o apoio de comerciantes e industriais de Joinville e do Vale do Itajaí. Os segundos são de Lages e tinham apoio essencialmente de pecuaristas e latifundiários. De 1935 até o início de 1970 perdurou a disputa entre os dois grupos, em torno, principalmente, de três partidos: Partido Social Democrático (PSD), Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) e União Democrática Nacional (UDN). Nas décadas seguintes saíram vitoriosos candidatos ligados aos Konder-Bornhausen (GOULARTI FILHO, 2016).

As disputas após a redemocratização ficaram entre PMDB, PDS e PPR (atual PP), PFL (atual DEM) e PSDB. A partir de 2002, com a derrota de Esperidião Amin (PP) para Luiz Henrique da Silveira (PMDB), começou a se conformar a chamada tríplice aliança entre PMDB, PFL e PSDB, que se concretizou nas eleições de 2006, na qual Luiz Henrique foi reconduzido ao cargo. Na eleição seguinte, em 2010, Raimundo Colombo foi eleito por essa mesma aliança.

Raimundo Colombo foi suplente de deputado estadual e ocupou o cargo de 1987 a 1988 pelo PFL e, em seguida, foi eleito prefeito de Lages, sua cidade natal, pelo mesmo partido, até 1991. Nesse início de carreira política, sobretudo, Colombo contou com forte apoio e apadrinhamento de Jorge Bornhausen. O político exerceu ainda o cargo de deputado federal entre 1997 e 2001, quando voltou a ocupar a chefia do executivo em Lages. Dois anos após sua reeleição na prefeitura lageana, em 2007, Colombo assumiu o a vaga de senador. Em 2010 foi

eleito governador de Santa Catarina em primeiro turno, apoiado pela tríplice aliança (DEM, PMDB, PSDB).

De acordo com Biz (2017, p. 88), a partir de 2010, Santa Catarina adotou um novo padrão de crescimento alargando o processo produtivo “[...] diferente do período anterior, caracterizado por ser desarticulado politicamente e por um Estado que pouco influenciava no comando da acumulação”. Tal dinâmica está no bojo do Plano Pacto por Santa Catarina de Raimundo Colombo, com a soma de investimentos (2011-2015) de 10 bilhões de reais (via BNDES), sendo o maior pacote de investimentos da história do estado (BIZ, 2017).

O Plano está dividido por eixos: Agricultura, Amortização da Dívida, Capitalização de Agentes Financeiros, Defesa Civil, Educação, Estradas, FUNDAM, Infraestrutura Logística, Inovação, Justiça e Cidadania, Proteção Social, Saneamento, Saúde, Segurança Pública e Turismo, Cultura e Esporte. O objetivo maior do Pacto por Santa Catarina foi atuar sobre os gargalos socioeconômicos do estado. Há destaque para a infraestrutura no total dos investimentos, correspondendo a 36%.

No que tange aos objetivos de nossa pesquisa, cumpre registrar os investimentos em logística que somaram pouco mais de 709 milhões de reais, com destaque para o eixo estradas que, desses 709 milhões, ficou com 562 milhões de reais. Além disso, a partir do eixo capitalização de agentes financeiros, foram injetados 240 milhões de reais, sendo 200 milhões para o aumento do capital social do BRDE para fomento da indústria automobilística em Santa Catarina e 40 milhões para a capitalização do BADESC, visando operações de crédito ao setor privado e o aumento da capacidade de atendimento aos municípios.

Há assim afinidade entre as políticas do estado de Santa Catarina e as políticas nacionais no período, com destaque para o PAC. Destacamos que há uma inflexão das políticas estaduais sob o governo de Raimundo Colombo, uma vez que sob os governos de Luiz Henrique da Silveira houve um descolamento da política federal, já que o governo estadual atuava no aprofundamento de políticas liberais via reforma administrativa e criação das Secretarias de Desenvolvimento Regional levando a política do localismo (GOULARTI, 2014).

Diante da atuação tímida ou mesmo inexistente como agente importante para o processo de acumulação, as saídas encontradas foram programas de incentivo fiscal. São importantes nesse sentido, para os objetivos de nossa pesquisa, o PRODEC e o Pró-Emprego. Goularti (2014) localiza o PRODEC no âmbito do movimento nacional que buscava a descentralização fiscal promovido pela Constituição Federal de 1988 e o Pró-Emprego no contexto da Lei de Responsabilidade Fiscal. O primeiro se valeu do mecanismo de postergação do ICMS, e o segundo reduziu a alíquota desse imposto no desembaraço aduaneiro (GOULARTI, 2014).

Sabemos que, em se tratando de uma Federação, “[...] as vantagens oferecidas pelo Governo não se limitam à escala dos governos centrais” (SANTOS, 2008a, p. 167), daí a guerra fiscal e a guerra dos lugares para atrair empresas. Ambos os programas são respostas a tal disputa. O PRODEC, criado em 1988, remonta, portanto, “[...] a Reforma Fiscal promovida pela Constituição de 1988, a qual aumentou as competências tributárias dos estados, dando maior liberdade aos entes federativos para definir suas respectivas cargas”, como afirma Santos (2019, p. 7). Desde sua criação, o PRODEC teve diversas alterações. Interessa-nos, no entanto, as condições em que se encontrava a legislação do programa em 2013, quando a BMW passa a ser participante.

O objetivo do Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense é conceder incentivo fiscal a empreendimentos que possam gerar emprego e renda no estado ao financiar em longo prazo e baixas taxas de juros o capital de giro das empresas que participam do programa “[...] por meio da postergação de um percentual pré-determinado sobre o valor do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) gerado pelo projeto” (DOS SANTOS, 2019). A contrapartida das empresas seria gerar emprego e renda, elevar a intensidade tecnológica e competitividade, além de adotar práticas sustentáveis em relação ao meio ambiente.

De maneira geral, o PRODEC concede incentivo fiscal de até 75% do valor do ICMS a ser recolhido. Assim, a empresa que recebe o incentivo começa a pagá-lo após o período de carência, que é de 48 meses para indústria em geral e 120 meses para os setores automotivo e siderurgia. O período de fruição oferecido às empresas é de até 200 meses, com a possibilidade de mais 50%, chegando assim a 300 meses para vários setores (como automotivo, siderúrgico, náutico ou naval), para empresas que se instalem em municípios com IDH igual ou inferior a 95% da média do índice estadual (Quadro 1) ou que venha a produzir mercadoria inexistente na cadeia produtiva catarinense. Além disso, empresas enquadradas nos critérios expostos acima, também podem ter desconto de até 40% no pagamento da parcela mensal do incentivo, a critério do Conselho Deliberativo. Os juros vão de 0 a 12%, sendo 0% a vários setores, incluídos automotivo, siderúrgico, náutico ou naval que se enquadrem em um ou nos dois critérios citados acima (SANTA CATARINA, 2007), até 6% para indústrias têxteis, agroindustriais, siderúrgicas e automotivas não enquadradas nos critérios acima, ou até 12 % para demais atividades industriais também não enquadradas na produção de mercadorias inexistentes na cadeia produtiva catarinense e/ou IDH igual ou inferior a 95% da média do Estado no ano 2000.



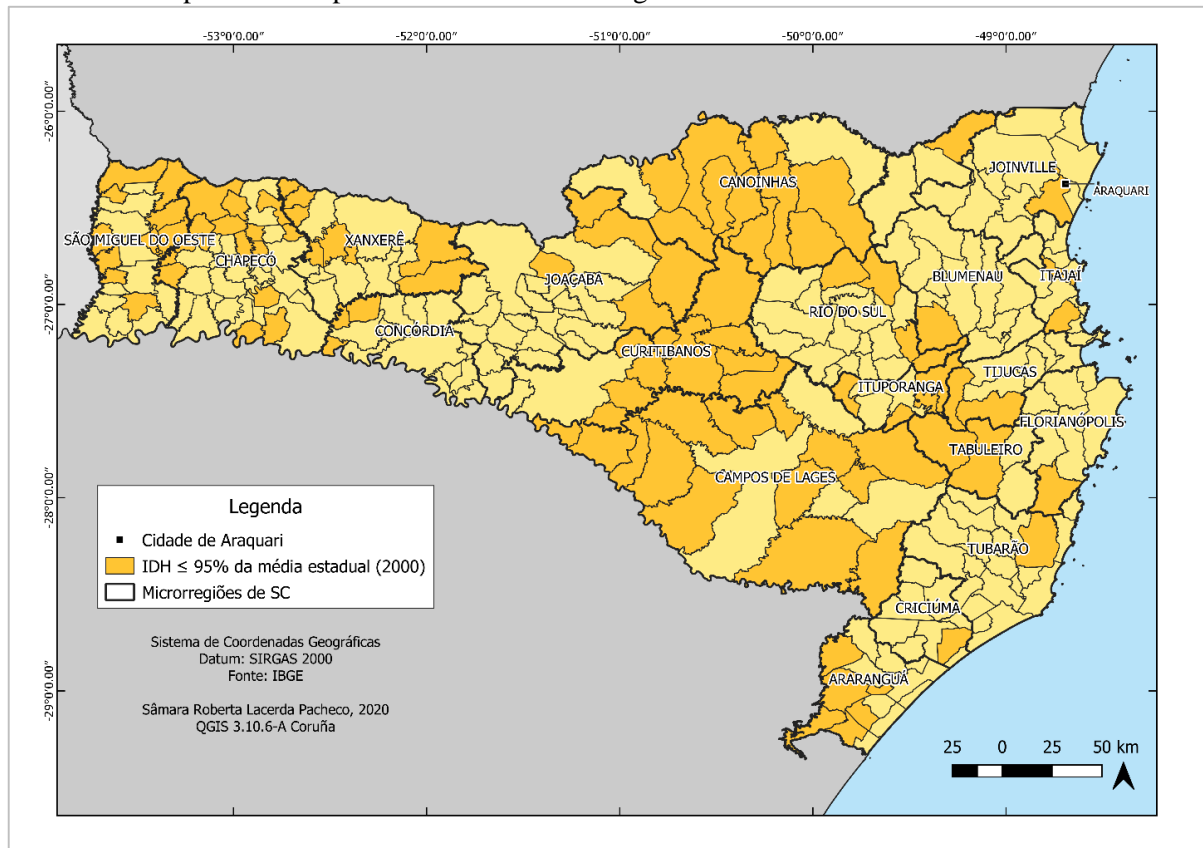
Quadro 1. Municípios com IDH igual ou inferior a 95% da média estadual - 2000

Abdon Batista	Caxambú do Sul	José Boiteux	Princesa
Agrolândia	Celso Ramos	Jupia	Rancho Queimado
Alfredo Wagner	Cerro Negro	Lebon Régis	Rio Rufino
Anchieta	Chapadão do Lageado	Leoberto Leal	Romelândia
Angelina	Coronel Martins	Lontras	Saltinho
Anita Garibaldi	Correia Pinto	Macieira	Santa Cecília
Anitópolis	Curitibanos	Major Vieira	Santa Rosa do Sul
Apiúna	Dionísio Cerqueira	Matos Costa	Santa Terezinha
Araquari	Entre Rios	Monte Carlo	Santa Terezinha do Progresso
Arvoredo	Ermo	Monte Castelo	Santiago do Sul
Bandeirante	Flôr do Sertão	Navegantes	São Bernardino
Barra Bonita	Fraiburgo	Nova Itaberaba	São Cristóvão do Sul
Bela Vista do Toldo	Frei Rogério	Novo Horizonte	São João do Sul
Belmonte	Galvão	Paial	São Joaquim
Bocaina do Sul	Guatambu	Painel	São José do Cerrito
Bom Jardim da Serra	Içara	Palma Sola	São Miguel da Boa Vista
Bom Jesus	Imaruí	Palmeira	Sul Brasil
Bom Retiro	Imbuia	Papanduva	Tigrinhos
Brunópolis	Iporã do Oeste	Paraíso	Timbé do Sul
Calmon	Ipuçu	Passos Maia	Timbó Grande
Camboriú	Iraceminha	Paulo Lopes	Três Barras
Campo Alegre	Irati	Ponte Alta	Vargem
Campo Belo do Sul	Irineópolis	Ponte Alta do Norte	Vidal Ramos
Campo Erê	Itaiópolis	Ponte Serrada	Vítor Meireles
Canoinhas	Jacinto Machado	Praia Grande	Xavantina
Capão Alto	Jardinópolis	Presidente Nereu	

Fonte: Santa Catarina (2013).

De acordo com documento em vigência quando eram feitas as articulações para a implantação da fábrica da BMW em Araquari, eram 103 os municípios que tinham o IDH igual ou inferior a 95% da média estadual, tendo como base o ano de 2000 (SANTA CATARINA, 2013). No Mapa 2, além de ser possível perceber as desigualdades regionais a partir da localização desses municípios, é possível perceber também, que na microrregião de Joinville apenas o município de Araquari se encaixava nesse quesito.

Mapa 2. Municípios com IDH menor ou igual 95% da média estadual em 2000



Fonte: Elaboração própria.

Dessa forma podemos encontrar na legislação que regulamenta o PRODEC a intenção de incentivar empreendimentos que favoreçam a desconcentração econômica e espacial das atividades produtivas e o desenvolvimento local e regional, no entanto, os estudos de Goularti (2014) e Santos (2019) evidenciam o caráter concentrador do programa. Afinal, como explica Harvey (2018, p. 149), o “[...] capital fixo e imóvel incorporado à terra precisa ser usado in situ para que o valor seja resgatado no curso de sua vida útil” dessa maneira, “[...] uma forma de capital concebida para fornecer a infraestrutura física num local a fim de liberar a mobilidade espacial do capital em geral acaba forçando o fluxo de capital para dentro daquele espaço delimitado pelo capital fixo [...]”. Santa Catarina não escapou dessa tendência.

Isso quer dizer que, a despeito do forte discurso de descentralização produtiva no estado de Santa Catarina, tanto nos governos de Luiz Henrique da Silveira, para quem a descentralização via Secretarias de Desenvolvimento Regional parecia uma fixação, quanto sob Raimundo Colombo, a tendência à concentração se preservou. Dessa forma, e a partir das normas estabelecidas pelos programas estaduais, poderíamos, no máximo, falar em desconcentração concentrada, reproduzindo, na escala regional, o que ocorreu no território nacional a partir da década de 1970.

Entre 1998 e 2016 a maioria dos incentivos foi dado à indústria, correspondendo a 90% dos 24 bilhões (a preço de 2016 corrigidos pelo IPCA) concedidos no período, em sua maior parte via BADESC E BRDE. Conjuntamente metalurgia, produtos alimentares, materiais elétricos e de comunicações, têxtil e produtos de matérias plásticas concentraram 55,6% dos incentivos concedidos no período, com destaque para o setor metalúrgico que obteve 5,5 bilhões. Nesse sentido, o trabalho de Santos (2019) apresenta dados atualizados sobre o programa a partir de dados colhidos junto a Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável (a preço de 2016 corrigidos pelo IPCA), como apresentado na Tabela

Tabela 2. Concessão de incentivos fiscais pelo PRODEC entre 1998 e 2016 segundo agente financeiro, modalidade do financiamento e tipo do projeto

Agente Financeiro	Nº de Convênios		Valor do Incentivo		Emprego a ser gerado	
	Qtda.	%	Mil Reais	%	Qtda.	%
BESC	23	5,88	778.451	3,25	3.114	4,88
BADESC	218	55,75	16.258.397	67,86	35.868	56,26
BRDE	150	38,36	6.922.200	28,89	24.769	38,85
<b>Modalidade do investimento</b>						
Agroindustrial	28	7,16	1.420.196	5,93	6.435	10,09
Comercial	11	2,81	224.715	0,94	2.568	4,03
Industrial	352	90,03	22.314.138	93,13	54.748	85,88
<b>Tipo do projeto</b>						
Expansão	307	78,5	16.319.896	68,1	51.649	81,0
Implantação	84	21,5	7.639.152	31,9	12.102	19,0

Fonte: Santos (2019).

Quanto a distribuição dos incentivos, Santos (2019) demonstra que, entre 1998 e 2016, a região norte ficou com 52% do valor concedido e com o compromisso de gerar 39,4% das novas vagas de emprego. Já a região do Vale do Itajaí beneficiou-se de 19,3% do valor total financiado se comprometendo a gerar 28% dos novos empregos gerados pelo PRODEC. Por fim, as regiões Serrana e da Grande Florianópolis foram contempladas com 6,7% e 4,7%, respectivamente, com o compromisso de gerar 3 e 5,4% de empregos.

Goularti (2014) também deixa claro que são justamente as regiões que apresentam maior densidade técnica e forças produtivas mais desenvolvidas que acabam por receber maior parcela de incentivos, além de serem também as empresas de grande porte as que mais se beneficiaram pelo programa. O autor (GOULARTI, 2014) pontua também que mesmo que as políticas regionais e os incentivos fiscais fossem direcionados para empresas de pequeno porte as desigualdades não seriam, por isso, superadas, mas, ao menos, as desigualdades não seriam construídas de forma tão acentuada.

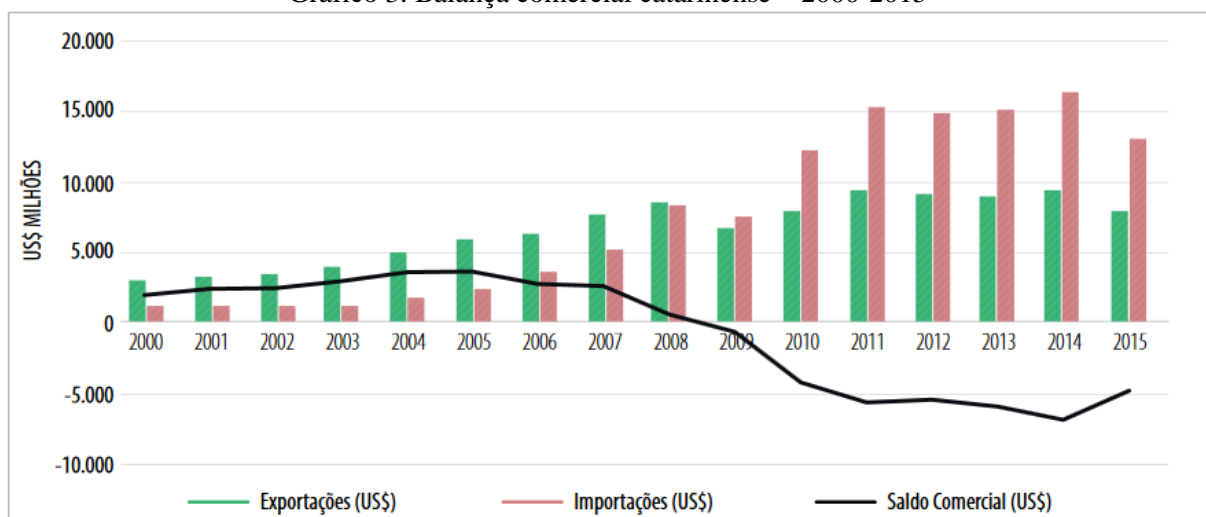
A partir da leitura de Goularti (2014) e Santos (2019) fica clara, portanto, a destinação de quantias bastante superiores à região nordeste do estado em detrimento das demais regiões,

sobretudo ao complexo eletro-metal-mecânico e as grandes empresas localizadas em Joinville e Jaraguá do Sul e também ao Vale do Itajaí para o setor têxtil-vestuário que se aglomera em torno de Blumenau.

Como apontamos, além de ter se beneficiado do PRODEC, a BMW também se enquadrou no Pró-emprego. O programa foi criado em 2007 sob o governo de Luiz Henrique da Silveira e incide sobre mercadorias importadas ao reduzir a alíquota de 17% para 3%. O objetivo era que empresas optassem por realizar o desembaraço aduaneiro em Santa Catarina ao invés de outros estados devido ao tratamento tributário diferenciado oferecido. Nesse sentido, o objetivo era atrair empreendimento capaz de gerar empregos, também aqueles que pudessem consolidar, incrementar ou facilitar exportações e importações (SANTA CATARINA, 2007).

O crescimento da economia nacional no período acompanhada pelo aumento da movimentação de mercadorias nos portos brasileiros deu vazão a disputas visando a atração de mercadorias importadas. Assim, a partir da Lei n.º 13.992, de 15 de fevereiro de 2007, e regulamentado pelo Decreto n.º 105, de 14 de março de 2007, nasceu o Pró-Emprego. De fato, muitas importadoras passaram a optar por Santa Catarina a partir do programa (em sua maioria *tradings*), resultando, inclusive, em uma reversão na balança comercial catarinense (GOULARTI, 2014), como ilustra o Gráfico 1.

Gráfico 3. Balança comercial catarinense – 2000-2015



Fonte: FIESC (2016)

Além da redução da alíquota do ICMS, o Pró-emprego traz ainda outros benefícios para instalação, ampliação, diversificação ou modernização de atividades relacionadas aos setores automotivo, aeronáutico, aeroespacial, quais sejam:

I - Doar ou conceder o uso de imóveis;

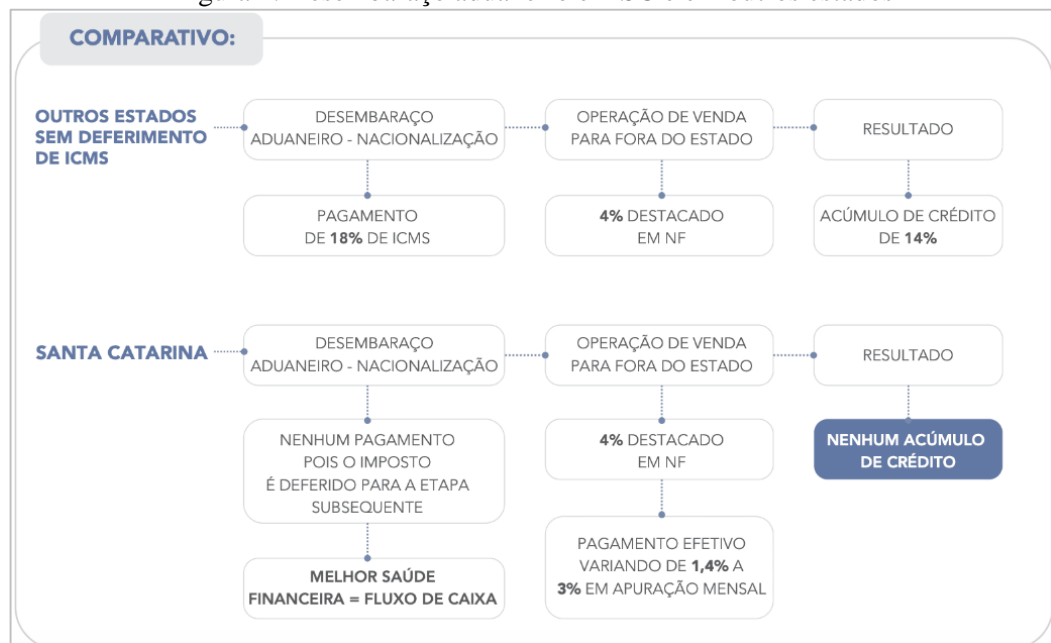
II - Conceder subvenção econômica para aquisição de terrenos, locação durante a fase pré-operacional e realização de obras de infraestrutura;

III - Construir ou ampliar condomínios e distritos industriais, tecnológicos e de inovação, em parceria com os municípios;

IV - Executar obras de infraestrutura, para fins de instalação, ampliação, diversificação ou modernização de atividades pela empresa beneficiária, que compreenderá a terraplenagem de terrenos, abertura de ruas e sua pavimentação, colocação de meio-fio, instalação, adequação e transferência das redes de energia elétrica de alta e baixa tensão, hidráulica, pluvial, cloacal, de telecomunicações e demais obras e serviços necessários ao adequado funcionamento dos empreendimentos. (SANTA CATARINA, 2007).

Os exemplos de nichos reforçados pelo programa são vários. A empresa Âncora Offices Escritórios Virtuais sediada em Joinville, especializada em locação de endereço fiscal, inscrição estadual, sala de reuniões, endereço industrial, remessa de documentos e encomendas para o exterior, sala de eventos e comércio exterior, afirma em seu site: “Mesmo havendo essas pequenas taxas cobradas pelo Estado, importar por Santa Catarina ainda é um excelente negócio para as empresas. Se você trabalha com importação, mudar o processo para Santa Catarina é bem vantajoso” (ÂNCORA, 2019). De fato, os incentivos são atrativos comparativamente, como ilustra a Figura 4.

Figura 4. Desembaraço aduaneiro em SC e em outros estados



Fonte: ÂNCORA (2019).

Sobre as importações, Almir Gorges, ex-secretário da Fazenda, afirmou o seguinte em entrevista a FIESC:

Há alguns anos, São Francisco do Sul colocou o seguinte problema: 70% da economia do município depende do Porto e que 50% do Porto (há uns três, quatro anos) era importação de aço. E esse aço entra por Santa Catarina e vai quase todo para outros estados, especificamente para São Paulo. Aí você vai lá na LDO, nessa renúncia que tem aqui de mercadorias importadas tem R\$ 750 milhões de renúncia. Mas se você pegar o caso do aço vai ter 75% de renúncia e ICMS, porque destaca para outro Estado 4%, e o Estado só cobra 1%. Destaca 4% para ser creditado lá no destino e aquele estado só cobra 1%. Ou seja, três de renúncia, 75% de renúncia. Aí o pessoal vai dizer: “Poxa, mas que vergonha, 75% de renúncia”. Só que se tirar a renúncia, não vai ter aquele um. Não tem porque vir por São Francisco do Sul ou outro porto catarinense se não tiver esse benefício. Então, se não tiver benefício, vamos ter zero, e cidades como São Francisco do Sul podem simplesmente “quebrar” (FIESC, 2019, p. 27).

De acordo com Almir Gorges, a estratégia tributária que teve início com o governo de Luiz Henrique da Silveira tinha como objetivo “fortalecer a economia, de ampliar a base da arrecadação e não aumentar a carga tributária. Foi mantida e aperfeiçoada pelo governador Raimundo Colombo. Por causa da nossa estratégia fomos vitoriosos na guerra fiscal” (FIESC, 2019, p. 26).

Dentre as estratégias, estava um “protocolo de intenções” negociado entre a empresa e o poder público. Tais negociações corriam em sigilo e estrategicamente publicadas na imprensa, como afirma Gorges (FIESC, 2019, p. 26):

Porque se Santa Catarina fosse lá e publicasse o protocolo de intenções inteiro, São Paulo diria: “Olha, Santa Catarina burlou a revogação do Pró Emprego para burlar a ação de inconstitucionalidade”. Tudo iria por água abaixo. Não teria problema revogar se os outros estados também revogassem. O problema é Santa Catarina não ter e os outros estados terem. Mas para atender a publicidade, Santa Catarina publicava pelo menos um extrato do protocolo de intenções, como foi feito com a BMW. Então não há falta de transparência, havia um cuidado mínimo necessário para proteger a indústria catarinense, para proteger os negócios de Santa Catarina, para proteger o comércio. Não tinha como não proteger, se simplesmente fosse lá e publicasse tudo. Mas estavam lá os protocolos para acesso, arquivados, que poderiam ser visitados por quem tivesse autoridade legal para isso. Essas medidas protegeram a arrecadação do ICMS, o emprego e a renda dos catarinenses.

De acordo com Kobs (2017), o Projeto Inova@SC, posto em prática a partir de 2011, foi importante na atração de empreendimentos no período. O projeto tinha como objetivo “[...] intensificar a cooperação entre governo, universidades, centros de pesquisas, empresas e sociedade para impulsionar o empreendedorismo e agregar valor à cadeia de inovação, seja com conhecimento, capital ou acesso a mercados” (SANTA CATARINA, n. d.). Tal projeto fazia

parte do Plano SC@2022, as informações sobre o plano são bastante vagas, como mostra o estudo de Schoulten (2015). A ideia de acordo com o governo era “[...] intensificar a cooperação entre governo, universidades, centros de pesquisas, empresas e sociedade para impulsionar o empreendedorismo e agregar valor à cadeia de inovação, seja com conhecimento, capital ou acesso a mercados” (SANTA CATARINA, n. d.). Apenas pontuamos a existência do Plano e do projeto acima citados, pois aparecem na bibliografia citações da importância destes na atração da BMW para Araquari. Por exemplo, entrevistado por Kobs (2017, p. 36), afirmou que

E dentro do projeto INOVA uma das atribuições era “vender” Santa Catarina para o Mundo, numa atuação sinérgica com a SCPAR, com Secretaria de Assuntos Internacionais. O que a gente procurava fazer era criar portfólios do estado que possibilitasse as empresas saberem das oportunidades de investimentos.

Outro entrevistado afirmou ainda que:

O Inova SC, foi a equipe montada para tocar o SC@2022, que, inicialmente, não tinha a BMW no radar, que surgiu somente depois. O Paulinho (Paulo Bornhausen) precisava de um empreendimento grande da área de tecnologia do conhecimento para poder dar o status nacional para Santa Catarina nesta área. O Inova SC já estava implantado antes das negociações com a BMW, com os centros de inovações. A BMW apareceu no meio do caminho, e o Paulinho foi atrás (KOBBS, 2017, p. 37).

Dada a conjuntura nacional e estadual descrita brevemente, podemos dizer que a convergência dos acontecimentos que possibilitou a implantação de uma unidade produtiva da BMW em Santa Catarina teve como nexos o direcionamento do Estado e as intenções do grupo BMW. Resta saber o motivo pelo qual, dentre os municípios catarinenses, foi escolhido Araquari. No entanto, antes de discorrer sobre tais fatores, se faz necessária uma breve descrição histórica e geográfica de Araquari no contexto da microrregião de Joinville.

### 3. O PAPEL DO CONTEXTO REGIONAL NO CRESCIMENTO RECENTE DE ARAQUARI

A economia catarinense é marcada pelas especializações produtivas em suas microrregiões, portanto trata-se de uma economia diversificada. Nesse sentido, Goularti Filho (2016) estabeleceu uma periodização tendo como base o padrão de crescimento econômico no estado. O primeiro desses períodos vai de 1880 até 1945, no qual se constitui e cresce o capital industrial catarinense, baseado, sobretudo, na pequena produção (nos ramos têxtil, alimentar e o surgimento da indústria metalmeccânica, mas também da extração do carvão e da erva-mate) e no capital mercantil. O segundo, de 1945 a 1962, é marcado pela diversificação da base produtiva e do surgimento de novos elementos de um padrão de crescimento pautado no médio e grande capital industrial. De 1962 até o final dos anos 1980 é o período no qual se consolida o capital industrial, também é alcançada a integração produtiva no estado, processo que contou com os investimentos da iniciativa privada e do governo estadual. A partir de 1990 esse padrão sofre um abalo com as políticas neoliberais e o crescimento pautado no grande capital industrial atrelado a políticas estatais é freado, sendo marcado pela desarticulação política e pela reestruturação produtiva, com a retração do setor têxtil, da participação de capital estrangeiro no agronegócio, alterações na indústria cerâmica e deterioração do setor carbonífero.

Interessa-nos, no entanto, o período iniciado em 2010, este é marcado por uma recomposição política e alargamento produtivo. Isso porque o Estado passou a assumir papel de destaque na formulação e execução de políticas de caráter neodesenvolvimentista. A partir de 2010, como já apontamos, houve uma aderência dos interesses do governo catarinense aos do governo federal, resultando no Pacto por Santa Catarina, uma extensão do PAC II em Santa Catarina (GOULARTI FILHO, 2016). Já o alargamento produtivo se deu com o acolhimento de novas atividades industriais em diversos municípios, inclusive em municípios de pequeno porte, o que pode ocorrer em função das estruturas planejadas e executadas pelo Estado, com destaque para a logística, pelo crescimento da economia brasileira neste início de século e com incentivos fiscais para determinados setores da economia.

No entanto, a análise da atual conjuntura não basta para compreender os motivos que estimularam o investimento da BMW na construção de uma planta produtiva no município de Araquari, por isso é necessário abordar um pouco da historicidade da inserção do município no contexto regional, além de tentar caracterizar a trajetória do uso do território no município e seus determinantes, especificamente sua condição frente à industrialização da região. Ademais,



a proximidade com o município de Joinville (25 km), o mais populoso e industrializado de Santa Catarina, e do município de São Francisco do Sul, onde se localiza um importante porto, aponta para a necessidade de análise dessa relação no século atual, especificamente da influência que a densidade técnica de Joinville teve na determinação das possibilidades produtivas em Araquari.

Dividimos o capítulo em dois tópicos. O primeiro trata de como se deu a colonização da região e o seu desenvolvimento industrial, principalmente das empresas do setor metalúrgico e suas repercussões no território catarinense. No segundo tratamos do crescimento econômico do município de Araquari neste início de século, processo do qual a instalação da fábrica da BMW é objeto de análise.

### 3.1 Colonização e desenvolvimento da indústria na microrregião de Joinville

O Nordeste catarinense recebeu no início século XVI navegadores espanhóis que chegaram por São Francisco do Sul. Primeiramente, o francês Binot Paulmier de Gonneville em 1504 e, mais tarde, o espanhol João Dias de Solis, em 1515, atracaram na Baía da Babitonga. Ali, teve início o estabelecimento de pequenos povoados. Em 1658 foi instituído o município de São Francisco do Sul por meio das bandeiras de colonização do qual fazia parte a área que hoje corresponde o município de Araquari. Em 1854, às margens do rio Paraty foi fundado o distrito de Senhor Bom Jesus do Paraty pelos primeiros colonizadores, alçado à município de Paraty em 1876 e, por fim, em 1943, Araquari. Dessa forma, as embarcações atracaram originalmente em terras hoje araquarienses, para depois seguir em direção à São Francisco do Sul, em função das águas calmas na localidade (ORJECOSKI, 2018).

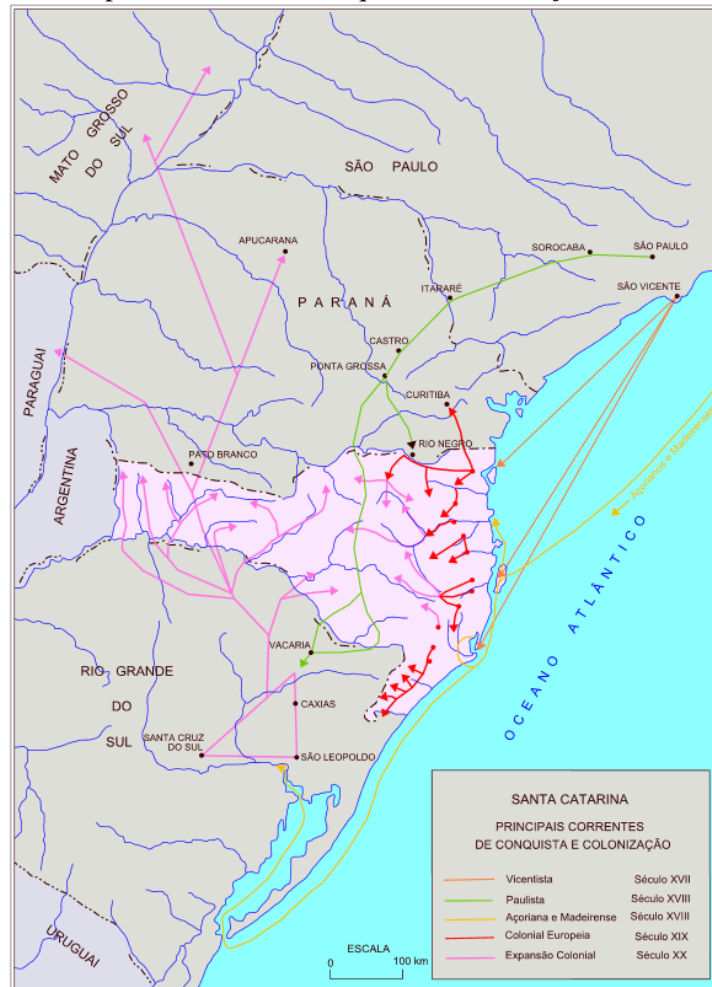
Ainda em meados do século XVII é registrada quantidade considerável de produção de farinha de mandioca na região, Orjecoski (2018) indica que foram nas terras de Paraty que teve início o cultivo de mandioca, que mais tarde difundiu-se por Massaranduba, Guaramirim, Jaraguá do Sul, Joinville e outras áreas litorâneas, o que favoreceu a economia baseada na policultura e manufatura. O objetivo da Coroa de emular o *plantation*, como no Nordeste, em São Francisco do Sul e na região, no entanto, jamais ocorreu.

Com base no trabalho de Mamigonian (1997), Espíndola (2012, p. 2-3) afirma que

No litoral catarinense, o povoamento açoriano-madeirense provocou conseqüências duradouras e variadas: 1) grande produção policultora, com exportações de farinha de mandioca durante todo o século XIX para o Rio de Janeiro, Salvador e Recife, tornando Santa Catarina, junto com Espírito Santo, os dois maiores abastecedores do mercado nacional; 2) integração dos pescadores madeirenses às atividades de pesca à baleia das armações,

convivendo com o trabalho escravo na parte manufatureira, e a ascensão social dos arpoadores e timoneiros, melhor remunerados, com a transformação de alguns deles em donos de escravos e de terras no litoral catarinense; 3) migrações de alguns açorianos-madeirenses aos pampas gaúchos, onde se tornaram estancieiros, o que foi facilitado pelo fim das missões jesuíticas; 4) permanência de terras de uso comum que existiam nos Açores e na Madeira praticamente até o fim do século XX; 5) o uso da experiência de colonização em pequenas propriedades (MAMIGONIAN, 1997).

Mapa 3. Principais correntes de conquista e colonização de Santa Catarina



Fonte: Rocha (2016).

Levando em conta o nordeste catarinense, tais condições fizeram com que o “porto natural” na Baía da Babitonga se tornasse elemento central no processo de povoamento da região. Em meados do século XVII, o porto era basicamente um ancoradouro natural, em função das privilegiadas condições da baía da Babitonga, sendo composto por trapiches e equipamentos rudimentares. A influência do porto naquela época era substancialmente regional, mas os excedentes eram exportados. Assim, o porto natural favoreceu a manutenção do povoamento que se consolidava na região (CABRAL, 2011).

Durante o século XVII e XVIII a economia de Paraty, hoje Araquari, era essencialmente agrária, com destaque para a produção de farinha de mandioca, arroz e cana-de-açúcar (e seus derivados). Com a criação da Colônia Dona Francisca, em 1851, aumenta a demanda pelos produtos produzidos em Paraty, possibilitando, segundo Orjecoski (2018), crescimento mais significativo da economia local. Assim, no século XIX, com a chegada de imigrantes alemães e italianos, São Francisco do Sul passou a ser mais dinâmica no comércio regional, apresentando acréscimo significativo na sua movimentação (CABRAL, 2011).

O distrito de Senhor Bom Jesus do Paraty (hoje Araquari) foi criado em 1854, às margens do rio Paraty e pertencendo, então, a São Francisco do Sul. Com o nome de Paraty, a condição de município foi instaurada em 1877 e só em 1943 teve seu nome alterado para Araquari, sob a justificativa de que já havia um município com este nome no Rio de Janeiro.

Vale pontuar ainda que, após a segunda metade do século XIX, Florianópolis passa a ser praça comercial importadora contribuindo para o abastecimento das colônias de imigrantes alemães e italianos que se estabeleciam nos vales atlânticos catarinenses (ORJECOSKI, 2018), a praça colaborou, portanto, para o fluxo de mercadorias no estado.

Além da pequena produção agrícola e de alguns derivados, já no final do século XIX, o território de Paraty passou também a ser explorado para a produção de cal (a ser utilizado na construção civil e pavimentação de ruas), justamente pelo grande número de sambaquis na região, com maior facilidade de seu escoamento pelos afluentes da Baía da Babitonga (ZERGER, 2014). Tal atividade, inclusive, possibilitou a construção de um porto, próximo ao Canal do Linguado, para sua exportação (ORJECOSKI, 2018).

Passados os ciclos do mate e da madeira e com a nova dinâmica da economia estadual (1880-1945), na qual tem origem e se desenvolve o capital industrial em Santa Catarina, baseado na pequena produção e no capital mercantil (GOULARTI FILHO, 2001), em Joinville começa a ganhar forma a indústria, em geral a partir da iniciativa de artesãos e empregados que abrem um negócio próprio (ROCHA, 1994).

Entre 1880 e 1945, Santa Catarina recebeu grande fluxo de imigrantes, evento que contribuiu para dar contornos distintos para a economia de cada região do estado. Com a política imigratória estimulada e financiada pelo governo imperial, no último quartel do século XIX desembarcaram em Santa Catarina milhares de imigrantes, sobretudo alemães e italianos. Em Joinville, por exemplo, a população saltou de 7.650 habitantes em 1872 para 18.000 em 1880.

Dessa forma, os empreendimentos coloniais são cruciais à compreensão do crescimento e dinamização da indústria em diferentes regiões do estado de Santa Catarina. Abordarmos

apenas o Nordeste Catarinense, destacadamente a industrialização de Joinville, pela influência que tem sobre o município de Araquari.

Goularti Filho (2001) afirma que o sucesso da pequena produção, que deu origem a pequena burguesia industrial e comercial na região, só pode ser compreendido no contexto de expansão da indústria catarinense e, sobretudo, da indústria nacional. Assim, a dinamicidade gerada pela pequena propriedade se ajustou ao movimento geral da industrialização brasileira comandada por São Paulo após 1930.

A partir de 1880 havia características que unificavam o estado de Santa Catarina quanto a sua produção econômica, tendo como base o padrão de crescimento. De tal modo que Goularti Filho (2001) definiu o período de 1880–1945 como aquele em que o padrão de crescimento pautado nas atividades tradicionais e na pequena produção mercantil foi predominante. Nesse período, tiveram origem as indústrias madeireira, alimentar, carbonífera, têxtil, metalmecânica e moveleira, sendo que essas duas últimas conheceram crescimento acelerado apenas após 1945.

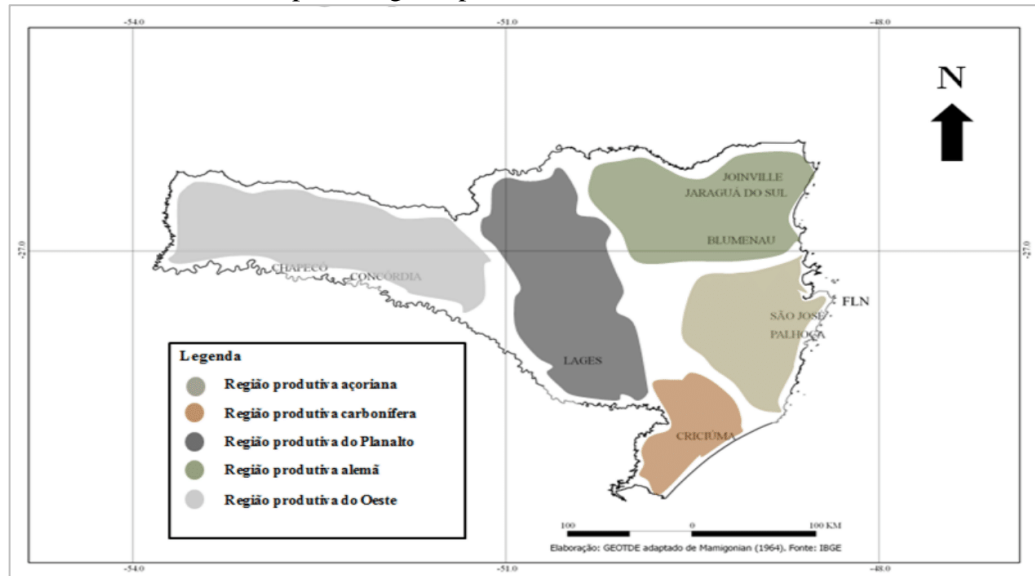
A indústria catarinense, desde meados dos anos 1940, já mostrava alguma diversificação, tanto na pequena indústria metalmecânica, em ampliação em Joinville, como com a nascente indústria de papel e celulose no planalto, e das cerâmicas, no sul do estado (GOULARTI FILHO, 2016). Contudo, foi a partir dos anos 1960 que esse processo ganhou maior impulso, apoiando-se em um novo sistema de crédito e investimentos estatais em infraestrutura. Esse processo se estendeu até a década de 1990 e consolidou uma estrutura industrial na qual predominavam as grandes e médias empresas.

Esse novo período da economia catarinense a partir de 1962 fez com que se consolidassem várias atividades nos ramos de alimentos, eletro-metal-mecânico, cerâmico, têxtil-vestuário, papel e celulose, madeireiro, carbonífero, moveleiro, plástico, porcelanas e cristais. Tal movimento foi puxado pelo padrão de acumulação nacional baseado no capital estatal, externo e nacional (GOULARTI FILHO, 2001).

Em Santa Catarina a indústria se desenvolveu de forma mais expressiva no Vale do Itajaí e no nordeste do estado, onde se sobressaem os municípios de Blumenau e Joinville. Dentre as três zonas industriais tipificadas por Mamigonian (1965), quais sejam: zonas de colonização alemã, zona do carvão e zona pioneira do Oeste, os dois municípios estão localizados na primeira, a zona de colonização alemã, que reunia à época aproximadamente 50% da produção industrial e 20% da população (MAMIGONIAN, 1965). Em sua análise, Mamigonian (1965) definiu as regiões catarinenses a partir da origem de sua colonização, a

partir dos trabalhos de Mamigonian, Espíndola (2018) organizou as regiões produtivas catarinenses da seguinte forma:

Mapa 4. Regiões produtivas de Santa Catarina



Fonte: Espíndola (2018).

O setor eletro-metal-mecânico no nordeste do estado se consolidou como um dos mais dinâmicos, com destaque para Joinville, que, desde a década de 1920, era base de empresas do setor. Mamigonian (1966) afirmou que, em detrimento de outras regiões do estado, a produção industrial em Joinville era bastante diversificada e moderna. Na referida cidade foram fundadas, por exemplo, as empresas: Tupy, Consul, Embraco, Busscar, Ciser, Shultz e Wetzel. Mas também em Jaraguá do Sul o setor se desenvolveu com êxito, são exemplos as empresas Kohlbach, Wiest, a Weg. Dentre esses pequenos proprietários surgem capitalistas que tomam a liderança do processo de consolidação da indústria local e depois se tornam grandes industriais (GOULARTI FILHO, 2001). As microrregiões de Joinville e de Blumenau são exemplos de subespaços que lideraram esse processo.

### *3.1.2 Breve descrição do desenvolvimento industrial: Joinville e Jaraguá do Sul e o complexo eletro-metal-mecânico e o papel do Porto de São Francisco do Sul.*

As terras onde hoje se localiza Joinville (Colônia Dona Francisca) faziam parte do dote de casamento do Príncipe Francisco d'Orléans (filho do rei francês Luiz Felipe) e Francisca Carolina (filha de Dom Pedro I). O príncipe endividado viu no anseio de senadores e capitalistas alemães em colonizar terras brasileira um bom negócio. Essas terras foram negociadas pelo príncipe com Christian Mathias Schroeder (senador alemão) com o objetivo de formar uma comunidade agrícola. Tratou-se da Sociedade Colonizadora de Hamburgo, fundada em 1849, a

primeira companhia a ser criada. Às margens do rio Mathias e próximo ao rio Cachoeira tem início o povoamento da Colônia Dona Francisca, em 1851, com a chegada de 179 imigrantes europeus. Hermann Guenther fez a escolha da localização pela facilidade de comunicação com o porto de São Francisco via rio Cachoeira e pelo acesso à água potável<sup>2</sup>. Assim, surgiu e se desenvolveu uma economia de subsistência ao redor do porto do rio Cachoeira, que só viria a se expandir e diversificar com a construção da Estrada Dona Francisca (atual SC 301) ligando Curitiba ao planalto norte de Santa Catarina. De acordo com Voos (2016), essa foi a maior obra rodoviária de Dom Pedro II. Nesse sentido, o autor (VOOS, 2016) afirma ainda que não foi do “espírito empreendedor” do imigrante europeu que surgiu o primeiro grande ciclo econômico, mas pela ação do representante do príncipe, que tinha como objetivo a valorização das terras que ainda pertenciam ao francês.

Da junção dos interesses da Colonizadora e do representante do Príncipe em Joinville surgiu o primeiro grande empreendimento, a estrada Dona Francisca, ligando a colônia ao Planalto Norte, de São Bento a Joinville. Embora iniciada em 1852, a obra só ficou pronta em 1873. De acordo com Rocha (1994, p. 22), a estrada foi muito importante para a consolidação de comerciantes *import-export* de Joinville.

Assim, a Sociedade Colonizadora de Hamburgo, interessada no lucro com o transporte de emigrantes e venda de terras, levou milhares de emigrantes europeus para a Colônia Dona Francisca. De acordo com Cristofolini (2013), entre 1851 e 1889, a Colonizadora transferiu para Joinville 17.408 emigrantes, além de comercializar terras e realizar acordos econômicos com Francisco d'Orléans, com o Governo da Província e com o Império brasileiro. Foi central nesse processo o contexto de mecanização agrícola e industrialização liderada pela Prússia, já que muitos agricultores e artesão não tinham condições de competir com as máquinas e as fábricas. Ou seja, em um contexto em que se avolumava o exército de reserva da força de trabalho tanto de artesão como de camponeses, e no qual imperava baixos salários e jornadas fatigantes de até 16 horas de trabalho, a saída encontrada por milhares de europeus foi a emigração para o sul do Brasil (CRISTOFOLINI, 2013). Influenciavam os destinos da cidade nascente, portanto, a família imperial brasileira, a família real francesa e o Estado alemão ainda não unificado que passavam por grandes transformações (VOOS, 2012).

Dessa forma,

---

<sup>2</sup> Hermann Guenther, no entanto, foi criticado pela escolha e o motivo parece óbvio, estava construindo uma cidade sobre manguezais e quase ao nível do mar ficando ao sabor das marés (CRISTOFOLINI, 2013) que, até os dias de hoje, provocam alagamentos e enchentes no centro da cidade mesmo em dias ensolarados.

Foi na união destes interesses (do Império brasileiro em povoar o sul do país e ceder às pressões européias para substituição da força escrava pela do imigrante; do Príncipe de Joinville exilado e em sérias crises financeiras vendo-se obrigado a desfazer-se de sua propriedade; e do colono europeu – principalmente o alemão – que não encontrava oportunidades no crescente regime industrial) que culminou na compra em maio de 1849 pela Sociedade Colonizadora de Hamburgo de oito léguas quadradas (das 25 léguas totais do lote [...]), a serem escolhidas pela Sociedade da forma que lhe fosse conveniente (VOOS, 2012, p. 28).

No entanto, de acordo com Rocha (1994), não foram levados em conta, pela colonizadora, fatores cruciais para o desenvolvimento da agricultura naquela área, como a densa mata atlântica a ser derrubada e os manguezais, além das características socioeconômicas do imigrante. Ademais, para realizar o programa de colonização de forma ampla foi necessário um acordo entre a Sociedade e o governador Hercílio Luz em 1895. A partir de então, tendo concessão de terra para construção de uma ferrovia, foi criada em 1897 a Sociedade Colonizadora Hanseática, responsável por colonizar o interior de Joinville e Blumenau.

Valendo-se dos recursos que obtinha com o governo imperial, a Sociedade Colonizadora dotou o território de infraestruturas como estradas e habitações, utilizando a força de trabalho de imigrantes recém chegados, tais obras valorizaram os lotes vendidos pela colonizadora (ROCHA, 1994). De modo geral, os “imigrantes com capital investiram em empreendimentos de certo porte como usina de açúcar, estabelecimentos comerciais, serrarias, olarias”, ao passo que “os artífices, com pouco capital, em muitos casos, continuaram a exercer suas antigas atividades e abriram assim ferrarias, marcenarias, cervejarias, etc.” (ROCHA, 1994, p. 20). As primeiras indústrias da cidade, muito voltadas ao consumo interno, se destinavam a produção de açúcar, cachaça, farinha de mandioca, além de serrarias e olarias (TERNES, 1984).

Já no final do século XIX, com a derrubada da Mata Atlântica, durante a construção da estrada Dona Francisca se cria um mercado para a madeira e começam a surgir serrarias. A madeira cortada era levada até São Francisco do Sul e de lá para outros estados, também para fora do país.

Em 1877 há o primeiro carregamento de erva-mate, de modo que, com a erva, produzida para exportação, o território joinvilense passa a ter engenhos para beneficiamento e começa a se destacar como centro comercial e industrial de erva-mate na época (TERNES, 1986). Dessa forma se consolidou um corredor do mate entre Joinville e São Bento do Sul, como extensão da economia ervateira paranaense e subordinada à praça de Curitiba (GOULARTI FILHO, 2001). Os fixos materializados no território joinvilense buscando conectar a cidade a outros centros, passaram a ter conexões regionais. Tais conexões possibilitaram o crescimento da economia local e garantiram a acumulação de capital que mais tarde seria central para o

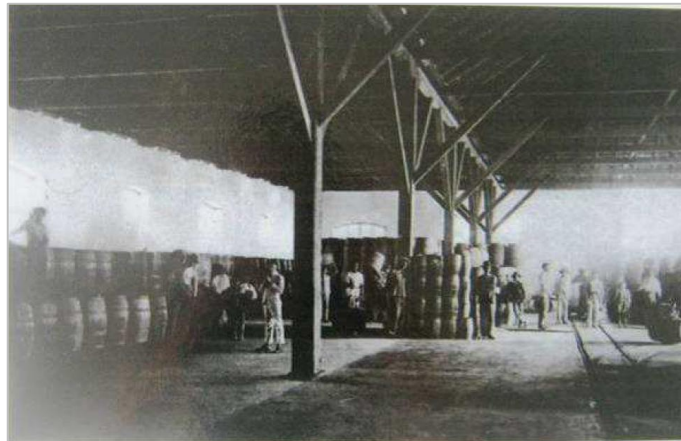
surgimento do processo de industrialização e urbanização, sobretudo no pós-guerra (VOOS, 2012).

Figura 5. Pátio de madeiras da Cia Carl Hoepcke (década de 1940)



Fonte: Museu Histórico de São Francisco do Sul, retirado de Fotos Antigas de Santa Catarina (2020).

Figura 6. Armazém com as barricas de erva-mate (início século XX)



Fonte: Museu Histórico de São Francisco do Sul, reproduzida de Cabral (2011).

A atividade ervateira teve rápido crescimento devido aos lucros que gerava, de tal forma que, entre 1877 e 1880, foram criados oito engenhos (ROCHA, 1994). Dessa forma,

Os homens de negócios daquele tempo logo perceberam que a industrialização do mate em Joinville poderia permitir grandes lucros, na medida em que a matéria-prima fluía naturalmente para Joinville em função da existência da Estrada Dona Francisca e do fácil transporte para São Francisco do Sul, cujo porto mantinha-se, como o de Paranaguá, a saída de todos os produtos de uma extensa região do Sul do país. Este posicionamento geográfico e a facilidade dos transportes, é que determinaram o período de ouro da erva-mate (TERNES, 1986, p. 44).

Com a economia ervateira ganhando destaque, as manutenções dos carroções de quatro rodas passaram a ser um problema, já que tinham que ir para outras cidades e estados para serem reformados. Isso fez com que fossem criadas pequenas oficinas para a manutenção dos carroções, e isso foi possível, pois alguns imigrantes tinham conhecimentos em metalurgia.



Rocha (1994) afirma que são esses pequenos empreendimentos que deram vazão ao desenvolvimento da produção metalmeccânica e, por conseguinte, à criação das indústrias do setor na cidade.

No último quartel do século XIX começaram a surgir também fábricas têxteis na cidade, seguindo no início do século XX, são exemplos as empresas: Döhler, Cia. Fabril Lepper, Centauro Meias e Malhas, Tricotagem Alfredo Marquardt e Indústria Colin. Foi, no entanto, durante a Primeira Guerra Mundial que a indústria joinvilense passou a se solidificar e ganhar vulto (TERNES, 1984). Com o processo de industrialização de substituição de importações, notadamente a partir de 1937, levado a cabo pelo Estado, haverá aumento significativo da produção das indústrias recém-criadas de Joinville.

A logística portuária era ainda incipiente na região durante o século XIX, com uma importância econômica voltada ao comércio local, e destinada à movimentação de produtos não expressivos na pauta de exportação brasileira (como café, borracha, algodão, cacau e açúcar) (GOULARTI FILHO, 2008). Como pontua Goularti Filho, economicamente, durante a Primeira República a dinâmica dos portos catarinenses estava assim dividida: “[...] Laguna e Imbituba exportavam carvão; Florianópolis, farinha; Itajaí, alimentos e madeira; e São Francisco do Sul, erva-mate e madeira” (2008, p. 92). No caso do Porto de São Francisco do Sul, devido ao aumento da demanda advindo da expansão da economia catarinense após 1880, era necessário a ampliação da capacidade do porto e sua modernização, já que funcionava até então com vários trapiches.

Na década de 1930, remontando o período em que a prioridade macroeconômica do Estado brasileiro eram as indústrias de base, a produção metalúrgica passa a ganhar destaque, puxado pela Fundação Tupy. Outras importantes empresas do setor foram também criadas no período e igualmente tiveram sua origem a partir de pequenas oficinas e ferrarias, como, por exemplo, a Metalúrgica Wetzell S.A., a Fábrica de Máquinas Raimann S.A., e a Amalit S.A. (ROCHA, 1994).

A organização política dos trabalhadores na cidade de Joinville, primeiro com os imigrantes que já haviam passado por greves na Europa (que resultou em uma greve geral em 1917), e depois com o próprio movimento sindical brasileiro que surgia, foi cerceada fortemente em Joinville. Na primeira metade do século XX havia “[...] uma deliberada intenção de formar cidadãos ordeiros, trabalhadores e orientados para o trabalho e o progresso. Campanhas de incentivo à poupança individual e coletiva veiculadas na imprensa eram comuns”, além da preocupação com a “[...] ‘harmonia’ social posto que a cidade era composta por distintos grupos étnicos, hegemônicos por brasileiros e alemães” (NASCIMENTO, 2017, p. 43).

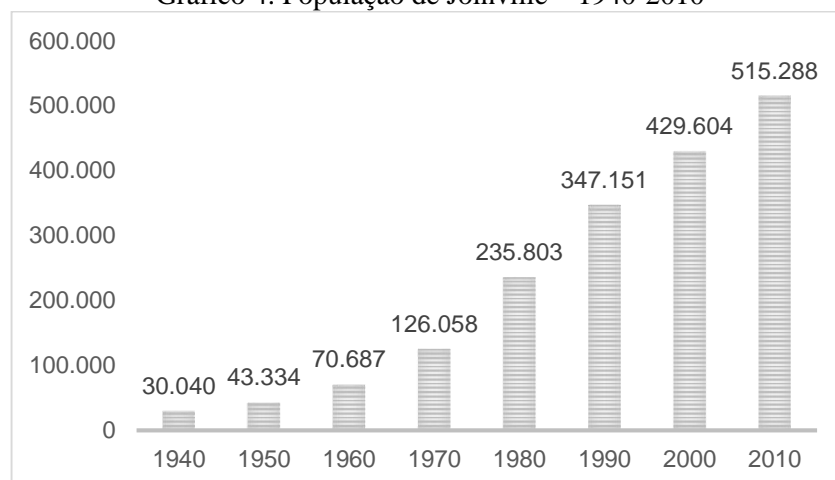
Souza (2008, p. 25), reconhece a conexão entre “harmonia” no trabalho e o “espírito empreendedor” no discurso da burguesia joinvilense:

[...] primeiro, a defesa da irmandade harmoniosa para tornar o ambiente fabril semelhante ao doméstico; do capital honesto, que somente se realiza com o trabalho honrado e da responsabilidade da fábrica, que está na relação compartilhada entre patrão e operário; segundo, pretende exaltar o espírito empreendedor e batalhador dos imigrantes alemães e do capitalista local, porque toda fortuna acumulada, todo negócio desenvolvido fora resultado do trabalho e, sendo fruto dele, tornava-se uma fonte de capital honesto. Somente se voltariam contra isso ou o criticariam aqueles que não queriam nada com o trabalho –os desordeiros, os preguiçosos e os invejosos da conquista alheia.

Já na década de 1950 há criação de novas empresas e ampliação das já consolidadas no setor metalúrgico. Em 1951, Joinville soma 325 indústrias, 534 casas comerciais e 440 oficinas, todas ainda embrionárias, com exceção da Tupy. O crescimento desses empreendimentos foi lento e contou com administração essencialmente caseira (TERNES, 1993).

De acordo com Nascimento (2017, p. 44), no caso da Fundação Tupy, fabricante de blocos e cabeçotes de ferro fundido para motores a diesel, houve significativa “[...] expansão da produção de autopeças para fabricantes de veículos automotores a partir de 1958, durante o governo de Juscelino Kubitschek”. Já durante o regime militar, a empresa “[...] amplia seu patrimônio em 650%, de tal modo que seu capital líquido passa de 17 milhões para 125 milhões de dólares” (TERNES, 1993). Tal expansão da indústria joinvilense atraiu trabalhadores [...] “de todo o litoral catarinense, do Vale do Itajaí e de outros Estados, principalmente do Paraná” (GOULARTI FILHO, 2001, p. 89), marcando o salto populacional na cidade, que de 1960 até 2010 já tinha crescido 700% conforme apresentado no Gráfico 2.

Gráfico 4. População de Joinville – 1940-2010



Fonte: IBGE 2012 apud CRISTOFOLINI (2013). Organização própria.

Durante a ditadura militar, a Fundação Tupy foi bastante beneficiada, especialmente porque fornecia blocos de motores para as empresas automobilísticas recém implantadas, ao receber financiamentos via BNDE<sup>3</sup>. A cidade recebeu visitas dos generais presidentes e a Fundação Tupy tinha mesmo um censor em suas instalações, com sala própria, durante os 21 anos de ditadura (NASCIMENTO, 2017). De acordo com Freire (2015) e Nascimento (2017), o primeiro presidente da ditadura, Castello Branco, visitou a cidade e tornou-se o patrono da Festa das Flores, Costa e Silva foi por “decisão de seu arbítrio”, Médici visitou Joinville para receber o título honorífico da cidade, Figueiredo para assinar contratos de empréstimos e Geisel para realizar acordos com a burguesia.

Figura 7. Participantes do almoço da Fundação Tupy durante a visita de Geisel (1975)



Fonte: Correio da Tupy, n.116, maio de 1975 apud Nascimento (2017).

A participação de empresas da microrregião de Joinville no circuito espacial produtivo automotivo vem de longa data. Além da Tupy, em Joinville, havia empresas como a Schulz (criada em 1963), de destaque na produção de peças de reposição automotiva; o Grupo Busscar (com empresa Nielson & Irmão criada em 1946 para reformas de carroceria de ônibus), hoje falido, especializado na produção e montagem de ônibus. Em Jaraguá se destacam a WEG (fundada em 1961 para a produção de motores elétricos) que hoje conta com amplo portfólio de produtos em sua organização bastante verticalizada; a Metalúrgica João Wiest (criada em 1947) para fabricar silenciosos e escapamentos para os veículos e a Kolbach também dedicada à produção de motores elétricos. Tais empresas contavam com diversas empresas fornecedoras, destacadamente as ferramentarias, para, enfim, enviarem os produtos ao topo da cadeia, as

<sup>3</sup> Desde então a Fundação Tupy conta com expressivos investimentos do Estado e, a partir de 2007, BNDESPar e Previ (fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil) passaram a ser acionistas no bloco de controle da empresa.

montadoras. Tanto em Jaraguá do Sul como em Joinville, o crescimento econômico da indústria atraiu trabalhadores de outros municípios e do Paraná.

Ainda segundo Rocha (1994, p. 59), nas décadas de 1970 e 1980, “[...] as indústrias joinvilenses, já amadurecidas, investiram na fundação de novas unidades fabris, de suporte para a sua atividade principal ou em outros setores, formando os grandes grupos empresariais e as holdings”. O destaque, sem dúvida, era a Fundação Tupy, que contou com grandes investimentos e apoio dos governos militares, e estava presente em 875 mil dos um milhão de veículos produzidos pela Volkswagen, em 1970 (TERNES, 1988). As grandes indústrias joinvilenses forçaram a criação de diversas empresas fornecedoras, como as ferramentarias, nesse sentido, Bakkar (2009, p. 39) afirma que:

A grande heterogeneidade entre os segmentos, quanto ao número e tamanho dos estabelecimentos, tem como consequência uma grande assimetria tecnológica entre as empresas que resultam numa complexa divisão de trabalho. Em geral, as empresas de pequeno porte dedicam-se à fabricação de produtos de menor conteúdo tecnológico ou ainda a prestação de serviços industriais cujas atividades são intensivas em mão-de-obra, caso do segmento de fundição ou metalurgia básica. Por outro lado, as empresas de maior porte atuam em segmentos de mercado que exigem maior sofisticação tecnológica de produtos ou processos produtivos, e para tanto destinam um percentual significativo do seu faturamento para investimentos em pesquisa e desenvolvimento, caso dos produtores de bens de capital sob encomenda.

O adensamento da indústria em Joinville teve, ao longo de seu processo de consolidação, embates entre capital e trabalho, entretanto os sindicatos “[...] limitavam sua atuação à prestação de serviços assistenciais, enquanto no plano político buscavam restringir a participação de militantes dissonantes com a linha de atuação da diretoria” (NASCIMENTO, 2017, p. 63). Os trabalhadores que formavam oposição à direção sindical, acabavam sendo demitidos.

No entanto, no final da década de 1980 a ação sindical na cidade teve novo fôlego, reproduzindo o que ocorreu no país com a criação da CUT e do Partido dos Trabalhadores. Filiaram-se à CUT em 1989 o Sindicato dos Mecânicos e o Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias do Material Plástico de Joinville, em 1994 o Sindicato dos Metalúrgicos de Joinville e em 1995 o Sindicato dos Servidores Públicos Municipais de Joinville e Região. As maiores greves na cidade começam a ser registradas em 1985, na qual teve grande repercussão a greve de 7.200 trabalhadores, de um total de 10 mil na Fundação Tupy.

Mesmo nos limites do neoliberalismo e da condição dependente do país, Nascimento (2017) afirma que houve acirramento na disputa entre capital e trabalho para os metalúrgicos de Joinville com a filiação à CUT:

Entre 1995 e 1998, ocorreu uma greve por ano, capitaneada pelo Sindicato dos Metalúrgicos de Joinville. Segundo o DIEESE, a greve de 1995, na empresa Wetzel Metalúrgica, envolveu oitocentos trabalhadores grevistas. Esta foi a primeira greve após a vitória da CUT no Sindicato dos Metalúrgicos de Joinville, e para a liderança o ganho conquistado representou um futuro muitíssimo promissor (NASCIMENTO, 2017, p. 77).

A luta e organização sindical em Joinville, sobretudo no sindicato dos metalúrgicos, nos parece um dado importante, ainda que secundário, pois, tendo possibilidades, é mais conveniente ao capital a instalação de unidades produtivas onde a organização dos trabalhadores seja frágil.

Durante esse longo processo de crescimento e diversificação do setor industrial no nordeste catarinense, o município de Araquari ocupou uma posição marginal. A economia do município se manteve, em grande medida, marcada pela atividade agrícola, com as culturas de arroz, banana e maracujá, sobretudo. Nesse sentido, sintetiza Orjecoski (2018, p. 49), em *Transformações sócio-espaciais do município de Araquari (SC)*, que o município “até finais do século XX, se caracterizava como caminho de passagem entre os municípios de maior potencial econômico da região, o polo industrial de Joinville e o porto de São Francisco do Sul”.

### **3.2 O rápido crescimento de Araquari no século XXI e manutenção da desigualdade**

Nosso objetivo neste item é apreender algumas das alterações da economia na microrregião<sup>4</sup> de Joinville neste século. Destacadamente, àquelas com relação à logística (como o início das operações do Porto de Itapoá em 2011), devido sua importância para o escoamento da produção da BMW; e os novos nexos do setor automotivo, além da BMW em Araquari, pois contribuíram para o adensamento do setor na microrregião.

A microrregião de Joinville é composta pelos municípios Araquari, Balneário Barra do Sul, Corupá, Garuva, Guaramirim, Itapoá, Jaraguá do Sul, Joinville Massaranduba, São Francisco do Sul e Schroeder. Sendo, como mostramos do capítulo anterior, os municípios de Joinville e Jaraguá do Sul os com uma dinâmica industrial mais robusta, seja no complexo

---

<sup>4</sup> De acordo com o IBGE (1990, p. 8), as microrregiões “(...) foram definidas como partes das mesorregiões que apresentam especificidades, quanto à organização do espaço. Essas especificidades não significam uniformidade de atributos, nem conferem às microrregiões auto-suficiência e tampouco o caráter de serem únicas, devido a sua articulação a espaços maiores, quer à mesorregião, à Unidade da Federação, ou à totalidade nacional. Essas estruturas de produção diferenciadas podem resultar da presença de elementos do quadro natural ou de relações sociais e econômicas particulares (...). A organização do espaço microrregional foi identificada, também, pela vida de relações ao nível local, isto é, pela possibilidade de atender às populações, através do comércio de varejo ou atacado ou dos setores sociais básicos. Assim, a estrutura da produção para identificação das microrregiões é considerada em sentido totalizante, constituindo-se pela produção propriamente dita, distribuição, troca e consumo, incluindo atividades urbanas e rurais”.

eletro-metal-mecânico, têxtil ou de plásticos. Essa diferença se revela no quantitativo populacional dos municípios, mas também na produção de riqueza em cada um deles.

Tabela 3. População dos municípios da microrregião de Joinville – Estimativa para 2019

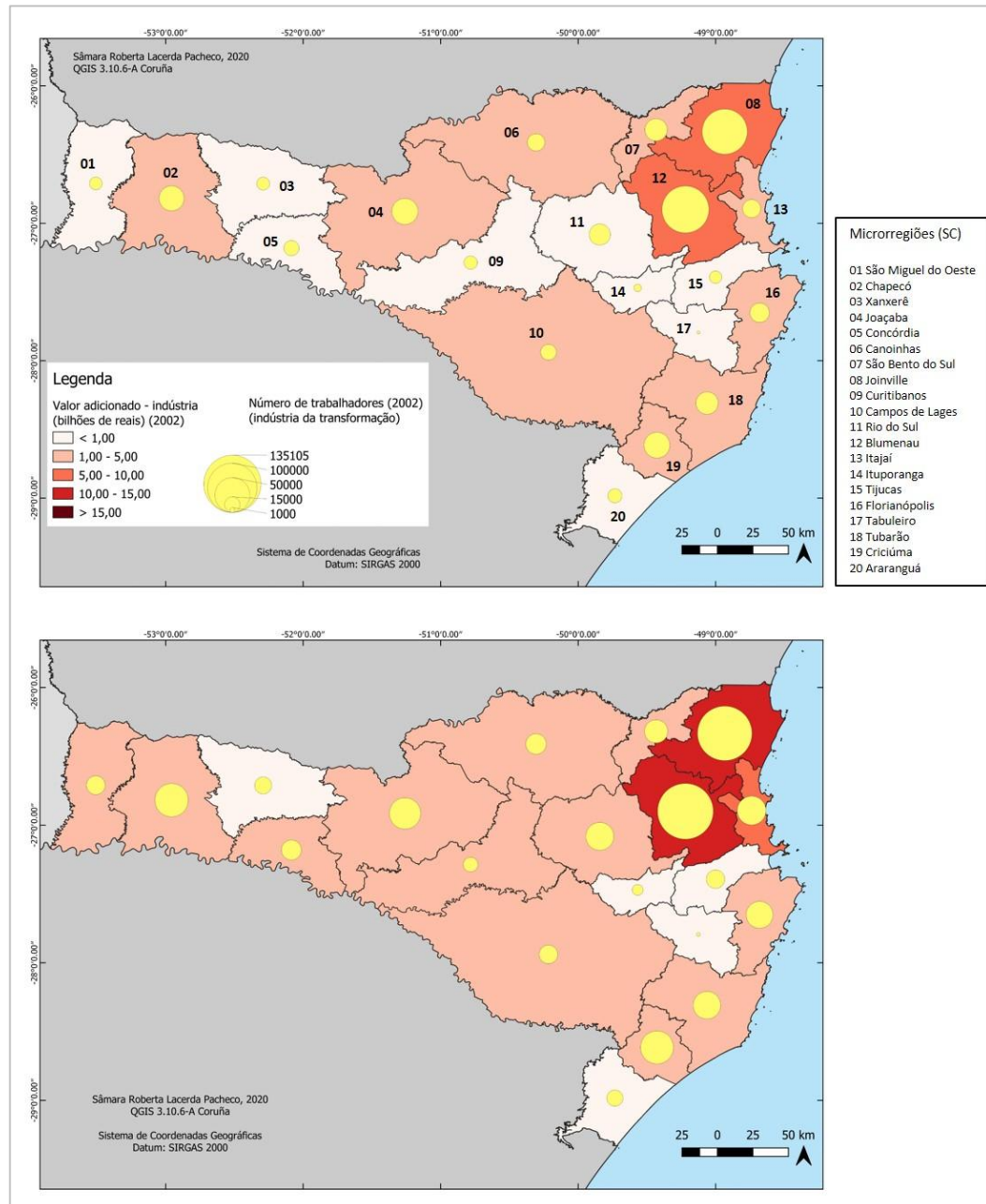
Araquari	38.129
Balneário Barra do Sul	10.795
Corupá	15.909
Garuva	18.145
Guaramirim	44.819
Itapoá	20.576
Jaraguá do Sul	177.697
Joinville	590.466
Massaranduba	16.916
São Francisco do Sul	52.721
Schroeder	21.365

Fonte: IBGE (2020).

Como afirmamos no segundo capítulo, apesar de a partir de 2003 existir uma política voltada à melhor distribuição espacial das oportunidades de crescimento econômico entre as regiões (RODOLFO, 2014), os investimentos seguiram a lógica econômica-espacial de se colocarem em espaços onde a densidade técnica pudesse remunerar melhor os capitais. Assim, a configuração da produção industrial no estado se manteve ao incorporar novas técnicas, tecnologia e, no caso do Vale do Itajaí, beneficiando-se da infraestrutura mobilizada para o porto de Itajaí. Dessa forma, continuaram sendo as microrregiões mais dinâmicas os espaços de atração de investimentos, crescimento industrial e geração de empregos na indústria.

No Mapa 5, é possível visualizar que há grande diferença na produção industrial no estado, tais discrepâncias remontam às origens da produção industrial no território de Santa Catarina e seus laços com a economia nacional, bem como suas intenções ao longo da história.

Mapa 5. Valor adicionado a indústria e trabalhadores ocupados na indústria nas microrregiões de Santa Catarina – 2002 e 2017



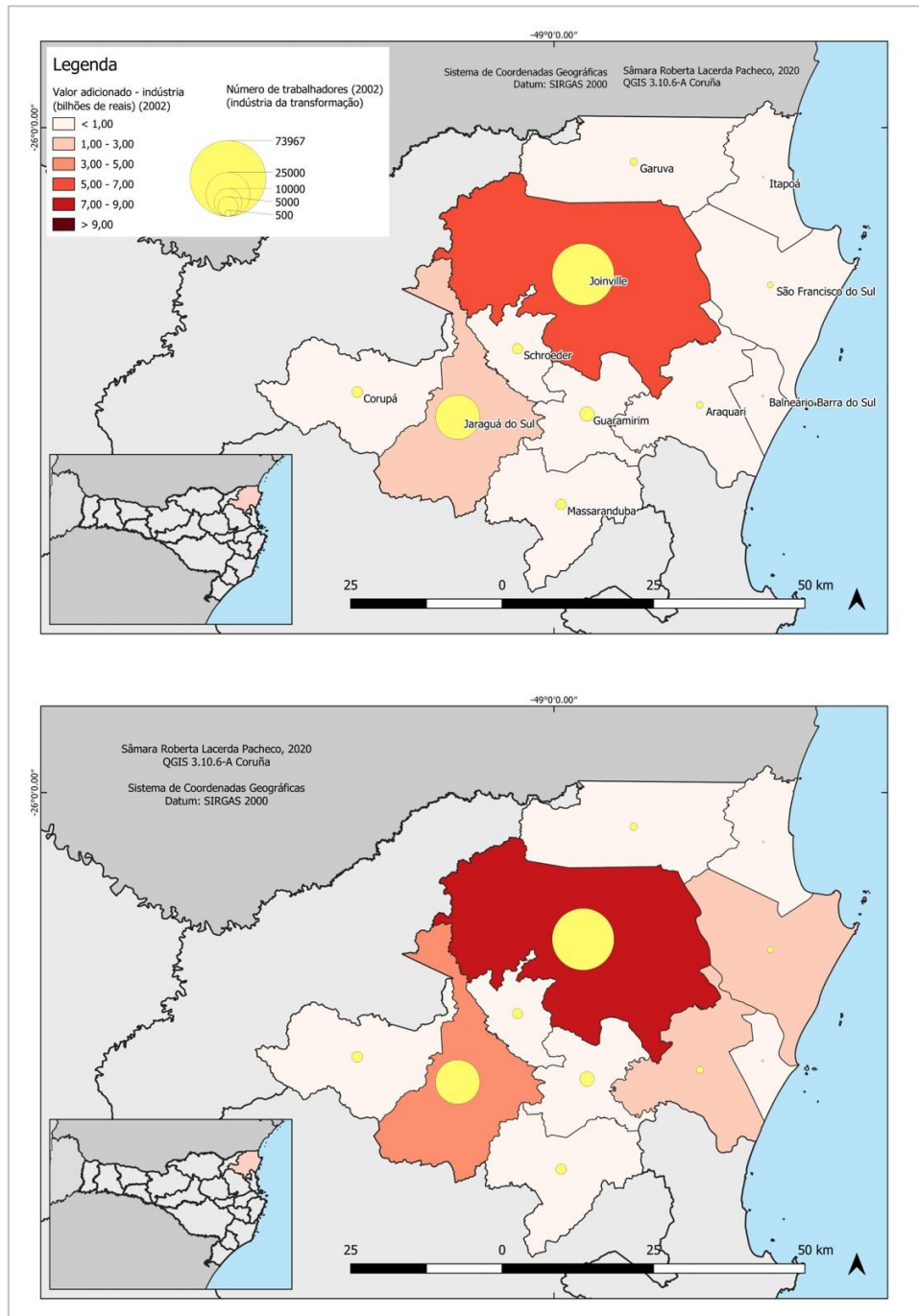
Fonte: RAIS/CAGED (2020). Valores referentes a 12/2017 a partir do INPC. Elaboração própria.

Como é possível constatar nos mapas, as microrregiões de Joinville, Blumenau e Itajaí concentram, respectivamente, parte significativa do valor adicionado ao PIB pela indústria e em número de trabalhadores ocupados na mesma no estado. Diferente das microrregiões de Joinville e Blumenau, com “tradição industrial”, a microrregião de Itajaí ganhou representatividade na indústria estadual com a consolidação do Complexo Portuário de Itajaí, sobretudo a partir de 2007, quando foi inaugurado o primeiro terminal privado de contêineres do país em Navegantes, e dos modernos terminais voltados para a movimentação de contêineres que ali se instalaram.

No Mapa 6 é possível perceber a importância e o peso da indústria de Joinville e Jaraguá do Sul na microrregião. É possível notar também a queda do valor adicionado pela indústria em Joinville que ocorreu em 2016 (com queda inédita do PIB no município), e a retomada em 2017, mas sem alcançar o patamar de anos anteriores. A produção industrial no município teve queda de 1,1 bilhão naquele ano. O valor adicionado bruto da indústria no PIB joinvilense já registrou queda percentual desde 2010, quando a participação era de 40,4%, chegando a 26,8% em 2017. A queda foi acompanhada também pela participação da indústria joinvilense em nível nacional, de modo que em 2010 correspondia a 0,82% e em 2017 a participação registrada foi de 0,53%. Jaraguá do Sul também teve queda do valor adicionado pela indústria em 2016, mas seu PIB continuou subindo. Apesar da crise, os novos investimentos que se consolidaram em Araquari contribuíram para o crescimento econômico do município mesmo em meio à crise econômica no país, aprofundada desde 2015.



Mapa 6. Parcela industrial do PIB e emprego na indústria – Municípios da microrregião de Joinville – 2002 e 2017



Diante da conjuntura política e econômica mundial, as alterações no bloco no poder no Estado brasileiro e as implicações sobre o uso do território também sofreram significativas alterações neste início de século. Sobretudo a partir da década de 2010 a lógica locacional da indústria automobilística foi alterada, muito em função das políticas econômicas do período. No caso da microrregião de Joinville, novos nexos de cadeias espaciais produtivas passaram a fazer uso desse território, como é o caso do setor automotivo. Além da ligação de empresas

regionais como a Tupy com o circuito espacial produtivo automotivo, a partir da segunda década do século XXI, a microrregião de Joinville recebeu novos nexos neste circuito.

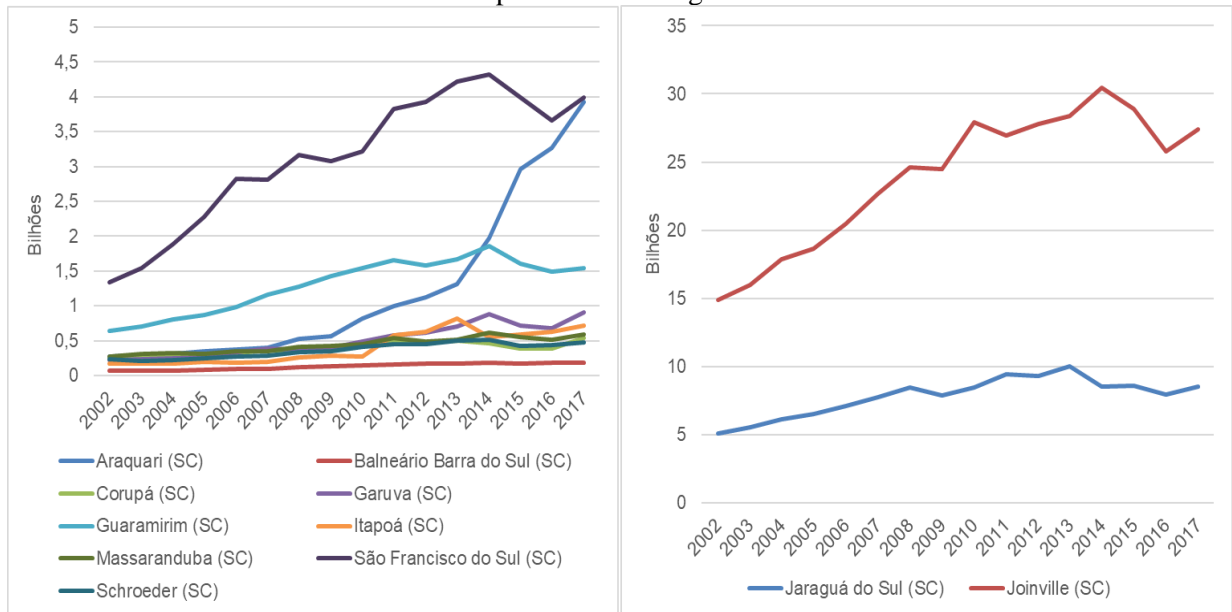
Em 2013, foi inaugurada a fábrica de motores e cabeçotes da General Motors em Joinville, com a finalidade de produzir motores 1.0 e 1.4 (capacidade de 120 mil por ano) e cabeçotes de alumínio (capacidade de 200 mil por ano) para abastecer plantas da Chevrolet em Gravataí (RS) e em Rosário (Argentina), atendendo o mercado sul-americano. Pesou na decisão a proximidade de cinco portos e a capacidade de escoamento da BR-101, além dos incentivos fiscais. Já em 2019 a GM inaugurou a expansão da unidade produtiva no município, ao investir R\$ 1,9 bilhão, com a capacidade de produção de 410 mil motores por ano, com 62 mil metros quadrados, quatro vezes maior que a primeira.

Outra planta que foi instalada na região foi a LS Tractor, do grupo sul-coreano LS Mtron (um desmembramento do grupo LG especializado em eletroeletrônicos), também no ano de 2013, com a capacidade de produzir 5 mil tratores de 40 a 100 cavalos de potência por ano. A planta no Brasil foi pensada desde 2010, e tem como objetivo atender os mercados latino-americano e africano.

Tais investimentos refletem o aumento da demanda por automóveis no Brasil, sejam carros de passeio ou voltados à produção, como é o caso dos tratores da LS Tractor (resultado do crescimento do agronegócio no Brasil nas últimas décadas). De novo, programas como o Inovar-Auto, na escala nacional, e Prodec e Pró-Emprego no estado de Santa Catarina, além das políticas voltadas à infraestrutura logística, tiveram papel importante para a materialização destes investimentos.

A partir de 2011 as políticas econômicas do governo de Santa Catarina foram alinhadas às do governo Dilma, tanto com incentivos fiscais quanto com obras de infraestrutura. Com isso, alguns pequenos municípios passaram a apresentar crescimento econômico mais expressivo. No caso da microrregião de Joinville, como ilustra o Gráfico 3, o crescimento do PIB de Araquari é dos mais significativos.

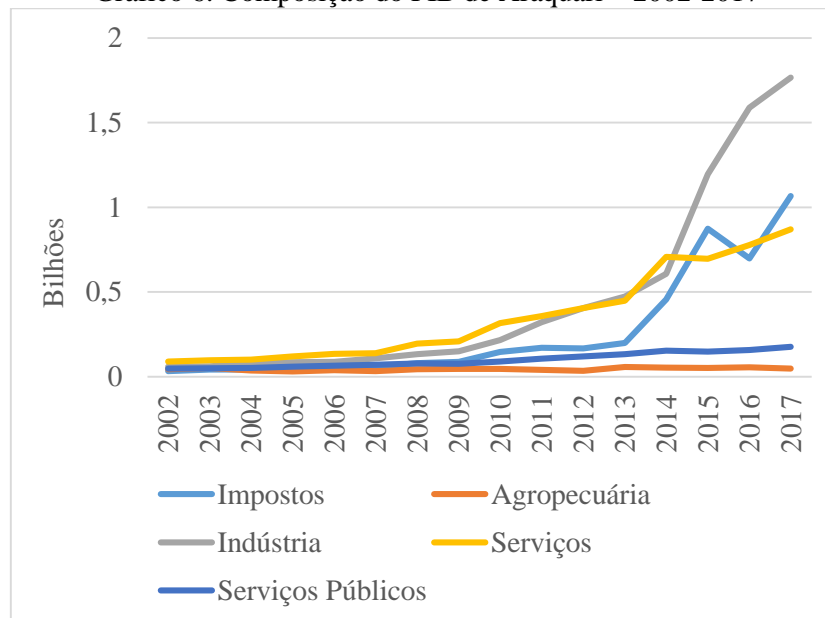
Gráfico 5. PIB dos municípios da microrregião de Joinville – 2002-2017



Fonte: SIDRA (IBGE). Valores deflacionados para 12/2017 segundo INPC. Organização própria.

O município de Araquari passou então a se integrar geográfica e economicamente com a região de forma mais expressiva, a indústria e os serviços demonstram a inserção de nexos modernos no território, de forma que o passado muito dependente da pequena produção agrícola parece ter ficado para trás (Gráfico 4).

Gráfico 6. Composição do PIB de Araquari – 2002-2017



Fonte: SIDRA (IBGE). Valores deflacionados para 12/2017 segundo INPC. Organização própria.

Esse é um dado novo, uma vez que a participação do município na produção industrial do nordeste catarinense sempre foi marginal, quase inexistente. De modo geral, a região de maior pujança do setor no estado parecia e parece conviver bem com a pobreza araquiense

resultante do desenvolvimento espacial desigual. Nesse sentido, podemos entender que, além de abrigo, Araquari, pelo menos até duas décadas atrás, consistia em um *território como reserva* (CATAIA, 2001), ou seja, não havia ainda sido atingido incisivamente pelo movimento dos agentes hegemônicos, ainda que existissem virtualidades. Aliás, quando empresas regionais agiram no território araquariense foi para reforçar esse caráter. De acordo com Findlay (2007), a partir de duas leis federais (Lei 4771 de 15 de setembro de 1965 e Lei 5.106 de 02 de setembro de 1966), uma que previa reflorestamento por empresas que utilizavam matéria prima florestal em grande quantidade e outra que estabeleceu concessão de incentivos a empreendimentos florestais, empresas da região (Fundição Tupy, Metalúrgica Douat, Comfloresta, Refflorita, Weg Florestal, Companhia Fabril Lepper, Karsten, entre outras) passaram a comprar terras em Araquari. Desta forma, concentrou-se rapidamente a propriedade fundiária no município.

Além da BMW, que trataremos no próximo capítulo, outras grandes empresas instalaram unidades produtivas no município, sobretudo a partir de 2010. Dois casos são emblemáticos: o da Hyosung e o da Ciser.

A empresa multinacional sul-coreana Hyosung instalou uma unidade industrial em Araquari em 2011, destinada à produção de fios de elastano (usado na confecção de roupas íntimas, trajes de banho e esportivos e jeans) para abastecer o mercado sul-americano. Sob a marca Creora, o objetivo do grupo é bater a maior concorrente, a Invista, e sua marca Lycra. A planta de Araquari é a quinta fábrica de elastano do grupo (as outras estão na China, Turquia, Vietnã e Coreia do Sul) e é responsável por até 10% do total produzido pelo grupo no mundo (LOETZ, 2011). A Creora faz parte do Hyosung Company, grupo composto por dezenas de subsidiárias com grande gama de produtos e serviços, e está presente em todos os continentes.

Em 2016, a empresa Ciser, metalúrgica de fixadores (porcas e parafusos), do grupo H. Carlos Schneider, inaugurou seu parque fabril em Araquari. O parque de 90 mil metros quadrados resulta de transferência de grande parte das atividades do parque de Joinville, onde funcionava desde 1959. A Ciser é a maior produtora de fixadores da América Latina e tem “[...] capacidade produtiva de 6 mil toneladas/mês e 27 mil produtos agrupados em 436 linhas para atender a 20 mil clientes em mais de 20 países” (CISER, 2017). O grupo H. Carlos Schneider, reúne mais seis empresas: Ciser Automotive, Fábrica Catarinense de Fixadores, Imobiliária Hacasa, Intercargo Transportes, RBE Energia e Agropecuária Parati.

Merece atenção uma especificidade nas ações do grupo H. Carlos Schneider em Araquari, em função da sua capacidade de ação sobre o uso do território municipal de maneira ampla: o grupo detém uma área de 2660 hectares no município e visa, inclusive, a exploração de negócios imobiliários (como loteamentos), para o que conta com o apoio do governo

municipal. De acordo com Maurício Baptista, secretário de desenvolvimento econômico do município:

A Ciser começa a atuar em agosto, talvez setembro. Aí, o tema não é apenas uma nova e moderna fábrica. É algo bem maior. O Grupo H. Carlos Schneider é dono de uma área de 38 milhões de metros quadrados na região do Paranaguamirim. Deste montante, 70% ficam em Araquari e 30%, em Joinville. Metade, ou 19 milhões de m<sup>2</sup>, são urbanizáveis. A Hacasa – braço imobiliário e empreendedor do grupo – contratou executivo de ponta para gerenciar esse grande projeto. A Ciser é âncora. E toda a cidade estará inserida nessa iniciativa – quando ocorrer. A região do Rio do Morro será um novo vetor de desenvolvimento, até mesmo para Joinville. (BAPTISTA, 2016, grifo nosso).

Esses novos usos do território atraíram migrantes e implicaram diretamente no mercado de trabalho no município. Enquanto em 2010 a população de Araquari contava com 24.810 habitantes, em 2019, segundo estimativa do IBGE, a população era de 38.129. Esse aumento se deu muito em função dos novos postos de trabalho que foram abertos nos estabelecimentos que se instalaram no município. No ano de 2006 o município abrigava 258 estabelecimentos empresariais e 3.201 trabalhadores formais, ao passo que em 2018 eram 1.244 e 14.523 empregos formais. Todos os setores conheceram aumento e o crescimento da indústria de transformação é dos mais expressivos, como mostra a Tabela 4.

Tabela 4. Estabelecimentos e número de trabalhadores formais em Araquari – 2002-2018

IBGE Setor/Ano	2002		2006		2010		2014		2018	
	Est.	Tra.	Est.	Tra.	Est.	Tra.	Est.	Tra.	Est.	Tra.
Extrativa Mineral	5	53	7	66	9	195	10	232	11	254
Indústria de Transformação	28	624	52	966	162	2393	316	5002	419	6780
Serviços Industriais de Utilidade Pública	1	0	1	9	2	14	3	43	8	92
Construção Civil	5	18	7	20	27	216	76	457	90	1388
Comércio	49	473	89	679	169	932	286	1770	391	2053
Serviços	41	1005	65	885	117	1703	261	2540	304	2765
Administração Pública	2	320	2	446	4	521	4	914	4	1059
Agropecuária, Extração Vegetal, Caça e Pesca	22	131	35	130	32	212	23	122	17	132
<i>Total</i>	<i>153</i>	<i>2624</i>	<i>258</i>	<i>3201</i>	<i>522</i>	<i>6186</i>	<i>979</i>	<i>11080</i>	<i>1244</i>	<i>14523</i>

Fonte: RAIS (2020). Organização própria.

Tendo como base os grupos do Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0) para a indústria de transformação, é possível verificar que tiveram aumento expressivo no número de estabelecimento os grupos: *Fabricação de Produtos de Material Plástico*, que contava com 15 estabelecimento em 2009 e 57 em 2018; *Forjaria, Estamparia*,

*Metalurgia do Pó e Serviços de Tratamento de Metais*, 5 em 2009 e 33 em 2018; *Fabricação de Artigos de Cutelaria, de Serralheria e Ferramentas*, 6 em 2009 e 31 em 2018; além da fabricação de cimento, máquinas e móveis também tiveram pelo menos triplicado o número de estabelecimentos no período. Já na criação de empregos formais, além da fabricação de automóveis (que trataremos adiante), tiveram aumento significativo os grupos: *Preparação e fiação de fibras têxteis* que não tinha nenhum trabalhador em 2009 e em 2018 eram 304; *Fabricação de resinas e elastômeros*, 13 em 2009 e 162 em 2018; *Fabricação de produtos de material plástico*, com 442 trabalhadores em 2009 e 1958 em 2018; *Siderurgia*, 0 em 2009 e 164 em 2018; *Forjaria, estamparia, metalurgia do pó e serviços de tratamento de metais*, com 32 em 2009 e 381 em 2018; e *Fabricação de produtos de metal não especificados anteriormente*, que contava com 14 trabalhadores em 2009 e 842 em 2018. Destacam-se, portanto, a produção metalúrgica e de plásticos.

Esse crescimento resultou em um significativo aumento na arrecadação de impostos. Dada a importância dessas transferências para a execução das políticas locais fazemos uma breve descrição. No caso do recolhimento municipal de tributos, o ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza) é o principal imposto e, por isso, contribui para o entendimento do uso do território municipal. O imposto apresentou aumento absoluto, mas sua participação na arrecadação total do município de Araquari apresenta estabilidade na casa dos 7%. Enquanto no ano de 2008 a arrecadação do referido imposto era de aproximadamente R\$ 800 mil, em 2018 já eram em torno de R\$ 8,5 milhões. Já o ICMS, um imposto estadual do qual os municípios têm direito a 25%, tendo como base a movimentação econômica nos municípios. No caso de Santa Catarina desta parte que cabe ao município, 85% são distribuídos de acordo com o valor adicionado em cada município e os outros 15 % de forma igualitária. Também foi sensível o aumento a partir da década de 10 (Tabela 4).

Tabela 5. Evolução na arrecadação do ISSQN e do ICMS em Araquari – 2008-2018

Ano/Imposto	ISSQN	ICMS
2008	1.387.699	8.060.842
2009	2.948.878	8.555.711
2010	1.652.111	10.053.750
2011	3.973.013	11.515.980
2012	5.288.165	13.062.448
2013	6.496.416	16.088.438
2014	6.644.917	19.565.485
2015	7.252.272	20.823.848
2016	8.461.807	24.730.965
2017	7.924.076	34.074.905

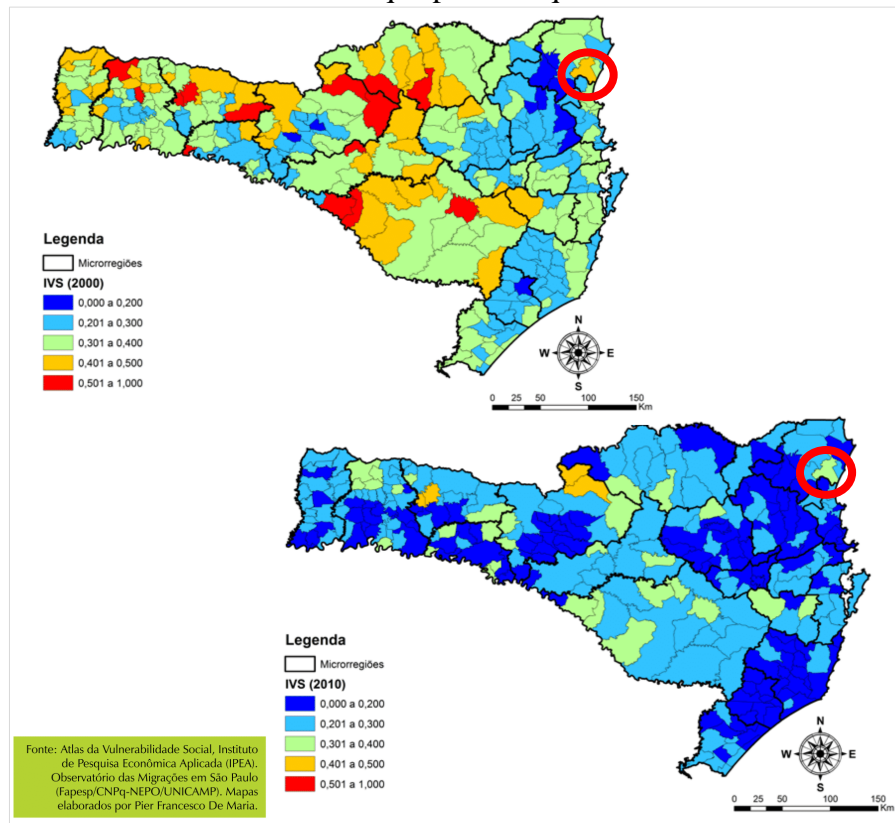
Fonte: TCE-SC (2019). Valores referentes a 12/2017 a partir do INPC. Elaboração própria.

A arrecadação e transferência dos recursos estaduais dão-se em função do Valor Adicionado, que diz respeito à produção e circulação de mercadorias e execução de serviços no município. Nesse sentido destacamos que o Valor Adicionado em 2008 no município era de R\$ 190,3 milhões aproximadamente, em 2013 por volta de R\$ 750,8 milhões e em 2018 R\$ 2,5 milhões. Por esse motivo, entre 2014 e 2019, Araquari tem o maior crescimento percentual do VAF do estado, o que indica maiores ganhos na arrecadação de ICMS. Acontece que as alterações no uso do território e os ganhos resultantes, não são revertidos em benefício da maior parte da população. Ao contrário, passou-se a fazer um uso cada vez mais corporativo do território no presente século.

Para exemplificar a fragilidade da condição socioespacial no município recorreremos ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) de Araquari, que reflete, em alguma medida, o cotidiano da maior parte de sua população: em 2000 o município alcançou 0,644 de índice, ou seja, a 224ª posição estadual no indicador (dentre os 295 municípios de Santa Catarina), já em 2010 tal índice alcançou 0,703, passando para a 226ª posição no estado. Complementar ao IDH-M, o Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) traz “[...] dezesseis indicadores estruturados em três dimensões, a saber, infraestrutura urbana, capital humano [sic] e renda e trabalho” (IPEA, 2015, p. 12). Araquari, na região, figura tanto em 2000 quanto em 2010 com os piores resultados, como ilustra o Mapa 7.

Esta condição reflete um movimento mais geral do uso do território, como explica Brandão (2002, p. 6): “[...] mesmo com a integração das cadeias produtivas e um ‘programa de acumulação comum’ recorrentemente não ocorreu o fortalecimento das [...] economias locais e regionais, em que prosperam áreas restritas, simples focos de prosperidade, engendrando soluções parciais para aquela região”.

Mapa 7. Índice de Vulnerabilidade Social por município, Santa Catarina (2000-2010) –  
Destaque para Araquari



Fonte: Adaptado de Atlas de Santa Catarina (2018).

Apesar de as despesas com saúde educação e habitação terem crescido tanto em termos absolutos quanto em termos relativos, dado o rápido crescimento populacional (aumento de mais de 50% desde o Censo de 2010) e de receita do município puxados pela instalação de grandes empresas no território, (Tabela 6).

Tabela 6. Despesas do município de Araquari – Finalidade e anos selecionados

Ano/Finalidade	Saúde	Educação	Habitação	Assistência	
				Social	Total
2007	6.144.372	10.820.015	16.782	1.729.742	37.946.814
2012	13.333.211	26.279.301	284.739	2.643.399	78.776.268
2017	20.183.215	36.428.947	439.786	3.869.176	100.994.310

Fonte: TCE-SC (2019). Valores referentes a 12/2017 a partir do INPC. Elaboração própria.

O número de escolas municipais também cresceu para acompanhar esse acréscimo populacional, de 17 escolas em 2010 para 26 em 2017, e a quantidade registrada de matrículas nos mesmos anos foi de 3083 e 4570 respectivamente. Apesar de aumentar a oferta de vagas e das novas unidades escolares, a infraestrutura das escolas não conheceu melhora. De acordo com o levantamento feito para a definição do Índice de Desenvolvimento Sustentável dos Municípios Catarinenses (produzido pela Federação Catarinense de Municípios, Associações



de Municípios e Consórcios), entre 2010 e 2015 o número de computadores disponíveis para os alunos nas escolas decaiu, assim como o número de laboratórios de informática e manteve-se o número de quadras de esporte cobertas e bibliotecas (duas) (SIDEMS, 2020).

Ribeiro (2005, p. 267) destaca a condição de dependência e perplexidade do lugar frente aos imperativos do uso corporativo do território ao afirmar que: “Os ajustes do espaço herdado às novas condições gerais da produção, juntamente com a adesão ideológica ao mercado, geram estruturas espaciais que impedem conquistas sociais”. Por meio das condições gerais da produção, que fazem a mediação entre o consumo produtivo e o processo de produção e circulação do capital, “se articula o particular ao geral e se integra uma unidade específica de produção à produção e circulação do capital em geral” (LENCIONI, 2007).

Os equipamentos de consumo coletivo relacionados diretamente ao processo de produção (meios de circulação em conexão direta com o processo produtivo) se desenvolvem de forma mais rápida que os indiretamente relacionados a esse processo. Essa diferença ocorre porque os equipamentos que estão em conexão direta com o processo produtivo ao permitirem a circulação da mercadoria possibilitando sua realização no mercado, agregam valor à mercadoria, pois as transformam de mercadorias em potencial a mercadorias reais. E, por isso são os prioritários. Enquanto que os equipamentos coletivos de consumo relacionados indiretamente ao processo de produção ficam relegados a segundo plano (LENCIONI, 2007).

Essas alterações (econômicas e sociais) que conformaram uma nova realidade no município fazem parte do processo de instalação de grandes empresas no município a partir de 2010 e a BMW faz parte desse processo. No entanto, a partir dos dados apontados, não é possível indicar de maneira precisa a influência da ação da empresa sobre o território municipal. Nesse sentido, destacamos no capítulo 4 as implicações territoriais que podem ser atribuídas com mais rigor às atividades da BMW.

## 4. BMW EM ARAQUARI

Até aqui vimos que a instalação da BMW em Araquari é determinada por um arranjo que se deu em várias escalas, isso quer dizer uma articulação de eventos tornou possível a materialização nos objetos. O peso dos acontecimentos homólogos e complementares (SANTOS, 2014) dados pela região, que recentemente passou a acolher nexos do setor automotivo, contribuíram para a realização desta nova verticalidade no território municipal, configurando um acontecer hierárquico (SANTOS, 2014). Como vimos,

[...] não se trata de uma racionalidade técnica que se impõe e se instala isoladamente pela “onipresente e onipotente” corporação, mas antes de um processo político que envolve Estado e empresas e a consolidação ou a emergência de hegemonias estatais e corporativas (ANTAS JR., 2020, p. 93).

Neste capítulo, discutiremos especificamente a decisão do grupo BMW em instalar uma planta em Araquari e suas implicações territoriais. No item 4.1 apresentamos um breve histórico da BMW, as negociações que permitiram a construção da fábrica e as intenções da empresa com essa nova unidade produtiva. No segundo item, tratamos dos fatores de atração para a empresa no município, como a renúncia fiscal, a fluidez territorial na região e o acesso aos recursos naturais necessários à produção da empresa e organização do trabalho no município. Por fim, no item 4.3, discutimos algumas das implicações diretas da ação da BMW em Araquari: a balança comercial, que ilustra crescimento das trocas e a dependência das importações puxada pelas peças que vêm da Alemanha para a montagem dos carros em Araquari; as disputas entre capital e trabalho que se impuseram aos trabalhadores da BMW e a atração de trabalhadores de outros municípios catarinenses e estados para o município; e as modificações do espaço urbano em função da desse novo objeto técnico.

### 4.1 Negociação e finalidades da planta em Araquari

#### 4.1.1 Breve histórico do grupo BMW

A empresa BMW teve origem em 1916 durante a Primeira Guerra Mundial, em Munique, produzindo motores de aeronaves, chamava-se Bayerische Flugzeugwerke (Fábrica Bávara de Aviões). No entanto, após a derrota da Alemanha na Primeira Guerra, com o Tratado de Versalhes de 1919 ficou proibida a produção de aviões no país, em 1922 a empresa seria refundada com o nome que perdura até os dias de hoje, BMW (Bayerische Motoren Werke), a Fábrica de Motores da Baviera.

Nessa primeira fase, foram produzidos motocicletas, equipamentos agrícolas, itens de cozinha e freios para trens. Em 1923 foi lançado o primeiro modelo de motocicleta da marca, o R 32. A produção de carros só teve início em 1928, com a compra de outra empresa, a Automobilwerk Eisenach, localizada a 400 quilômetros de Munique. “A Automobilwerk Eisenach havia sido a segunda fabricante de automóveis fundada na Alemanha (a primeira foi a Daimler-Benz) e àquela altura vendia o Dixi, o Austin Seven inglês produzido sob licença” (RODRIGUEZ, 2020, n.p.). Na década de 1930 é que surgem o sedan 326 e o conversível 328, despontando o estilo próprio da marca.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a marca contribuiu na produção armamentista durante o regime de Hitler e voltou a produzir motores de avião, tendo papel importante na produção para a força aérea nazista. Além disso, em 1939 a empresa utilizou a força de trabalho de prisioneiros de guerra que estavam exilados em campos de concentração em sua fábrica. Com a derrota da Alemanha na Segunda Guerra, a BMW passou a produzir eletrodomésticos, utensílios de cozinha e bicicletas, a produção de motocicletas foi retomada em 1948 e a de automóveis em apenas em 1952 (VEJA, 2016, n. p.). A fábrica em Eisenach, absorvida pela empresa em 1928, ficava na Alemanha Oriental e foi tomada pelo governo soviético e renomeada para “Sowjetische AG Maschinenbau Awtowelo”, entre 1946 e 1949 essa fábrica produziu os modelos já estabelecidos, mas também foi lançado um novo modelo, o 340, que não tinha a identidade estética da BMW. A BMW em Munique ganharia, por fim, disputa judicial em 1952, aberta na corte da Alemanha Oriental, e assim a Awtowelo ficou proibida de utilizar o logotipo da marca. A Awtowelo, contudo, continuou produzindo os projetos da BMW até 1955, sob a marca EMW (Eisenacher Motorenwerk), quando, finalmente, a BMW conseguiu via ação judicial que a prática fosse definitivamente interrompida (RODRIGUEZ, 2020, n. p.).

No entanto, a estratégia para a retomada da produção de carros no início dos anos 1950 não foi bem-sucedida. Isso porque naquele momento a estratégia da empresa já era focar em consumidores de alta renda, mas o contexto do pós-guerra não era favorável para essa estratégia (PRIES, 2009). A BMW então conseguiu licença com a ISO, empresa italiana, para a produção do Isetta, um minicarro, econômico e barato. O Isetta começou a ser produzido em 1955 com motor monocilíndrico de 243 cilindradas, projetado pela BMW com base em seus motores de motocicletas, e foi um sucesso de venda, nos sete anos de duração de sua produção foram construídas 161,7 mil unidades. Porém, as perdas com os sedans não puderam ser recuperadas com a produção de carros populares.

Figura 8. BMW Isetta 1957



Fonte: Automonitor (2016).

Essa trajetória levou a BMW a uma grande crise em 1959, ao ponto de quase ter sido comprada por sua concorrente, a Daimler-Benz. No entanto, um grupo de acionistas não estava de acordo com a possibilidade da transação e um desses acionistas, Herbert Quandt, filho e herdeiro de Günther Quandt, grande industrial que produziu armas, mísseis, baterias e uniformes militares entre 1940 e 1945 para o governo nazista, decidiu investir recursos próprios na recuperação da empresa. Com isso, a família Quandt direcionou a estratégia da empresa visando ganhos a longo prazo. Os sedans da empresa começaram a ganhar mais espaço na década de 1960, sobretudo a partir de 1967, quando a BMW adquiriu a Hans Glass Company (produtora de pequenos carros de Dingolfing, Baviera), com as novas instalações em Dingolfing e Landshut a empresa ganhou fôlego (PRIES, 2009).

Na década de 1970, a identidade dos carros se firmou com a introdução de uma nova linha de produtos, Série 5 em 1972, Série 3 em 1975, Série 6 coupé e o primeiro veículo da Série 7 em 1977 (PRIES, 2009). Durante 1970 e 1980, a marca se recuperou e durante os anos 1980 passou a inaugurar novas unidades produtivas na Baviera. O salto de produção foi significativo, em 1969 foram produzidas 147 mil unidades, ao passo que em 1989 já eram 500 mil (BMW, 1991). Esse resultado se deu muito em função da organização da produção da empresa na década de 1980, que passou a se pautar na flexibilidade e na produção enxuta, além da forte ligação com fornecedores, ou seja, na dispersão e horizontalização produtivas e centralização do P&D e tomada de decisões, assim se conferiu distinção ao seu produto.

Apesar de ter implantado uma fábrica em Portugal na década de 1950 (tentando driblar os altos impostos); uma unidade para a confecção de peças de couro e montagem de conjuntos para o mercado local na África do Sul em 1973 (que não trouxe bons resultados); uma fábrica de motores na Áustria em 1980; e da compra da já citada fábrica em Eisenach em 1928, Pries

(2009) considera que a BMW só deixa de ser uma empresa local-nacional a partir da década de 1990. Frente às imposições da globalização caracterizadas pela competitividade global e pela onda de fusões e aquisições no setor automobilístico, as estratégias da BMW precisavam se adequar ao novo contexto dado pelo meio técnico-científico informacional. Isso porque, mesmo em sua parcela de mercado, o segmento premium, empresas como a Honda, a Lexus (Toyota) e a Audi (Volkswagen) ganhavam mercado.

Sob a direção de Bernhard Pischetsrieder, a internacionalização da marca se intensificou, assim como a diversificação de produtos. Nesse processo, um passo crucial foi a aquisição do grupo British Rover em 1994, esta empresa tinha quatro unidades produtivas completas e sete montadoras. A ideia era produzir de carros pequenos à luxuosos. No entanto, a aquisição do grupo, que quando foi adquirido já tinha alta soma de dívidas, não obteve os resultados esperados e foi vendido em 2000, mas a BMW manteve a empresa Mini que fazia parte do grupo Rover. Por fim, a BMW optou por abandonar a produção de carros populares e se voltou definitivamente ao segmento premium (PRIES, 20019). Focando nos carros esportivos, a empresa desenvolveu o modelo Z3 na Alemanha e sua produção começou em 1994 nos EUA e quatro anos depois o novo X5-Series passou a ser fabricado na mesma fábrica. Foi a combinação de inovação e internacionalização que conferiu os bons resultados da planta em Spartanburg, na Carolina do Sul produzindo as séries X e Z. Com o lucro, a BMW expandiu a produção na África do Sul também na década de 1990, construindo uma unidade produtiva completa e integrada à cadeia automotiva global.

Figura 9. Modelos Z3 1995 e X5 1999

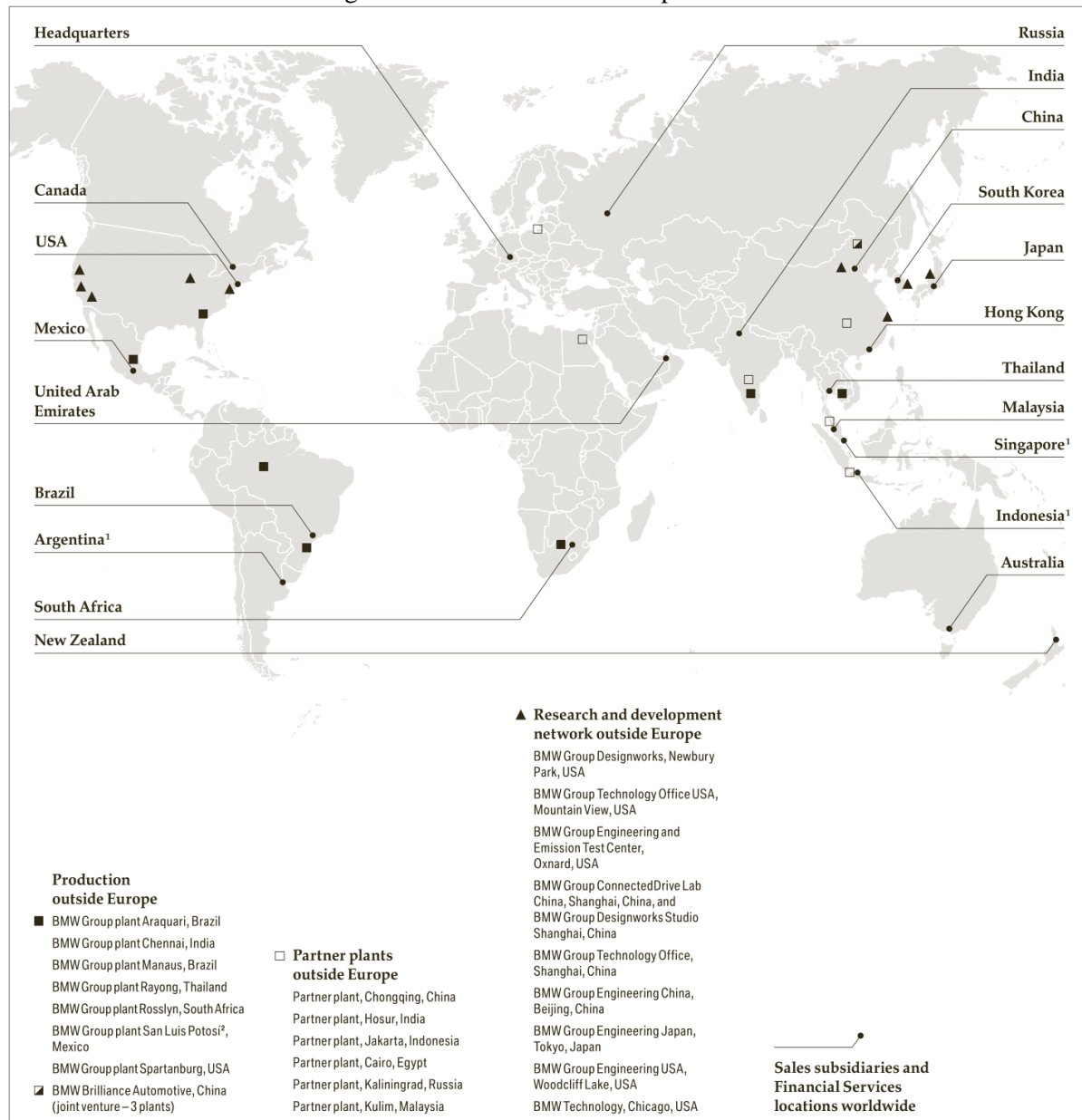


Fonte: Champion Motors e My Auto Word (online).

De acordo com Pries (2009), foram três as características que contribuíram para que a BMW se tornasse um produtor global: a). produção completa de carros nos principais mercados (Europa, América do Norte e Japão) e potencial de vendas a longo prazo de, no mínimo, 50 mil unidades por ano; b) montadoras especializadas no sistema CKD (Complete Knock-Down, no qual todas as partes do veículo são importadas e apenas montadas na filial) em países onde essa

operação era 20% mais barata que a importação; c) fabricação de um modelo de comércio global e um regional em todas as plantas no exterior. Com isso, plantas operando com o CKD foram inauguradas em vários países fora da tríade União Europeia, Estados Unidos e Japão na segunda metade da década de 1990, como no Egito, Tailândia, Vietnam, Singapura, Indonésia, Malásia e na Rússia. Além disso, vários escritórios comerciais foram abertos, sobretudo na Europa. Dessa forma, cresceu o número das unidades produtivas pelo mundo (Figura 10), o que foi expandido no século XXI. Desta maneira, o grupo se consolidou no setor automobilístico, especificamente na produção de veículos de luxo, a partir de quatro marcas, BMW, Mini, BMW Motorrad e Rolls-Royce Motor Cars.

Figura 10. Rede do BMW Group em 2018



Fonte: BMW Annual Report (2018).

No Brasil, a atuação do grupo começou em 1995, com uma subsidiária apenas para importação de veículos, que bateu recorde de vendas no ano de 2011 com 15.214 veículos comercializados. Além disso, a partir de 2010 começou a produção de motocicletas da marca BMW Motorrad em Manaus, por meio do modelo CKD. Por fim, em 2014 começou a produção de veículos da BMW na fábrica de Araquari em Santa Catarina, que é a trigésima fábrica do grupo e a primeira a produzir carros na América do Sul. A planta começou produzindo o modelo Série 3 em 2014 e, paulatinamente, foi introduzindo novos modelos, atualmente, além do Série 3, são feitos os X1, X3, X4 e X5.

#### *4.1.2 Trilha das negociações para a instalação da planta da BMW em Araquari*

Os estudos da viabilidade do projeto do grupo empresarial já vinham sendo feitos desde 2010, tendo em vista o crescimento das vendas no país, sobretudo a partir de 2008, e isso levou a BMW, após estudos realizados pela própria empresa, a avaliar a possibilidade de incluir uma planta no Brasil na rede da BMW (NAVARRO; DIAS; VALLE, 2013, p. 555). O México a época figurava como outra possibilidade para o grupo.

Após a decisão de instalar uma fábrica no Brasil, em março de 2011, a estratégia do grupo foi indicar informalmente os estados de interesse para a instalação, promovendo assim uma guerra fiscal entre os entes:

As reuniões institucionais também ocorreram paralelamente nos níveis do Governo do Estado, para investigar possíveis candidatos para receber os investimentos, tentando avaliar aspectos técnicos como a qualidade e a disponibilidade de infraestrutura, mão-de-obra, incentivos fiscais, entre outros fatores (NAVARRO; DIAS; VALLE, 2013, p. 556).

Nesse sentido, Arbix (2002, p. 109), atendo-se à novidade da guerra fiscal na década de 1990 no Brasil, impulsionada, sobretudo pelo setor automotivo, afirmou que

A guerra foi chamada fiscal por estar baseada no jogo com a receita e a arrecadação futura do ICMS. Envolve, porém, diferentes taxas e financiamento para capital de giro e infra-estrutura, incluindo terraplanagem, vias de acesso, terminais portuários, ferroviários e rodoviários, assim como malhas de comunicação e mesmo a diminuição das tarifas de energia elétrica. Nos municípios, taxas, IPTU e ISS foram oferecidos por até trinta anos.

Assim, aparentemente a guerra fiscal travada entre os estados não deixou de ocorrer. O que acontece é que, hoje, não é tão alardeada quanto na década de 1990. Tão “naturalizada” foi a ideia da disputa entre os entes federativos para atrair empresas que, em outubro de 2011, a imprensa veiculou que: “A ideia da montadora alemã é iniciar [...] um *“road show”* entre os Estados em busca das melhores condições tributárias para receber sua fábrica” (VILLAVARDE, 2011).

Nesses primeiros meses alguns atores conduziam as negociações por parte do Estado brasileiro, os principais foram: Fernando Pimentel (então ministro de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior), Paulo Bedran (naquele momento diretor do setor automotivo do MDIC) e Luciano Coutinho (então presidente do BNDES).

Alguns meses antes, em 12 de maio de 2011, era anunciada na Folha de São Paulo a disputa entre seis estados pela fábrica da BMW. De acordo com a matéria, os estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia discutiam com a empresa a possibilidade de conceder incentivos fiscais para atrair o novo empreendimento, além destes um estado do Centro-Oeste também estava negociando (ROLLI, 2011). Nos meses seguintes governadores de vários estados, além dos supracitados, se reuniram com os dirigentes do BMW Group com o objetivo de atrair a fábrica para seus respectivos estados.

O estado de Santa Catarina passou a fazer parte da disputa no início de julho de 2011. Naquele momento foram visitados por uma comitiva da montadora os municípios de Joinville, Araquari, Garuva e São Francisco do Sul, todos no Norte Catarinense. No entanto, nesse ano, o governo federal já se mostrava apreensivo com o número de carros importados que chegava ao Brasil. Fernando Pimentel (PT), então ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil, afirmou: "Se não fizermos nada, todas as fábricas do mundo despejarão seu excesso de produção aqui" (LEO, 2011).

Em agosto, foi baixada a Medida Provisória 540/2011 (posteriormente convertida na Lei 12.546/2011) que criou o REINTEGRA, que, em termos gerais, permitia às empresas exportadoras o retorno de até 3% dos valores pagos em tributos como PIS, COFINS, IRRF.

Além disso, a criação do novo regime automotivo, com o Inovar-auto, passava a ser discutida, o que interferiu diretamente nos planos da BMW. Isso porque a intenção do grupo era que os carros fossem montados no modelo CKD (*Completely Knocked Down*), no qual a planta industrial é apenas montadora dos kits compostos por partes que chegam até ela via importação. "O plano inicial era usar terceiros para produzir para a BMW" (NOTÍCIAS DO DIA, 2014, n. p.), afirmou Gleide Souza, diretora de Relações Governamentais do BMW Group. Não se sabia, naquele momento, o grau do rigor exigido pelo Inovar-Auto para com o conteúdo nacional adicionado na produção dos automóveis.

Ainda em 2011 o então governador de Santa Catarina, Raimundo Colombo (eleito pelo DEM em 2010 e a partir de maio de 2011 quadro do PSD), foi à Europa a fim de iniciar as negociações para a instalação de uma fábrica da BMW em Santa Catarina. Por sua vez, o governo federal instituiu o Decreto 7.567/2011, que aumentou a alíquota do IPI para automóveis importados e reduziu a alíquota desse imposto para os fabricados no país. Nesse



sentido, a diretora de Relações Governamentais do BMW Group, afirmou que: “Ainda antes do programa [Inovar-auto], em 2011, o governo publicou o decreto 7.567, que alterava as condições de IPI. Tivemos de parar o projeto e reavaliá-lo” (NOTÍCIAS DO DIA, 2014, n. p.).

Assim, a BMW, que não tinha em seus planos originais contar com processos de pintura e funilaria, incluiu-os em seu projeto para se enquadrar no Inovar-auto (publicado em 2012). Dessa forma, em 20 de outubro de 2012, o governador Raimundo Colombo, anunciou, enfim, "Vou para Brasília na segunda-feira (22), para uma reunião com a presidente Dilma Rousseff e a BMW, quando o anúncio oficial será feito" (NOTÍCIAS DO DIA, 2012, n. p.). No dia 22 de outubro de 2012 a instalação da fábrica da BMW em Araquari foi oficializada em evento fechado e com a presença de Dilma Rousseff, Raimundo Colombo e Ian Robertson (membro do Conselho de Administração da BMW).

Figura 11. Dilma Rousseff, Raimundo Colombo e Ian Robertson



Fonte: O Globo (2012).

A negociação para a localização da planta da BMW elucida empiricamente as ligações entre escalas para a definição do uso do território e sua legitimação pelo Estado (nesse caso, mais que legitimação, temos alienação do território). É nesse sentido que Cataia (2001, p. 46) afirma que a “localização pontual das empresas não prescinde da totalidade do território, pois as normas territoriais têm que ser consideradas quando colocamos dois pontos em contato vertical”, ou seja, entre estes pontos que se colocam em contato pela via econômica é necessária uma adequação às normas previamente existentes ou uma mudança destas por meio da política.

#### *4.1.3 Finalidades da planta*

Como buscamos apontar, o crescimento da demanda no mercado brasileiro por carros de luxo contribuiu para que o BMW Group considerasse a implantação de uma fábrica no país. Em 2010, a BMW vendeu aproximadamente 3 mil veículos no Brasil, ao passo que em 2013 foram 17,5 mil. A intenção da empresa publicamente era produzir para o mercado nacional, mas esses primeiros anos mostram também exportações. Desde o início da produção em 2014, pelo menos 25% dos carros foram exportados. Já em 2016 a empresa vendeu 10000 veículos (modelo X1) aos Estados Unidos, produtos enviados em junho de 2017, via porto de Paranaguá. Um novo pedido em fevereiro de 2017, agora de 2000 unidades, também exportadas pelo porto paranaense. Esse é um dado que nos interessa porque, nesses casos de exportação, a planta apresenta um caráter “maquilador” e, tendo picos de demanda em função de outros mercados, as implicações no lugar para maior vulnerabilidade territorial no futuro, uma vez que, a BMW e outras empresas que se instalaram em Araquari passam a pautar a vida de relações no lugar e, em alguma medida, o tornam refém de suas ações.

A fábrica começou a produção com o modelo Série 3, depois o X1, X4, X3 e o X5 (figura abaixo). A unidade produtiva de Araquari basicamente monta as peças importadas, as exceções de partes da pintura e solda da carroceria, que são realizadas na planta (incidindo diretamente na balança comercial do município, como demonstraremos). Ocorre que há a tendência, com o fim do Inovar-Auto em dezembro de 2017, em robotizar mesmo essas etapas fabris. Isso pelo fato de que tais etapas só foram incluídas nos projetos para contemplar as exigências de nacionalização do programa. A partir de 2019, a aplicação de cera foi robotizada, assim como a movimentação de portas e a implementação da solda Tucker, feita por dois robôs (FAGUNDES, 2019). A direção da BMW no Brasil sempre deixou claro que a intenção era operar exclusivamente no regime CKD.

Figura 12. Modelos produzidos pela BMW em Araquari



Fonte: BMW Press (2019) e BMW (2020). Organização própria.

## 4.2 Fatores determinantes para a localização da planta da BMW em Araquari

### 4.2.1 Renúncia fiscal

A instalação da planta industrial da BMW em Araquari contou com atuação forte do Estado. Sabemos que a lógica da competitividade também se mostra entre unidades da federação e municípios, de modo que “[...] cada lugar entra na contabilidade das empresas com diferente valor” (SANTOS, 2004). Quer dizer, há uma disputa entre lugares que só se torna possível pela normatização do território que, por sua vez, só é capaz de atrair novas funções se o território como norma for capaz de receber nova camada técnica (CATAIA, 2001). Samira Peduti Kahil (2005, p. 7198) apreende tal articulação quando afirma que: “[...] diante da impaciência das empresas e das regiões, o poder público promove um rearranjo do conteúdo normativo para viabilizar o aumento da produtividade espacial e tornar mais eficiente o uso do território, pois é mais rápido mudar o arranjo jurídico que o arranjo material”.

A BMW figura como um exemplo de empresa que lucra com tais arranjos. A empresa beneficiou-se do programa federal Inovar-Auto (Lei nº 12.715/2012), do Programa Pró-Emprego (Lei nº 13.992/2007) e do Programa de desenvolvimento da empresa catarinense -

PRODEC (Lei nº 13.342/2005) em âmbito estadual e de diversas concessões municipais expressas pelo Decreto nº 37/2013.

O Inovar-auto concede 30% de abatimento do IPI, como detalhamos no capítulo 2. Além disso, a empresa recebeu uma cota de importação flexível de carros similares que equivale a 25% da capacidade instalada, ou seja, a empresa pode importar 1,2 mil unidades por mês livres de 30% do IPI. Instalar uma planta no Brasil durante a vigência do programa refletia em uma possibilidade de importação bastante favorável. Conforme afirmou Helder Boavida, presidente e CEO do BMW Group Brasil: "Não temos dúvida nenhuma de que, pelo menos enquanto existiu o Inovar Auto, (...) não há forma mais eficiente de vender no Brasil do que produzir os carros localmente" (apud LARA, 2018, n. p.). Mesmo com as renúncias fiscais oferecidas pelo Inovar-Auto e o papel ativo do Estado para sua implantação, Boavida afirmou que:

O que acho importante para o Brasil é que o país tenha um resultado eleitoral onde saia uma democracia reforçada, onde o populismo não exista, onde exista muito mais uma visão de longo prazo, em que se aposta muito mais na educação, em que o Brasil se abra muito mais ao mundo exterior em termos comerciais, com verdadeiros acordos de comércio com outros países, que o Brasil se torne um país mais fácil de se governar, notadamente em termos fiscais (apud LARA, 2018, n. p.).

Lembramos que o Inovar-Auto vinculava à adesão ao programa o aumento do conteúdo nacional adicionado à produção, no entanto, não foi o que ocorreu com várias empresas que instalaram fábricas no país, DAF, Cherry, Nissan, Audi, Mercedes-Benz automóveis e Jaguar Land Rover, BMW, entre outras. De acordo com Parronchi (2019), toda a cadeia produtiva de autopeças brasileira não corresponde, e não correspondia no período de vigência do Inovar, satisfatoriamente ao perfil de componentes utilizados nos carros de luxo destas empresas, além do número mais reduzido de produção de autopeças demandado por estas não ser tão atrativo. Estas empresas recorreram à importação de diversos componentes e realização do regime CKD. Nesse sentido, Parronchi (2019, n. p.) afirma que: "O que se verificou foi um crescimento significativo da importação e uma deterioração da balança comercial do setor. Houve uma reorientação da indústria nacional para o mercado interno e concomitantemente uma invasão de peças importadas" sob a vigência do Inovar-Auto.

O Inovar-Auto foi central não só para atração da BMW como de outras montadoras para o Brasil. O trabalho de Kobs (2017), sobre as negociações entre Estado e BMW, traz interessantes entrevistas com atores importantes do governo catarinense na época das negociações, um de seus entrevistados, Eduardo Balduino, ex-coordenador de Comunicação Social da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e Sustentável de Santa

Catarina, afirmou que: “Houve o caso que a assinatura do acordo precisou ser adiada porque dependia da assinatura do programa do Governo Federal: Inovar Auto para que a BMW também tivesse alguns benefício federais que o programa traria para as fábricas montadoras”. Guilherme Bez Marques, ex-gerente de economia Internacional na Secretaria Executiva de Assuntos Internacionais de Santa Catarina, afirmou que o Inovar-Auto foi fundamental para a vinda da BMW para o Brasil “já que existia a opção do México” (KOBS, 2017, p. 49-50).

Já o Programa Pró-Emprego assegurou tratamento tributário diferenciado do ICMS. Além disso, já no evento de cerimônia da vinda da BMW para Araquari foi alterada o Decreto nº 105 de 2007, que instituiu o Programa, para permitir concessão de benefício para os setores Automotivo, Aeronáutico, Aeroespacial e de Defesa.

Figura 13. Propaganda BRDE



Fonte: Duclós (2015).

Além disso, a partir do DECRETO Nº 1.534, DE 6 DE MAIO DE 2013, ficou estabelecida, no âmbito do Pró-Emprego, o acordo de financiamento à BMW. Desta forma, o governo catarinense concedeu à empresa alemã o financiamento de R\$ 240 milhões via BRDE (Banco Regional de Desenvolvimento) a partir de captação junto ao BNDES. Os juros cobrados foram a taxa Selic mais 0,5% ao ano, com prazo de pagamento até 2018. Esse foi a o maior desembolso do BRDE em seus 52 anos de história. O montante foi utilizado para a compra do



terreno às margens da BR-101 que pertencia a Waldomiro Veiga, dono da Mineração Veiga, empresa que atua na mineração de areia em Araquari e é a maior do sul do Brasil no ramo. Quem ficou responsável pelo trabalho de preparação do terreno foi a Construtora Triunfo, que tem sede em Curitiba e conta com o BNDESPar como acionista (14,75%).

Como mostramos no capítulo 2, além do tratamento tributário diferenciado que previa renúncia para desembaraço de cargas no estado, o Pró-Emprego determinava a possibilidade de doação ou concessão de imóveis; concessão de subvenção econômica para aquisição de terrenos e realização de obras de infraestrutura; construção ou ampliação de condomínios ou distritos industriais e execução de obras de infraestrutura como: terraplenagem, abertura de ruas e sua pavimentação, colocação de meio-fio, instalação, adequação e transferência das redes de energia elétrica de alta e baixa tensão, hidráulica, pluvial, cloacal, de telecomunicações e demais obras e serviços necessários ao adequado funcionamento dos empreendimentos (SANTA CATARINA, 2007).

Figura 14. Obras no terreno da BMW (2014)



Fonte: Cláudio Thomas / Secom (2014).

De acordo com Paulo Bornhausen, ex-Secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável de Santa Catarina: "[...] diria que montamos uma operação de ganha-ganha: uma operação equilibrada, na qual o estado vai buscar o financiamento no seu banco de fomento para que a empresa possa se instalar" (TERRA, 2012). Apesar de acreditar numa "operação de ganha-ganha", o governo não queria, na época, dar muitos detalhes sobre os subsídios, como afirma Gerald Degen, diretor da fábrica em 2015: "Nós combinamos com o governo que não falaríamos em público sobre subsídios estatais e, com isso, não comentamos eventuais declarações" (apud CAULY, 2015, n. p.). Também defendendo os programas de renúncia fiscal, Nelson Serpa, ex-Secretário de Estado da Casa Civil, afirmou que

[...] a partir de 2007, a partir da instituição do Pró-Emprego, que é o principal programa de atração de investimentos e de atividade econômica para o Estado, em 2016 a receita..., eu vou pegar um setor que é bem claro sobre isso, o setor de importação que é feito por Santa Catarina, qual é a razão das empresas optarem por Santa Catarina? É em função de uma política tributária que favorece esse investimento pelo Estado, se a gente extinguir esse procedimento elas vão operar em outros portos, em outros Estados, não tem essa receita, então, em 2016, essa foi a receita próxima a quinhentos milhões, então eu vou dizer assim: bem, eu vou eliminar esta política tributária porque eu estou renunciando à receita, eu vou perder a receita total, porque o investimento, a atividade vai para outro Estado, então, essa questão que a gente tem que considerar, veja, *a BMW, não fosse a nossa política de incentivo e de apoio, não estaria em Santa Catarina, hoje ela está recolhendo tributos, então essa questão que precisa ser considerada* (SANTA CATARINA, DOE, 2018, grifo nosso).

Já via PRODEC foi concedido incentivo fiscal que correspondia a 75% do ICMS recolhido, com 120 meses de carência e 300 meses de fruição para a BMW. Como Araquari figurava entre os municípios que tinha IDH inferior aos 95% da média estadual, como mostramos no capítulo 2, o grupo obteve também o benefício de ter desconto de até 40% no pagamento da parcela mensal do incentivo, além de não haver incidência de juros sobre estas. Além disso, por fazer parte do PRODEC, a BMW conseguiu o empréstimo junto ao BRDE que citamos acima. Nesse sentido, o procurador do estado de Santa Catarina e consultor do estado no processo de negociações com a BMW, afirmou que a estratégia de vinculação de menores IDH's a novos investimentos industriais é positiva, pois o objetivo é que: “as empresas busquem municípios que apresentem um IDH menor, o que contribui para o maior benefício fiscal que a empresa poderá receber” (KOBS, 2017, p. 90).

Nos limites do município de Araquari, o DECRETO Nº 37/2013 determinou as seguintes renúncias fiscais: isentou o ISS sobre todos os serviços direta ou indiretamente ligados à construção da planta (desde a escolha do local, planejamento até o começo das atividades e futuras expansões), incluindo contratados e subcontratados nacionais ou estrangeiros; cobrança do ISS a uma alíquota de no máximo de 2% por 15 anos, a partir do início das operações; isenção de IPTU por 15 anos; isenção de ITBI por 15 anos sobre “quaisquer transmissões de parte ou totalidade da propriedade do Local do Projeto”; isenção de toda e qualquer taxa municipal por 15 anos (PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAQUARI, 2013).

Podemos entender que o Estado em suas várias escalas de ação entende a empresa como verdadeiro sujeito econômico (DARDOT; LAVAL, 2016), mas, ainda assim, como vimos no caso do Inovar-Auto, pode-se tentar estabelecer um arranjo neoliberal menos ortodoxo, no qual, marginalmente, a sociedade como um todo possa obter ganhos. De todo

modo, a visão do território como recurso é predominante no seio do Estado capitalista e, sobretudo, nesse momento do modo de produção marcado pela lógica neoliberal.

Clenilton Carlos Pereira, hoje prefeito de Araquari e na época das negociações e implantação da fábrica secretário de desenvolvimento econômico, resume o papel da prefeitura nesse processo: “Em uma negociação dessa a prefeitura não negocia, ela pergunta o que a empresa quer, e aí a empresa então fala o que quer e o que precisa e a prefeitura deixa de arrecadar aquilo que ela não teria” (KOBS, 2017, p. 101). Ainda nesse sentido, Clenilton afirma que: “[...] 25% do ICMS arrecadados pela BMW é do município, então isso é nosso, e mesmo se não tivesse esses 25% valeria a pena, por agregar valor à cidade, pelas empresas satélites que estão vindo para a região” (KOBS, 2017, p. 101).

Tais ações são pautadas na competitividade, valor intocável no período técnico-científico-informacional, pois colocam lugares em disputa por investimentos externos, ou seja, os territórios são de fato oferecidos como moeda de troca, o que constitui verdadeira *alienação do território* (RIBEIRO, 2005). Esse processo de alienação do território, marcado pela materialidade, se conformaria pela perda crescente da regulação deste por lógicas exógenas, marcados pela “desapropriação de recursos essenciais à vida e, ainda, por dependência técnico-científica” (RIBEIRO, 2005, p. 265). A condução do processo de alienação do território prescinde de uma *alienação territorial*, que seria a imaterialidade que conduz o processo, ou seja, um discurso eficiente em favor dos novos impulsos globais, já que a alienação territorial é composta por uma “construção ideológica tecnicamente sofisticada” que conduz à aceitação e defesa da racionalidade neoliberal (RIBEIRO, 2005).

Os incentivos setoriais foram estimulados nos governos petistas. O Inovar-Auto exemplifica a articulação e os interesses do bloco no poder, com destaque para a FIESP que, já em 2010, demandava atuação forte do Estado para conter a perda de competitividade da indústria brasileira, que, segundo Roberto Gianetti da Fonseca, diretor da Federação naquele ano, se dava em função da valorização do real frente ao dólar.

Cataia (2017) chama atenção para a imprescindibilidade da análise a partir da compartimentação do espaço geográfico, isso quer dizer que as unidades políticas, nacional, regional ou local, exigem uma estrutura de poder em cada uma dessas escalas. A coesão do território advém, portanto, da união de várias escalas pelas relações que mantêm interna ou externamente. Tais relações se exemplificam com muita clareza no caso dos benefícios fiscais concedidos ao Grupo BMW para a instalação e manutenção de sua fábrica em Araquari, contribuindo para a realização desse evento. Os eventos, e sua duração e amplitude, são tributários das normas (SANTOS, 2014), o que nos leva a pensar que o território municipal



passa a ser mais dependente destas e, portanto, mais vulnerável porque as ações não resultam de um projeto nacional sustentado, mas antes, são pontuais e alienantes. Os poderes federal, estadual e municipal agiram para produzir a alienação do território, compreendendo, em um só tempo, obras de infraestrutura (vide o empréstimo para as obras no terreno e entorno) e as próprias isenções fiscais, ou seja, os dois componentes da alienação do território segundo Cataia (2017). Tais lugares, acabam por se tornar reféns da política das empresas dado o poder econômico que as transnacionais têm. Isso porque

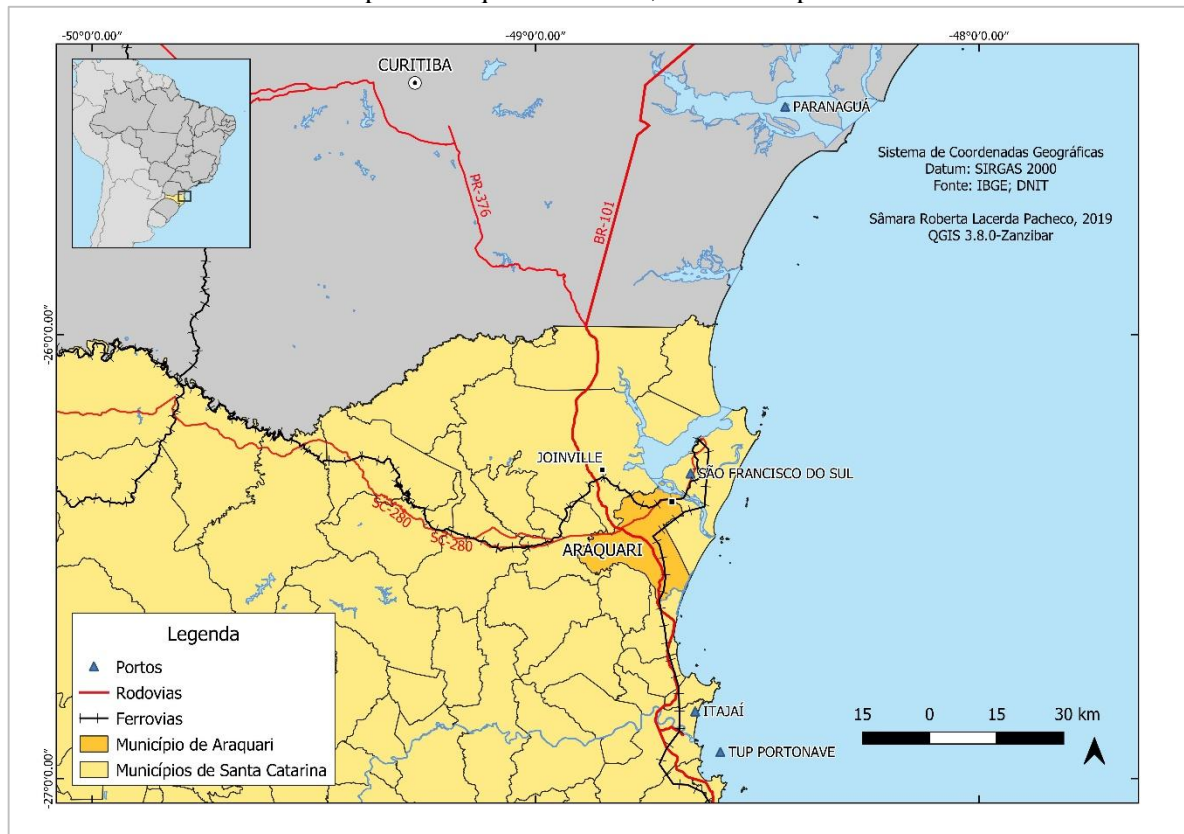
Para os atores hegemônicos o território usado é um recurso, garantia da realização de seus interesses particulares. Desse modo, o rebatimento de suas ações conduz a uma constante adaptação de seu uso, com a adição de uma materialidade funcional ao exercício das atividades exógenas ao lugar, aprofundando a divisão social e territorial do trabalho, mediante a seletividade dos investimentos econômicos que gera um uso corporativo do território (BERNARDES et al., 2000, p. 12).

#### *4.2.2 Fluidez territorial e acesso aos recursos naturais*

Como apontamos, Araquari se localiza na microrregião de Joinville, subespaço este que têm tradição nos setores eletro-metal-mecânico, com destaque para os municípios de Joinville, o maior do estado, e Jaraguá do Sul. Nesse sentido os fixos (rodovias, portos, aeroportos), que garantem a fluidez territorial na região, foram determinantes para implantação da fábrica da BMW no município ao garantirem o giro veloz do capital do grupo, condição indispensável portanto.

Araquari tem em seu território as rodovias federais 101 e 280, que, aliás, se cruzam no município. Além disso há portos em curta distância, como os de São Francisco do Sul e Itapoá, na própria microrregião, Itajaí e Navegantes, além do porto de Paranaguá, já no estado do Paraná. E aeroporto no município de Joinville. Gerald Degen, à época vice-presidente de produção da BMW e responsável pela planta brasileira, afirmou que esses fatores foram cruciais para a escolha da localização da planta (ESTADÃO, 2013).

Mapa 8. Araquari: rodovias, ferrovias e portos



Fonte: Elaboração própria.

A proximidade com Joinville conferiu algumas vantagens à ação do grupo, além do acesso à força de trabalho experiente e articulação com a burguesia regional, como mostraremos mais adiante, o próprio início das atividades da BMW se deu em Joinville. Foi no Perini Business Park, um condomínio empresarial multissetorial na zona norte de Joinville, em 2013, que começaram as operações da empresa em Santa Catarina. Ali a empresa contou com 36,7 mil metros quadrados alugados para duas finalidades: realizar o treinamento dos trabalhadores em uma linha de montagem experimental, receber e preparar os automóveis importados comercializados no Brasil (que chegaram via porto de Itapoá). Foi criado um centro de distribuição nacional da empresa em Joinville (operação que antes se dava a partir de São Bernardo do Campo), que ficou responsável por receber e adaptar os veículos para o mercado brasileiro, de modo que todos os veículos importados só chegavam às concessionárias de todo o país após passar pelo centro. Com a inauguração da fábrica em Araquari (Figura 15), a atividade foi deslocada para o município. De acordo com Gleide Souza, diretora de relações da BMW:

Antes os veículos entravam no Brasil por meio do Porto de Santos, por isso a central ficava em uma região próxima. Com a fábrica sendo construída por aqui, percebemos que era possível se beneficiar da logística por conta da

proximidade com uma montadora e diversos portos diferentes, e até agora tudo tem funcionado muito bem (FROEHLICH, 2014).

Figura 15. Fotografia aérea da planta da BMW em Araquari



Fonte: Loetz (2018).

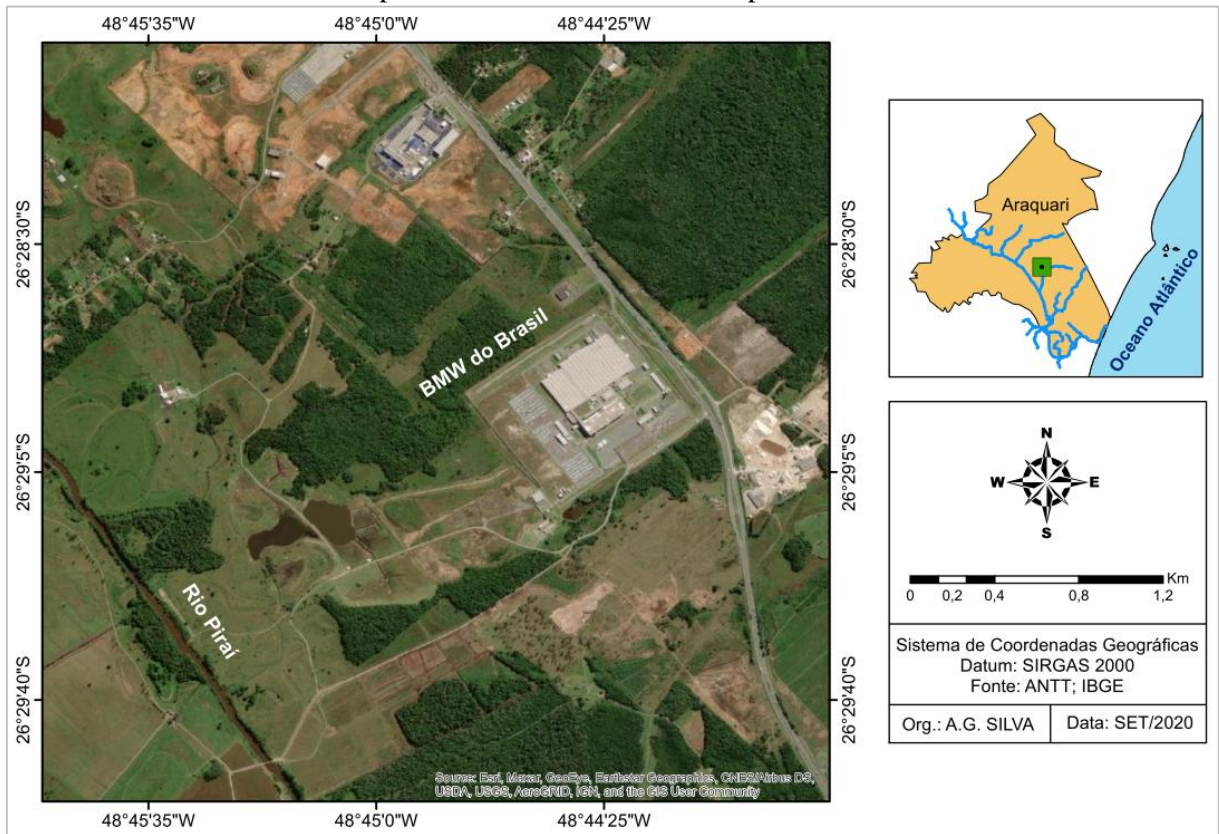
Nesse sentido, as vantagens locais estão muito relacionadas a estrutura industrial da região, destacadamente pelo papel de Joinville, e a densidade que resultou da atividade da indústria. Para a empresa o espaço é visto como um fator de produção e o território é tido como um recurso, ou seja, é possibilidade de ação, daí o uso corporativo do território que se dá a partir da ação da empresa. Em cada momento existe, portanto, “uma relação entre valor da ação e o valor do lugar onde ela se realiza; sem isso, todos os lugares teriam o mesmo valor de uso e o mesmo valor de troca, valores que não seriam afetados pelo movimento da história” (SANTOS, 2014, p. 86).

Quanto aos recursos naturais demandados pela empresa, em frente ao terreno onde está a planta da BMW, um dos dez selecionados pela prefeitura municipal para a empresa, foram realizadas obras para disponibilizar 30 mil metros cúbicos de gás natural por mês à empresa. Já a captação da água se dá a partir do rio Piraí, que passa ao fundo do terreno da montadora. Em 2017 já era a terceira maior consumidora da sub-bacia Litorânea, que faz parte da bacia hidrográfica do rio Itapocu, com a vazão média anual de 13,39 litros por segundo, e limite outorgado por dez anos de 27,8 litros por segundo. Esse é um aspecto importante, pois como indicam Moraes e Costa (1999, p. 124):

Para as atividades produtivas têm importância, não apenas o trabalho morto acumulado em meios e produção, como também a disponibilidade e as

características das forças naturais em geral de seu papel na produtividade do trabalho. Assim, o valor do espaço também se expressa na qualidade, quantidade e variedade de recursos naturais disponíveis numa dada porção do espaço terrestre.

Mapa 9. Recursos hídricos usados pela BMW



Para o fornecimento de energia elétrica a BMW construiu uma subestação feita pela WEG, de Jaraguá do Sul. No início de 2014, o estado concedeu para a Celesc Distribuição S.A, uma área para a construção da linha de transmissão ligando a subestação Hyosung à subestação BMW, com capacidade de em 138kV, declarando esta área como de utilidade pública por meio do Decreto nº 1.959. Em 2020, a aproximadamente 2500 metros da planta da BMW foi inaugurada a subestação Araquari – Corveta, que custou 9.3 milhões de reais e está ligada às subestações da BMW e da Hyosung (CELESC, 2020).

#### 4.2.3 Organização da força de trabalho

A visão do governo de Araquari no que se refere à relação capital-trabalho e seu impacto sobre a instalação da planta da BMW no município é elucidativa das imbricações que vão se dando em favor do capital no uso do território. Nesse sentido, Clenilton Carlos Pereira, secretário de desenvolvimento econômico do município quando da implantação da fábrica e hoje prefeito de Araquari, afirmou em entrevista:



Não temos sindicato, que incomodam, vai ter, mas demora. Você chega em SP hoje e a qualquer momento pode estar tudo parado, ninguém consegue trabalhar. Hoje no Brasil, com mais de 17 mil sindicatos, infelizmente não vêm para ajudar, mas para atrapalhar e não representando o setor e sim interesses individuais. Sou adepto à reforma trabalhista por isso, vai eliminar muita gente que fica se atravessando e ganha pelo meu e seu suor. Estou te falando porque tenho um envolvimento muito grande com o meio empresarial, e o que eles sofrem na mão dos sindicatos é incrível (KOBS, 2017, p. 100).

Daí as dificuldades iniciais de formar um sindicato metalúrgico no município. Dada a novidade da inserção de Araquari na produção metalmeccânica regional, a organização dos trabalhadores e a criação do sindicato para este fim também é recente. Como nos foi informado em entrevista com liderança sindical em Araquari<sup>5</sup>, já tendo em vista a instalação da planta da BMW e o começo da sua produção em 2014, lideranças regionais, com destaque para o Sindicato dos Metalúrgicos de Joinville e o Sindicato dos Mecânicos de Joinville, se organizaram com os trabalhadores de Araquari para a criação de um sindicato para abarcar os trabalhadores do setor. Em setembro de 2014 é então oficializada a criação do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas de Araquari e São Francisco do Sul (SINTRAMASF), filiado à CUT, sob o qual estariam os trabalhadores da BMW.

No entanto, esse não era o desejo da empresa. Naquele mesmo ano, houve tentativa de impugnação da criação do SINTRAMASF pelo Sindicato Intermunicipal dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas, Material Elétrico e Informática de Santa Catarina (SINTIMESC), filiado à Força Sindical, que tem um grande rol de setores atendidos e abarca trabalhadores de dezenas de municípios onde não há representação sindical estabelecida. Foi determinado, então, pelo Secretário de Relações do Trabalho e Emprego, que fosse excluída da base territorial do SINTIMESC o município de Araquari. O Entrevistado A, para exemplificar a passividade do SINTIMESC, afirma que a empresa ArcelorMittal, produtora de aço localizada em São Francisco do Sul, que antes fazia parte de tal sindicato, não teve nenhum embate com a empresa durante período que ficou filiada ao SINTIMESC (Força Sindical), o que mudou com a filiação ao SINTRAMASF (CUT).

Como o SINTIMESC atende muitos municípios, tem ampla gama de setores atendidos, está sediado em Florianópolis e é filiado à Força Sindical, central historicamente pouco ou nada combativa, o interesse da empresa era na desarticulação da força de trabalho empregada, não só no município, mas regionalmente, ou seja, conferir um certo isolamento aos empregados da BMW, o que limitaria mais ainda sua atuação. No entanto, com apoio material e estratégico do Sindicato dos Metalúrgicos de Joinville, cutista, o SINTRAMASF se consolidou sendo filiado

---

<sup>5</sup> Resguardada a identidade do entrevistado, o trataremos aqui como Entrevistado A.

também da Central Única dos Trabalhadores. Esse apoio foi crucial tanto para a criação do SINTRAMASF como é ainda atualmente nas reivindicações feitas pelos trabalhadores à BMW, como demonstraremos no item 4.3, que trata das implicações da instalação da planta em Araquari. De qualquer forma, essa intenção da empresa junto ao SINTIMESC demonstra que, ainda que figure como secundária na escolha da localização da fábrica e em seus desdobramentos, o interesse em conter possíveis reivindicações ainda tem importância na política empresarial, mesmo se tratando da implantação de empreendimento nos limites de uma formação socioespacial periférica e dependente, como é a brasileira, na qual a luta sindical apresenta fragilidades estruturais.

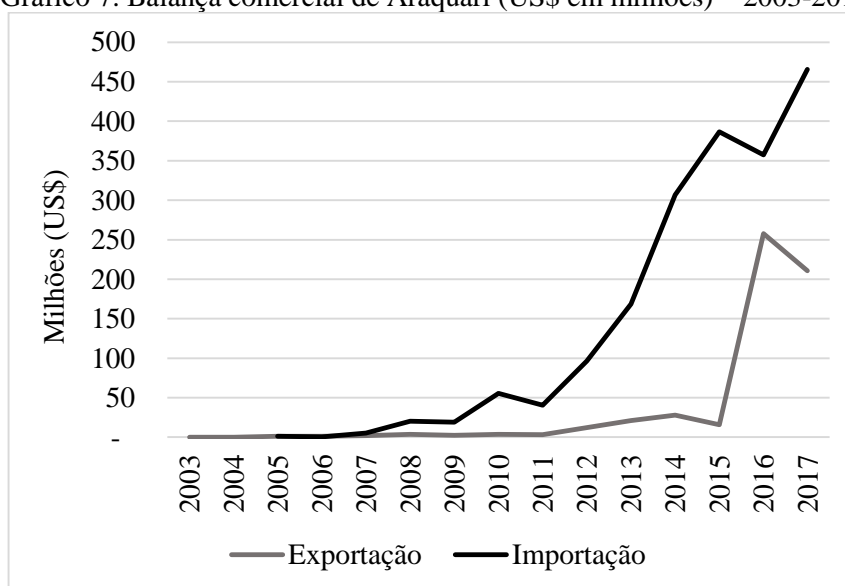
### **4.3 Implicações da ação da BMW em Araquari**

#### *4.3.1 Novos nexos forâneos: a balança comercial*

Além dos já indicados incrementos das receitas municipais resultantes da implantação de novas indústrias no território de Araquari, movimento do qual a BMW foi parte importante, houve alterações significativas da balança comercial municipal que tem uma influência mais evidente da ação da BMW.

As imposições desta nova verticalidade são percebidas muito claramente nas alterações da balança comercial do município após a instalação da planta. A vida de relação e a exploração do trabalho vivo nos limites do município passam a ter nexos mais distantes e mais alienantes. Os dados da balança comercial nos ajudam a compreender estas ligações. Em 2005, tanto exportações quanto importações, estiveram na casa de US\$ 1 milhão, ao passo que em 2010 as exportações foram de US\$ 3,7 milhões e as importações na casa dos US\$ 55,5 milhões, já em 2016, as exportações e importações foram de, respectivamente, US\$ 257,8 milhões e US\$ 357,4 milhões.

Gráfico 7. Balança comercial de Araquari (US\$ em milhões) – 2003-2017



Fonte: MDIC - SECEX (2018).

Em 2005 houve predomínio dos bens de consumo não duráveis nas exportações (mais de 90%) correspondente a bolachas e biscoitos exportados ao Uruguai, destacadamente; no que diz respeito às importações, a totalidade foi de bens intermediários, no caso, substâncias químicas de uso industrial vindo predominantemente da Rússia. Em 2010 as bolachas e biscoitos continuam tendo destaque nas exportações (58,8% do valor), tendo como destino Angola e Uruguai, sobretudo; e as importações continuam com destaque dos insumos industriais vindos do Chile e Coreia do Sul, em sua maior parte. Estes fluxos eram comandados pelo grupo Mabel e seu carro chefe Biscoitos Mabel (hoje pertencente à transnacional Pepsico), com planta em Araquari entre 2004 e 2013.

Tabela 7. Exportações de Araquari por total agregado (US\$) – 2003-2017

Ano/TA	Básicos	Semimanufaturados	Manufaturados
2003	-	-	13.550
2004	-	-	14.351
2005	-	-	1.079.807
2006	-	-	1.379.335
2007	418	-	1.883.523
2008	-	-	3.645.742
2009	-	-	2.539.807
2010	-	-	3.708.365
2011	-	-	3.398.765
2012	-	-	12.006.074
2013	-	24.645	21.025.990
2014	1.124.852	525	26.860.061
2015	2.320.604	46.200	13.287.079

2016	2.912.854	63.018	254.863.757
2017	3.107.729	4.664.296	202.827.605

Fonte: MDIC - SECEX (2018). Elaboração própria.

Tabela 8. Importações de Araquari por total agregado (US\$) – 2003-2017

Ano/TA	Básicos	Semimanufaturados	Manufaturados
2005	75.646	200.047	730.013
2006	90.086	-	140.151
2007	-	343.622	4.934.624
2008	-	-	20.442.261
2009	172	-	19.174.129
2010	431	-	55.495.721
2011	-	-	40.514.541
2012	349	-	96.472.841
2013	3.717	407.108	168.140.218
2014	78.393	414.445	306.087.305
2015	13.094	70.086	386.476.179
2016	-	123.261	357.266.178
2017	328.329	1.654.344	463.561.607

Fonte: MDIC - SECEX (2018). Elaboração própria.

Já em 2016, a mudança dos fluxos das trocas se mostrou significativamente distinta. Naquele ano, 93,1% do total exportado correspondeu aos automóveis, enviados todos aos EUA; as importações passam a ser partes e acessórios de veículos, motores de pistão, laminados etc., vindos da Alemanha (39%) e China (16,7%), destacadamente. Em 2017 o valor das exportações cai, mas o destino principal continua sendo os EUA. Quanto às importações, Alemanha e China continuam fornecendo a maior parte dos produtos (28,8% e 13,8% respectivamente) e os EUA tem sua participação aumentada, foram 45,9 milhões de dólares (9,8%).

Desta forma, ao analisar como a instalação de uma planta da BMW em Araquari animou os fluxos de trocas de mercadorias com o exterior, é possível compreender, com Santos e Silveira (2012, p. 21), que

O peso do mercado externo na vida econômica do país acaba por orientar uma boa parcela dos recursos coletivos para a criação de infraestruturas, serviços e formas de organização do trabalho voltados para o comércio exterior, uma atividade ritmada pelo imperativo da competitividade e localizada nos pontos mais aptos para desenvolver essas funções. Isso não se faz sem uma regulação política do território [...].

A mudança no conteúdo dos fluxos de mercadorias e no valor das transações muito se deve à atuação de novos agentes no território, destacadamente a BMW, mas também a Hyosung



e mais recentemente a Ciser, dentre outros. Além disso, a balança comercial parece indicar que há também, quando da exportação da produção no município, um caráter “maquilador” nas operações da planta da BMW em Araquari, já que parte significativa das peças vêm da Alemanha e China, os carros de luxo são montados e vendidos em boa parte para os Estados Unidos. O lugar figura como ponto explorado. É pouco provável que haja transferência de tecnologia e nem mesmo de que o efeito de atração de fornecedores e aquecimento do consumo produtivo em elos mais curtos, horizontais, se deu na dimensão alardeada pela imprensa local, como demonstramos no próximo item.

Pelo que demonstramos até aqui, a ação da BMW em Araquari pode ser vista como uma ação verticalizada, já que se pauta em uma única temporalidade: “[...] o tempo regido pela necessidade de competitividade à escala do planeta” (KAHIL, 2012, p. 27). Esta verticalidade que se impôs em Araquari é, portanto, a materialização da lógica de competitividade global sobre o lugar:

O espaço global não existe a não ser como possibilidade, como essência, como estrutura que se concretiza, isto é, torna-se existência exatamente no momento do impacto das novas relações sobre as formas precedentes. Assim visto, como uma estrutura em processo de totalização, o espaço global ganha força explicativa e significação, à medida que buscamos identificar no lugar a forma e dimensão de sua manifestação, descobrindo as regras, os nexos, as lógicas de transformação pelas quais está constantemente sendo reestruturado. Em função da coexistência dessas lógicas, isto é, a lógica global e a lógica local, é que se produz no lugar um novo arranjo territorial, cuja dinâmica é ritmada pelo conjunto das possibilidades concretas que tem modificado a relação entre o lugar e o mundo (KAHIL, 2012, p. 27-28).

Ademais, no lugar “[...] se superpõem, dialeticamente, o eixo das sucessões, que transmite os tempos externos das escalas superiores e o eixo dos tempos internos, que é o eixo das coexistências, onde tudo se funde, enlaçando, definitivamente, as noções e as realidades de espaço e de tempo” (SANTOS, 2014, p. 321). Nesse sentido, apontamos que ações do Estado e do mercado fomentaram a alienação territorial e contribuíram para a alienação do território. As formas de alienação territorial incluem “desde a adesão entusiasta a projetos de renovação urbana que ampliam as desigualdades sociais (Ciccolella, 2004) até a justificativa da construção, com recursos públicos, de ambientes socialmente exclusivos” (RIBEIRO, 2005, p. 267). Alienação territorial é, portanto, o ideário que se constitui em torno de ações em prol dos agentes dominantes da economia e da política carregado da face ideológica do neoliberalismo que reforça a ideia de território apenas como recurso. Por isso, a alienação territorial é base fundante da alienação do território, que é a materialidade da ação de entrega do território.

#### 4.3.2 *Atração de empresas e trabalhadores e disputas capital-trabalho*

Com o interesse de novas empresas no uso do território de Araquari houve aumento expressivo tanto de estabelecimentos quanto de empregos gerados na indústria de transformação. Isso decorre da instalação de empresas como a Fortlev, empresa nacional produtora de plásticos, que emprega pelo menos 400 trabalhadores; a Hyosung, parte de um conglomerado industrial sul coreano e produtora de elastano, em 2011, empregando cerca de 400 trabalhadores; a Isoterm, empresa paulista dedicada a embalagens; a Jefer, siderúrgica com sede Minas Gerais, em 2016; a Durín, empresa do ramo plástico com sede em Joinville; e também da mudança da Ciser, empresa do regional Grupo Schneider do ramo de fixadores, de Joinville para Araquari em 2016, o que corresponde a pelo menos 700 empregos. Cumpre-nos pontuar que, à exceção da Jefer, todas as empresas citadas foram enquadradas no PRODEC e receberam, portanto, incentivo fiscal do estado de Santa Catarina. Essas médias e grandes empresas impulsionaram o aumento do emprego industrial.

Cabe avaliar, no entanto, a capacidade de atração de fornecedores da BMW para o município de Araquari. Esse, aliás, foi tema frequente na mídia regional desde 2012, se veiculava que a BMW atrairia muitas empresas para Araquari, e esse seria um motivo bastante benéfico à cidade, já que geraria crescimento e recompensaria as isenções fiscais. Nesse sentido o Entrevistado A afirma:

A gente conversa com muitos empresários da região que participaram das reuniões iniciais da BMW, por intermédio da prefeitura e da ACIAA, que afirmam que eles [a BMW] diziam que pelo menos 50% da matéria-prima iria sair de Araquari. Tanto que houve conversa para abertura de uma fábrica de pneus aqui, também fábrica de chicote e de outras da parte de parafusos (porque hoje a Ciser já fornece para a FIAT em Minas a partir de uma fábrica de lá), fora ferramentaria. Na época, quando se falou em BMW aqui houve uma grande euforia, porque a empresa iria investir na cidade. Se falou até em um hospital que a empresa iria ajudar a construir. Houve também a especulação da própria empresa fazer um tratamento de água para si e para os bairros próximos, já que nos fundos do terreno passa o rio Piraí e Araquari não tem um tratamento de água próprio, depende de Barra do Sul e Joinville. Então era a menina dos olhos para Araquari.

De fato, ao analisarmos os números de estabelecimentos e vínculos empregatícios a partir da RAIS (2020), fica evidente que não houve atração expressiva de fornecedores de autopeças para a BMW. O número de estabelecimentos voltados à fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores em 2018 é o mesmo que em 2009, já para a fabricação de peças e acessórios para veículos automotores em 2018 é de seis, ao passo que em 2009 eram três. A variação nos vínculos empregatícios só sofre variação expressiva na

fabricação de automóveis, camionetas e utilitários, que corresponde à BMW, como pode ser visto na tabela abaixo.

Tabela 9. Estabelecimentos segundo grupos selecionados do CNAE 2.0 em Araquari – 2009-2018

<i>CNAE 2.0 Grupo/Ano</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>
Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	2	2	1	1	1	2	1	1	1	2
Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	3	3	3	3	3	4	5	6	6	6

Fonte: RAIS/CAGED (2020).

Tabela 10. Vínculos empregatícios de grupos selecionados do CNAE 2.0 em Araquari – 2009-2018

<i>CNAE 2.0 Grupo/Ano</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>
Fabricação de Automóveis, Camionetas e Utilitários	0	0	0	0	0	519	683	894	749	576
Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Veículos Automotores	7	8	4	4	6	8	6	7	2	5
Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	61	162	91	109	82	67	95	126	110	98

Fonte: RAIS/CAGED (2020).

A BMW foi apresentada como um chamariz para a indústria de autopeças no município, o que não ocorreu. Sobre o trabalho suas implicações também devem ser analisadas. Nesse sentido, como já apontamos, a empresa se articulou contra a criação do SINTRAMASF em 2014, no entanto, o sindicato foi oficializado e passou a representar os trabalhadores da BMW.

De acordo com o Entrevistado A, quando do início da produção da planta, no máximo dez por cento dos trabalhadores moravam em Araquari. Vieram trabalhadores de São Paulo, Curitiba e, em maior número de Joinville.

Principalmente as mãos especializadas eram de Joinville, chefes da Tupy e Embraco pediram demissão lá e vieram trabalhar na BMW. Eles [a BMW] davam preferência a quem já tinha trabalhado em montadoras. Teve trabalhador da GM [em Joinville] que saiu para trabalhar na BMW.

Hoje, em torno de cinquenta por cento residem em Araquari, mas poucos naturais daqui, a maioria veio de São Paulo, Curitiba, outras regiões e trouxe a família pra cá. Tem também trabalhador que veio de outros estados e está morando em Joinville, outros em Barra Velha, Jaraguá, Guaramirim (ENTREVISTADO A, 2020).

São pelo menos 18 ônibus que atendem apenas os trabalhadores de Joinville e pelo menos uma van para cada um dos outros municípios.

O SINTRAMASF tinha uma tarefa difícil por sua natureza, mas exacerbada por atender trabalhadores de diversas origens em uma cidade sem tradição sindical metalúrgica. Além disso, a conjuntura política nacional que se desenhou a partir de 2013, apresentou maiores dificuldades ao sindicalismo como um todo. De acordo com o Entrevistado A (2020):

O trabalhador que vem de fora [de outros estados], que tem conhecimento de outros sindicatos, chega aqui e procura nós, já o trabalhador da região é mais difícil você convencer. Tem essa vinculação feita pela mídia: sindicato, CUT e PT, eles tão querendo dizer que é um só e daí ‘dale’ paulada em nós. [...] Muitas vezes o trabalhador vai lá no Sindicato, joga a carta de oposição lá e diz “não vou dar dinheiro pro PT, não vou dar dinheiro pra CUT”, é assim, tem trabalhador que fala bem assim.

O sindicato, no entanto, conseguiu que os Acordos Coletivos de Trabalho fossem negociados diretamente com a BMW e não a partir dos acordos firmados com o Sindicato Patronal da Indústria Mecânica de Joinville e Região (Sindimec). A partir do primeiro Acordo Coletivo de Trabalho, que vigorou de primeiro de setembro de 2014 até primeiro de setembro do ano seguinte, ficou acordado o piso salarial de R\$ 1.000 para uma jornada de 44 horas de trabalho, ao passo que em 2019 era de 1.430,21.

Quadro 2. Resultados dos acordos coletivos entre a BMW e o Sindimec

<i>Benefícios/Ano</i>	<i>2014/2015</i>	<i>2015/2016</i>	<i>2016/2017</i>	<i>2018/2019</i>
Piso salarial	R\$1.100,00	R\$1.200,00	R\$1.350,00	R\$1.430,21
Reajuste salarial		8,40%	8,40%	3,67%
Participação transporte e alimentação	10%	10%	10%	-
Abono	R\$850,00	-	R\$1.000,00	-
Regime extraordinário	Adicional de 60% ou 100%	Estabelecimento do banco de horas	-	-
Vale alimentação	R\$250,00	R\$300,00	R\$350,00	R\$405,00
Vale alimentação adicional (dezembro)	-	R\$200,00	-	-
Licença maternidade	6 meses	6 meses	6 meses	6 meses
Falecimento de cônjuge	-	3 dias	3 dias**	3 dias**
Casamento ou União Estável	-	-	3 dias	3 dias

\* R\$588 para salários acima de R\$ 7.000.

\*\*Também para ascendentes, descendentes, irmãos e sogros a partir desse acordo.

Fonte: MTE (2020).

#### *4.3.3 Organização do espaço urbano e valorização do espaço*

A inserção desse objeto geográfico que é a fábrica da BMW em Araquari implica diretamente nos outros usos que podem se dar naquele território, sobretudo pelo fato de que os objetos geográficos são dotados de informação e intencionalidade, essa forma-conteúdo influencia na valorização do espaço que a rodeia.

A própria regulação dos usos do espaço urbano foi alterada e a BMW passou a ser utilizada como elemento de atração de novos investimentos, produtivos ou não, tanto pelo poder público como por agentes privados. Nesse sentido, houve flexibilização das políticas de planejamento urbano, que se mostrou como um diferencial competitivo (VOOS, 2014).

O Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Territorial de Araquari (PDPDTA) teve algumas alterações em função da empresa alemã e dos especuladores imobiliários, com a Lei Complementar nº 142, de 27 de agosto de 2012 (antes do anúncio oficial de Araquari como destino da nova planta da BMW, portanto), ao criar e alterar o zoneamento de uso e ocupação do solo no entorno da fábrica. Onde a fábrica foi construída era, antes da Lei Complementar supracitada, uma área destinada a atividades primárias no PDPDTA, classificada como Zona de Produção Primária (ZPRI), ao passo que ao norte da planta a área era destinada à conservação e uso sustentável de recursos naturais, preservação dos mananciais e da fauna e flora. No entanto, em agosto de 2012 foram criados o Corredor Industrial Automobilístico (CIA) – que deixou de existir na Minuta de Texto Legislativo para o Plano Diretor Participativo de Araquari para integrar o Corredor Industrial (CIND) localizado às margens da BR-101 –, e a Zona de Produção Industrial Automobilística (ZPIA) e as áreas ao norte do investimento passaram a pertencer as Zonas de Produção Industrial (ZPIND), destinada a atividades industriais sem nenhum controle referente ao porte dessas atividades<sup>6</sup>, como ilustra a Figura 15. A ZPIA tem como características o predomínio do uso industrial com baixa densidade populacional, potencialidade para a instalação de montadoras e fornecedoras para o setor automobilístico e facilidade de acesso à BR-101.

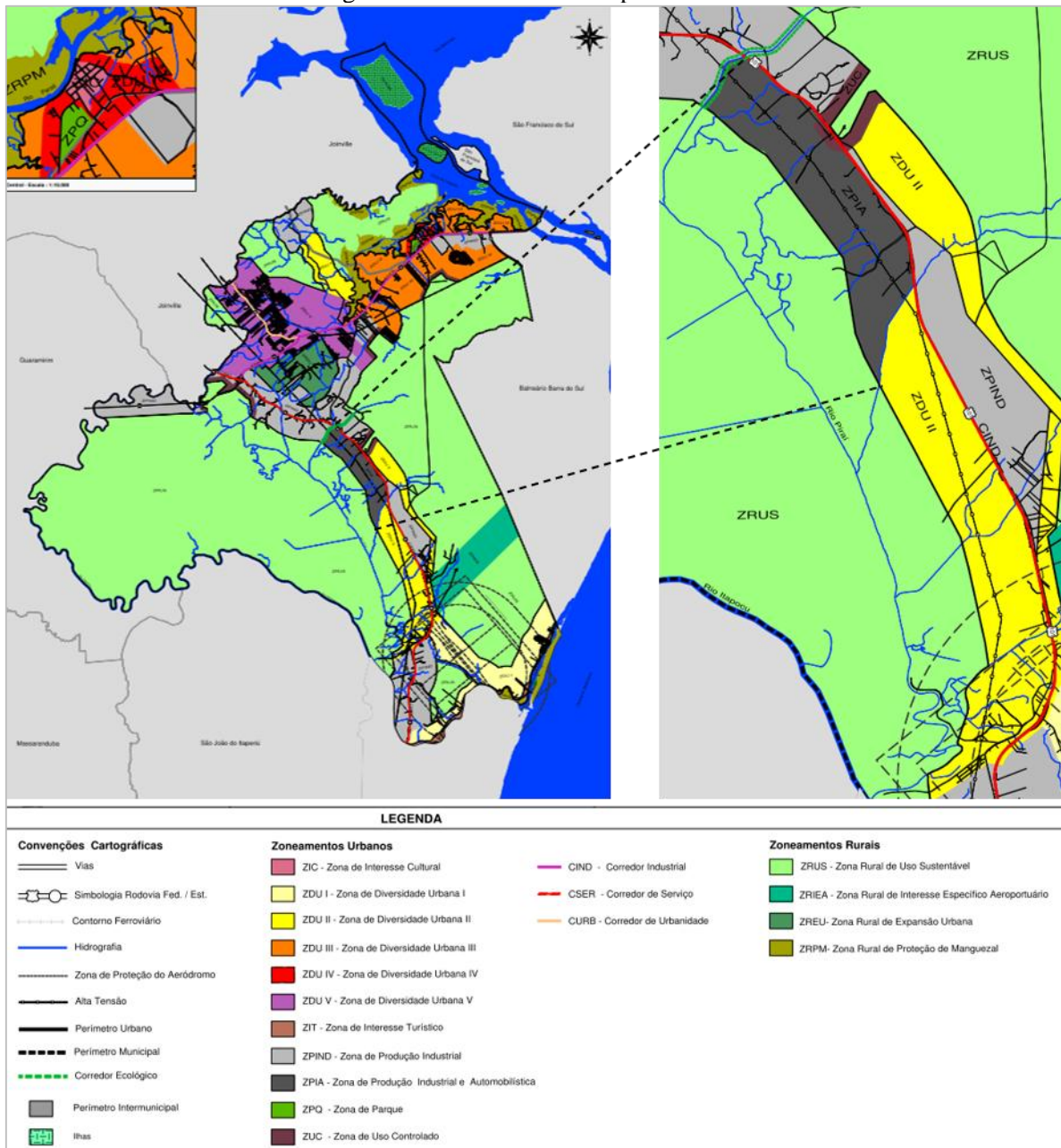
Tal ação do governo local é expressão da alienação do território, e nesse sentido, foi tão explícita a motivação das alterações no Plano Diretor em favor da BMW que o Ministério Público Federal precisou intervir em maio de 2013 e estabeleceu um Termo de Ajuste de Conduta (TAC). O procurador responsável, Tiago Alzuguir Gutierrez, declarou: “O processo teve pouca participação da população e foi feito muito rápido. Além da alteração de zoneamento

---

<sup>6</sup> Voos (2014), lembra que no caso da Renault e Volkswagen/Audi em São José dos Pinhais/PR o uso do solo urbano destinado a área de influência das montadoras sofreu alterações semelhantes.

de áreas que são objetos de demarcação de terras indígenas” (PARODI, 2013, n. p.). No entanto, o TAC resultou em apenas uma reunião e não causou nenhum constrangimento à empresa, já que este determinou a suspensão de alvarás emitidos a partir das alterações da Lei Complementar nº 142, de 27 de agosto de 2012 com exceção daqueles em favor da BMW (PARODI, 2013, n. p.). Por isso, Voos (2014, p. 54) afirma que “a pequena Araquari demonstrou que está disposta a pôr em prática uma política urbana voltada ao atendimento das demandas do capital transnacional”. O autor chama ainda atenção para uma “conurbação a fórceps” estimulada pela burguesia industrial e poder público joinvilense e pelo poder público de Araquari, uma vez que em Joinville se destina usos industriais no extremo sul da cidade e em Araquari em direção ao Norte.

Figura 16. ZPIA e ZPIND a partir de 2012



Fonte: Araquari (2018), adaptado.

Essa modificação da destinação do uso alterou, como indicamos, áreas rurais em urbanas e possibilitou aumento no preço de áreas já urbanas às margens da BR-101. Nesse sentido houve favorecimento de grandes imobiliárias e incorporadoras. Um exemplo, é já citada empresa Hacasa Empreendimentos Imobiliários, braço imobiliário do grupo H. Carlos Schneider. Exemplo do poder do grupo e de sua interlocução junto ao governo local é o Masterplan Joinville-Araquari, que foi apresentado a prefeitura em 2013. De acordo os levantamentos da empresa:

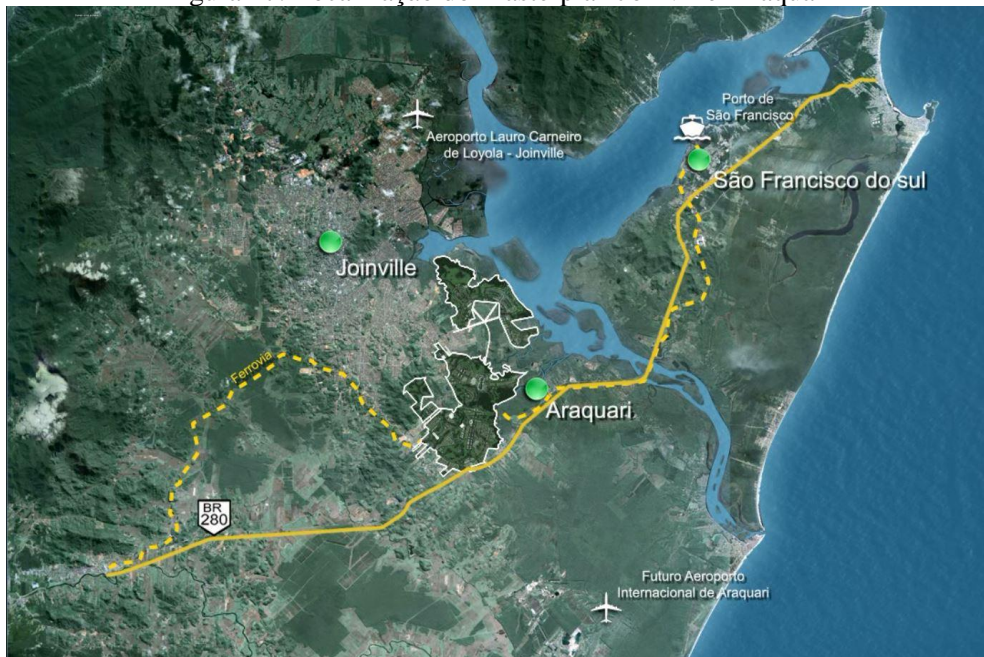
Este estudo, baseado na visão do empreendedor, tem o objetivo de orientar e direcionar os novos rumos de ocupação e desenvolvimento do município de



Araquari e da região Sul de Joinville, em um novo patamar de planejamento urbano e social com qualidade e sustentabilidade, levando em consideração as exigências das legislações vigentes, das restrições ambientais e das expectativas do empreendedor (HACASA, 2013, n. p.).

O projeto conta com 3800 hectares dos quais 70% em território araquariense e é bastante ambicioso, em sua descrição no site da empresa afirma-se que é destinado a “250.000 habitantes, o que o torna um dos maiores desenvolvimentos urbanos do Brasil” (HACASA, 2013, n. p.). A extensão e localização do empreendimento do grupo H. Carlos Schneider pode ser visto na Figura 17 e uma projeção de sua estrutura na Figura 18.

Figura 17. Localização do Masterplan Joinville-Araquari



Fonte: Hacasa (2013).

Figura 18. Projeção do Masterplan Joinville-Araquari



Fonte: Hacasa (2013).



Outras empresas como a Irineu Imóveis, empresa regional do ramo imobiliário, também tiveram ganhos com a valorização do espaço que se deu em função dos novos nexos que se instalaram em Araquari. Esse outro aspecto da valorização do espaço advém da fixação de objetos técnicos e implica diretamente no preço do solo urbano, em outras palavras, essas formas construídas no espaço resultam em criação de valor (MORAES; COSTA, 1999). Para a realização dessa valorização as empresas se utilizam largamente da propaganda, da alienação territorial. A alienação territorial, como proposta por Ribeiro (2005), corresponde a construção de um discurso, pautado no neoliberalismo, destinado à “venda” do território, ao seu uso estrito à predação dos recursos. Voltando às estratégias da Irineu Imóveis no novo momento da economia araquariense, essa empresa se utiliza de portais online para fazer propaganda do crescimento da economia de Araquari, com o claro objetivo de atrair investidores, empresas e pessoas físicas.

Em um especial publicitário no portal G1 intitulado “Araquari: a bola da vez”, a Irineu Imóveis patrocinou várias matérias publicadas em abril e maio de 2019, são alguns de seus títulos: Cultura e história: *Entenda como Araquari se tornou um dos principais polos econômicos do norte do Estado*, *O potencial econômico do norte catarinense: conheça os motivos para investir na região*, *Por que abrir sua empresa em Araquari?*, *Custo de vida em Araquari: quanto você precisa para viver bem na cidade*, *Os benefícios de morar em Araquari*. Em todas essas matérias a BMW é citada como símbolo do crescimento recente da cidade, além disso, a “desburocratização” é exaltada e as possibilidades de incentivos fiscais para instalação e ampliação de empresas é pontuada. Nesse sentido, essa forma de publicidade que resume bem como a mídia local e regional tratou a implantação da fábrica da BMW em Araquari, é precisa a definição como uma ação de alienação territorial, ou seja, um discurso elaborado em função de agentes externos e que tomam o território apenas como recurso. Esse discurso, aliás, como tentamos demonstrar, foi propagado também por agentes políticos municipais e estaduais e não só pela mídia regional.

Os próprios dados da receita proveniente de tributos relacionados à propriedade imobiliária, como o Impostos de Transmissão de Bens Imóveis (ITBI) que é pago pelo comprador de um imóvel e o Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) evidenciam a ocupação recente e valorização do espaço urbano em Araquari, como explicita a Tabela 11.

Tabela 11. ITBI e IPTU recolhidos em Araquari – anos selecionados

Ano/Imposto	ITBI	IPTU
2007	245.654	461.591
2012	842.821	798.941
2017	2.656.471	1.834.945

Valores referentes a 12/2017 a partir do INPC. Elaboração própria.

Embora a valorização do espaço urbano pareça se avolumar em Araquari os problemas relacionados à habitação no município não entram na pauta do governo municipal, como já indicamos na Tabela 6 os gastos com habitação não acompanharam proporcionalmente o crescimento da receita. Nesse sentido, foram feitas desapropriações em 2017 e 2020, nesta última foram 200 famílias expulsas de uma área de 248 mil metros quadrados que pertence à Secretaria de Patrimônio da União (SPU), o Loteamento Jardim das Oliveiras. A SPU se mostrou favorável a regulação fundiária daquelas famílias, no entanto, os moradores relataram que a prefeitura se colocou contra essa possibilidade. Como afirmou Erico José do Carmo Dias, presidente da associação de moradores do loteamento:

Tentamos marcar reuniões com ele [prefeito]. Nos recebeu uma vez, muito mal, nos xingou e desde então não tivemos mais acesso. Não temos sequer acesso a esse cadastro que eles tanto falam da secretaria de habitação. Ele diz que nós não pertencemos ao município.

Ele só quer a área se ela estiver limpa. O documento foi encaminhado em dezembro de 2018 e foi engavetado. O único apoio que tivemos foi da DPU, que fez a nossa defesa (EVARINI, 2020, n. p.).

Por tudo que levantamos, acreditamos que a estratégia de desenvolvimento orientada aos mercados internacionais tem mais a face de crescimento econômico, do que de desenvolvimento, isso porque

[...] desconsidera que os fatores decisivos para sustentar o desenvolvimento não dependem tanto do esforço para acessar nichos do mercado internacional, mas sim da capacidade interna de construir entornos facilitadores para a incorporação das inovações produtivas no tecido empresarial dos diversos âmbitos territoriais que integram um país (ALBUQUERQUE; ZAPATA, 2010, p. 212).

Assim, as verticalidades se impõem às horizontalidades a partir do acionamento do território de Araquari como ponto de interesse de alguns agentes hegemônicos. O território municipal passa a compor a rede destes agentes e através dela ser comandado por normas distantes do lugar. Como afirma Pereira (2011, p. 100): “Se o resultado do trabalho realizado num lugar não se reverte em benefício do próprio lugar, se não pertence ao próprio lugar, e se as atividades no território nacional não são feitas em função das suas próprias carências [...], temos, de fato, um território alienado”.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante os governos Lula houve crescimento atrelado ao investimento em infraestrutura física e social, além disso, houve também uma inflexão na configuração do bloco no poder a partir, sobretudo, do segundo mandato. Conforme Boito Junior (2018), frações da burguesia interna passaram a exercer a hegemonia no interior do bloco no poder e ancoradas em uma frente neodesenvolvimentista puderam influir mais sobre os rumos da política econômica. Já no primeiro governo Dilma, a presidente tentou uma guinada industrialista que não condizia nem com a capacidade ociosa da indústria brasileira naquele momento, nem com a própria natureza da burguesia industrial brasileira (SOUZA, 2019). A indústria brasileira, aliás, estava se reorganizando diante das novas configurações do mercado global e passa a importar mais, processo que desfez elos em várias cadeias produtivas e ainda assim lucrativo. As políticas de Dilma parecem ter beneficiado mais a industriais brasileiros do que à indústria brasileira, inclusive há desindustrialização a partir de 2010 (CARNEIRO, 2017).

O governo Dilma, dentro do Plano Brasil Maior, criou o Inovar-Auto, e um dos objetivos era trazer plantas industriais do setor automotivo para o Brasil e impulsionar a indústria de autopeças nacional, além de garantir a transferência tecnológica. As empresas vieram, é verdade, mas pelo que levantamos, o caso da BMW em Araquari não ter fomentado grande impulso a fornecedores nacionais, muito menos transferência de tecnologia. Sendo bastante provável que a empresa tenha vindo para aproveitar o crescimento da demanda nacional veículos, bastante significativo sobretudo no segmento de luxo, e para fugir da sobretaxação de 30% no IPI de importados e garantir a cota de importação livre desse percentual.

De qualquer forma, a lógica locacional da indústria automotiva foi alterada e municípios pequenos e sem tradição no setor passaram a receber novas unidades produtivas, como a Honda em Itirapina (SP) e a BMW em Araquari (SC). Isso indica que, com plantas mais leves, as empresas do setor buscaram localidades que oferecessem melhores condições fiscais, fluidez para a chegada e saída de peças da fábrica e menor resistência sindical. As empresas do setor aproveitaram o novo momento da economia brasileira e tiraram vantagem da guerra fiscal. Portanto, o Estado fez uso do aparato normativo para dirigir políticas de uso do território ensejando uma realidade espacial nova para o setor automotivo no país.

A *onda desenvolvimentista* foi encampada por Raimundo Colombo, governador de Santa Catarina, a partir de 2011. O governador, convergindo com exemplo do governo federal, fez uso das normas para atrair empresas e aproveitou a estrutura portuária catarinense para isso.

O Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense foi renovado ao incorporar incentivos diferenciados para alguns ramos industriais, como o automotivo e siderúrgico, e direcionar investimentos aos municípios mais pobres (com IDH menor ou igual a 95% da média estadual). Araquari era o único município da microrregião de Joinville a se enquadrar nesse último quesito e talvez isso tenha pesado, junto a outros fatores, na escolha da BMW para a localização da planta brasileira da empresa. De qualquer forma, a partir da década de 2010 o estado de Santa Catarina, em especial a microrregião de Joinville, passou a receber fábricas de grandes grupos do setor automotivo.

A microrregião de Joinville é a mais industrializada do estado e com isso logrou avanços no que se refere à fluidez territorial (aeroporto de Joinville, parte duplicada da BR-101, portos de São Francisco do Sul e Itapoá) e a densidade técnica (universidades e instituições de ensino voltadas à indústria, serviços especializados voltados à indústria como o ramo de *softwares*, e um parque industrial do setor eletro-metal-mecânico bastante consistente). Na microrregião, no entanto, o município de Araquari figurava até 2010 como um dos com menor IDH e com uma economia pouquíssimo diversificada e voltada à produção de produtos primários em pequena escala.

Araquari passou a receber grandes empresas a partir de 2010, como Hyosung, FortLev, Jefer e a própria BMW. Com isso, houve alteração significativa no uso do território municipal, na receita, nos empregos gerados e no quantitativo populacional no município. A BMW, que oficializou a construção de uma planta em Araquari em 2012, passou a ser vista como um chamariz sobrevalorizado de indústrias fornecedoras e como uma grande geradora de empregos diretos e indiretos.

Como foi exposto, pesaram para escolha da BMW por Araquari as condições oferecidas pela microrregião de Joinville, sobretudo pelo município de Joinville, com força de trabalho especializada e proximidade a cinco portos, além do rápido escoamento da produção por via rodoviária dado pela BR-101 em direção a São Paulo. Além disso, os incentivos fiscais oferecidos por Santa Catarina no período eram significativos e, certamente, influenciaram na escolha da montadora. Ademais, o município isentou, por 15 anos, a montadora de uma série de impostos municipais, que foram estendidos também às prestadoras de serviço da BMW durante a construção da fábrica. Pesou ainda, no âmbito municipal, o fato de não haver até 2014 organização sindical para o setor. O território foi visto tanto pelo Estado quanto pela empresa como mero recurso, servindo aos interesses da BMW.

O uso do território foi alterado em sua função para atender ao uso corporativo que a BMW desejava impor ao território, já em 2012 o zoneamento de uso e ocupação do solo no

entorno da fábrica foi alterado por uma Lei Complementar. A fábrica foi construída em uma área destinada a atividades primárias, classificada como Zona de Produção Primária, ao passo que, ao norte da planta, a área era destinada a conservação e uso sustentável de recursos naturais, preservação dos mananciais e da fauna e flora. Em agosto de 2012, foram criados o Corredor Industrial Automobilístico – que deixou de existir na Minuta de Texto Legislativo para o Plano Diretor Participativo de Araquari para integrar o Corredor Industrial localizado às margens da BR-101 –, e a Zona de Produção Industrial Automobilística e as áreas ao norte do investimento passaram a pertencer as Zonas de Produção Industrial destinada a atividades industriais sem nenhum controle referente ao porte dessas atividades. Tais modificações da destinação do uso transformaram áreas rurais em urbanas e possibilitaram o aumento no preço de áreas já urbanas às margens da BR-101. Podemos dizer, portanto, que houve uma coalizão urbana de crescimento, possibilitada pelo poder municipal, donos de terra e incorporadores imobiliários, que viram na vinda da empresa um grande negócio urbano.

Nesse sentido houve favorecimento de grandes imobiliárias e incorporadoras, destacadamente a Hacasa do grupo H. Carlos Schneider que possuía grandes áreas no município. Quer dizer, a instalação de uma grande multinacional no município estimulou a atividade imobiliária, por meio da qual grupos econômicos locais puderam assegurar ganhos próprios, ligados ao uso do território e não a vínculos diretos com a empresa.

Em contrapartida, na escala municipal, pelo que pudemos levantar, a instalação da planta da BMW trouxe pouco benefício para a maior parte da população, até mesmo pelo fato de não ter ocorrido atração de empresas e geração de empregos na proporção veiculada na mídia regional, anteriormente à consecução do empreendimento. Em 2018, a BMW empregava 576 trabalhadores, pouco diante de todas as vantagens concedidas. Com efeito, desde antes do início das atividades da fábrica de Araquari, a BMW passou a impor, com o aval do Estado, seus interesses.

Em suma, processou-se uma verdadeira alienação do território na qual o destino da maior parte da população araquariense foi deixado de lado em função da atividade da BMW. Entendemos, entretanto, que resultados mais positivos da implantação da fábrica em Araquari possam ser levantados no nível regional, mas na escala local as implicações territoriais foram mais negativas que positivas se tomarmos a população como um todo.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Francisco.; ZAPATA, Tania. Importância da estratégia de desenvolvimento local/territorial no Brasil. In: DOWBOR, Ladislau; POCHMANN, Marcio. **Políticas para o desenvolvimento local**. São Paulo: Perseu Abramo, 2010. P. 211-225.

ÂNCORA. **Ótimos motivos para importar por Santa Catarina**. 22 mar. 2019. Disponível em: <<https://ancoraoffices.com.br/otimos-motivos-para-importar-por-santa-catarina%EF%BB%BF/>>. Acesso em: 20 abr. 2020.

ANTAS JR., Ricardo Mendes. A articulação dos aconteceres na construção dos fluxos globais: notas sobre o circuito espacial produtivo de medicamentos na França e no Brasil. **GEOgraphia**, Niterói, v. 22, n. 48, 2020. p. 91-105.

ARBIX, Glauco. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, online, v. 17, n. 48, p. 109-129, fev. 2002.

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

BACOCINA, Denize; CLIO, Hugo. O primeiro passo de Dilma para a indústria. **Istoé**, Dinheiro, online, 10 ago. 2011. Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/noticias/economia/20110810/primeiro-passo-dilma-para-industria/2875>>. Acesso em: 31 maio 2020.

BAHIA, Luiz Dias; DOMINGUES, Edson Paulo. Estrutura de inovações na indústria automobilística brasileira. **IPEA**, Brasília, 2010. (Texto para Discussão, n. 1472).

BAKKAR, Muhamad. A indústria eletrometal-mecânica da região de Joinville: do aglomerado industrial ao arranjo produtivo local. **Tese de Mestrado em Economia**. Curitiba: UFPR, Universidade Federal do Paraná, 2009.

BAPTISTA, Maurício. Loetz: o que avançou e o que segura o desenvolvimento de Araquari. **A Notícia**, online, 30 maio 2016. Disponível em: <<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/geral/joinville/noticia/2016/05/loetz-o-que-avancou-e-o-que-segura-o-desenvolvimento-de-araquari-5820276.html>>. Acesso em 30 ago. 2017.

BARBOSA, Nelson. Dez anos de política econômica. In: Sader, Emir. (org.), **10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma**. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO Brasil, 2013.

BASTOS, Pedro Paulo Zahluth. Austeridade para quem? A crise global do capitalismo neoliberal e as alternativas no Brasil. **Texto para Discussão**, v. 257, IE Unicamp, 2015.

BASTOS, Pedro Paulo Zaluth; HIRATUKA, Célio. A política econômica externa do governo Dilma Rousseff: comércio, cooperação e dependência. **Texto para Discussão**, 2017.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga.; BASTOS, Pedro Paulo Zaluth. Introdução: Austeridade para quem? In: \_\_\_\_\_. (Org.). **Austeridade para quem?** Balanço e perspectivas do governo Dilma Rousseff. São Paulo: Carta Maior; Friedrich Ebert Stiftung, 2015. Disponível em: <[http://cartamaior.com/\\_a/docs/2016/02/15.pdf](http://cartamaior.com/_a/docs/2016/02/15.pdf)>. Acesso em: 3 jul. 2018.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga. Balzac e a desindustrialização. **Valor Econômico**, online, 3 jul. 2018. Disponível em: <<https://www.valor.com.br/opiniaio/5633957/balzac-e-desindustrializacao>>. Acesso em: 3 jul. 2018.

BENKO, Georges. Organização econômica do território: algumas reflexões sobre a evolução no século XX. In: Santos, Milton; Silveira, Maria Laura e Souza, Maria Adélia (orgs.) **Território – Globalização e Fragmentação**. São Paulo, Hucitec/Anpur, 1994, p. 51-71.

BENKO, Georges; PECQUEUR, Bernard. Os recursos de territórios e os territórios de recursos. **Geosul**, Florianópolis, v. 16, n. 32, p. 32-50, jan. 2001.

BERNARDES, Adriana et al. **O papel ativo da Geografia: um manifesto**. São Paulo: Laboplan, 2000.

BIZ, Carolina. **O desenvolvimentismo conservador catarinense de 2007 a 2015**. 2017. 132 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Socioeconômico, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2017.

BMW começa exportação de veículos produzidos na fábrica de Araquari. **A Notícia**, online, 29 jun. 2016. Disponível em: <<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/negocios/noticia/2016/06/bmw-comeca-exportacao-de-veiculos-produzidos-na-fabrica-de-araquari-6263586.html>>. Acesso em: 3 de set. 2017.

BMW. **Annual Report 2018**. Disponível em: <<https://www.press.bmwgroup.com/portugal/article/detail/T0293399PT/bmw-group-annual-report-2018>>. Acesso em: 27 jul. 2019.

BMW. **Celebrando 2 anos de fábrica no Brasil**. Uma fábrica construída, muitos sonhos realizados. Disponível em: <<https://www.bmw.com.br/pt/topics/fascination-bmw/fabrica/fabrica.html>>. Acesso em 4 ago. 2018.

BMW. **Modelos e preços. 2020**. Disponível em: <<https://www.bmw.com.br/pt/all-models.html>>. Acesso em: 05 mar. 2020.

BMW PRESS. **Produzido no Brasil, novo BMW X1 chega à rede de concessionárias do País no dia 21 de outubro. 17 out. 2019**. Disponível: <<https://www.press.bmwgroup.com/brazil/article/detail/T0301877PT/produzido-no-brasil-novo-bmw-x1-chega-%C3%A0-rede-de-concession%C3%A1rias-do-pa%C3%ADs-no-dia-21-de-outubro?language=pt>>. Acesso em: 14 fev. 2019.

BOITO JR., Armando. **Reforma e crise política no Brasil: os conflitos de classe nos governos do PT**. Campinas: Editora da Unicamp. São Paulo: Editora da Unesp, 2018.

BOITO JR., Armando; BERRINGER, Tatiana. Brasil: classes sociais, neodesenvolvimentismo e política externa nos governos Lula e Dilma. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, v. 21, n. 47, p. 31-38, set. 2013.

BOL. **Lula visita Porto de Itajaí (SC) e oficializa ajuda do governo federal ao Estado**. Disponível em: <<https://noticias.bol.uol.com.br/brasil/2008/12/12/ult4733u26893.jhtm>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

BRANDÃO, Carlos Antônio. Localismos, mitologias e banalizações na discussão do processo de desenvolvimento. **Anais do VII Encontro Nacional de Economia Política e II Colóquio Latino-Americano de Economistas Políticos**, 2002

BRANDÃO, Carlos Antônio. Anotações para uma geoeconomia política transescalar do subdesenvolvimento histórico-geográfico desigual na periferia do capitalismo: lições para América Latina? In: BRANDÃO, Carlos; FERNÁNDEZ, Victor Ramiro; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (org.): **Escalas espaciais, reescalamentos e estatalidades: lições e desafios para América Latina**. Rio de Janeiro: Letra Capital / Observatório das Metrôpoles, 2018. p. 326-360.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos; NASSIF, André; FEIJÓ, Carmem. A reconstrução da indústria brasileira: a conexão entre o regime macroeconômico e a política industrial. **Revista de Economia Política**, v. 36, n. 3, p. 493-513, 2016.

BUGIATO, Caio. A importância do BNDES na política externa do governo Lula. **Cadernos do desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 12, n. 21, p. 43-69, jul./dez. 2017.

CABRAL, Elisa Bezerra. **Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de Itapoá - SC**. 2011. 290 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

CARCANHOLO, Marcelo Dias. Inserção externa e vulnerabilidade da economia brasileira no governo Lula. In: MAGALHÃES, J. P. A. et al. **Os anos Lula: contribuições para um balanço crítico**. São Paulo: Ed. Garamond, 2010.

CARNEIRO, Mariana. Gasto com pesquisa na indústria automotiva caiu no Inovar-Auto. **Folha de São Paulo**, online, 21 dez. 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/12/1945022-gasto-com-pesquisa-caiu-no-inovar-auto.shtml>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

CARNEIRO, Ricardo. Navegando a contravento. Uma reflexão sobre o experimento desenvolvimentista do governo Dilma Rousseff. **Texto para Discussão**. Campinas, IE-UNICAMP, 2017.

CARVALHO, Laura. **Valsa brasileira: do boom ao caos econômico**. São Paulo: Todavia, 2018.

CASTILLO, Ricardo; FREDERICO, Samuel. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 22, n. 3, p. 461-474, Dezembro 2010.

CATAIA, Márcio Antônio. **Território nacional e fronteiras Internas: a fragmentação do território brasileiro**. 252 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 2001.

CATAIA, Márcio Antônio. Território político: fundamento e fundação do Estado. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 23, n. 1, p. 115-125, Abr. 2011.

CATAIA, Márcio Antônio. Território usado e federação: articulações possíveis. **Educ. Soc.**, Campinas, v. 34, n. 125, p. 1135-1151, Dez. 2013.

CATAIA, Márcio Antônio. A Alienação do Território: o papel da guerra fiscal no uso, organização e regulação do território brasileiro. In: SOUZA, M. A. **Território brasileiro: usos e abusos**. Maceió: Eduneal, 2017.

CAULYT, Fernando. Brasil é estratégico para crescimento da BMW, diz diretor da fábrica de SC. **DW Brasil**, Economia, 11 mar. 2015. Disponível em: <<https://www.dw.com/pt-br/brasil-%C3%A9-estrat%C3%A9gico-para-crescimento-da-bmw-diz-diretor-da-f%C3%A1brica-de-sc/a-18306451>>. Acesso em: 10 abr. 2020.

CELESC. Inaugurada a subestação Araquari-Corveta. **CELESC**, online, 27 jul. 2020. Disponível em: <<https://www.celesc.com.br/listagem-noticias/inaugurada-a-subestacao-araquari-corveta>>. Acesso em: 24 ago. 2020.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CISER. A Empresa. Disponível em: <<http://www.ciser.com.br/sobre/a-empresa>>. Acesso em: 3 set. 2017.

CLARO JUNIOR, José Augusto; SANTOS, Leandro Bruno. Estado e dinâmica econômica e locacional da indústria automobilística brasileira no século XXI. **Formação**, Presidente Prudente, v. 25, n. 46, p. 47-64, set./dez. 2018.

CODATO, Adriano Nervo; PERISINOTTO, Renato Monseff. O estado como instituição. Uma leitura das “obras históricas” de Marx. **Crítica Marxista**, n. 13, p. 9-28, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. Corporação, Práticas Espaciais e Gestão do Território. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 54(3), p. 115-121, 1992.

CORRÊA, Vanessa Petrelli; SANTOS, Claudio Hamilton dos. Modelo de crescimento brasileiro e mudança estrutural? avanços e limites? In: CORRÊA, Vanessa Petrelli. (Org.). **Padrão de Acumulação e desenvolvimento brasileiro**. São Paulo: Ed Fundação Perseu Abramo, 2013.

COSTA, Rodrigo Morem; HENKIN, Hélio. Estratégias competitivas e desempenho da indústria automobilística no Brasil. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 25, n. 2, p. 457-487, 2016.

CRISTOFOLINI, Nilton José. **Desenvolvimento Socioeconômico de Joinville/SC e a ocupação dos Manguezais do Bairro Boa Vista**. 2013. 332 f. Tese (Pós-Graduação em Geografia), Universidade Federal de Santa Catarina- UFSC. Orientação de José Messias Bastos. Florianópolis, 2013.



CUNHA, Roberto da. **Avaliação dos aspectos tributários do Inovar-Auto**: programa de incentivos à indústria automotiva. 2017. 125 f. Dissertação (Mestrado Profissional) – Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2017.

Dardot, Pierre; Laval, Christian. **A Nova Razão do Mundo**: Ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

DIEGUES JR., Antônio Carlos. As transformações no padrão de organização e acumulação da indústria: da desindustrialização à “Doença Brasileira”. In Luiz Gonzaga Belluzzo; Pedro Paulo Zahluth Bastos (orgs.), **Austeridade para quem? Balanço e perspectivas do governo Dilma Rousseff**, 2015. Disponível em: [http://cartamaior.com/\\_a/docs/2016/02/15.pdf](http://cartamaior.com/_a/docs/2016/02/15.pdf), acesso em 11/03/2018.

DIEGUES, Antônio Carlos; ROSSI, Caroline Gut. Além da desindustrialização: transformações no padrão de organização e acumulação da indústria em um cenário de ‘Doença Brasileira’. **Texto para Discussão**, v. 291, IE Unicamp, 2017.

DINIZ, Clélio Campolina; CROCCO, Marco Aurélio. Reestruturação econômica e impacto regional: O novo mapa da indústria brasileira. **Nova Economia**, v. 6, n. 1, jul. 1996.

DUCLÓS, Nei. **FIESC 65 anos**: O passo à frente da indústria catarinense. Santa Catarina: Editora Expressão, 2015. Disponível em: [http://expressao.com.br/ebooks/FIESC\\_65anos/ebook-fiesc-65-anos.pdf](http://expressao.com.br/ebooks/FIESC_65anos/ebook-fiesc-65-anos.pdf). Acesso em: 06 abr. 2020.

ESPÍNDOLA, Carlos José. O impacto geoeconômico da reestruturação técnico-econômica nas estruturas produtivas catarinense. **Formação (Online)**, v. 25, n. 44, 2018.

ESTADÃO. **Localização definiu escolha de Araquari**. 11 ago. 2013. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,localizacao-definiu-escolha-de-araquari-imp-1062823>. Acesso em 15 fev. 2019.

EVARINI, Adrieli. “Vamos sair e ir pra onde?”, diz morador de ocupação em Araquari. **ND Mais**, 15 jan. 2020. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/vamos-sair-voluntariamente-e-ir-pra-onde-afirma-morador-de-ocupacao-em-araquari/>. Acesso em: 22 jul. 2020.

FELIPE JR., Nelson Fernandes. A dinâmica recente do transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 20, p. 33-65, jan./jul., 2019.

FERNANDES, Florestan. **Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina**. São Paulo: Global, 2009.

FERREIRA FILHO, Valter Silva. et al. Inovar-Auto & Alianças Estratégicas: Um novo cenário de cooperação para Montadoras e Fornecedores de Auto-peças 2013. Anais do **Simpósio de excelência em gestão e tecnologia**. Resende, 2013.

FIESC. **Incentivos à economia**: mitos e verdades. 2018. Disponível em: <http://www2.fiescnet.com.br/web/uploads/recursos/e8bf47e4036313a98a01ba84713533ce.pdf>. Acesso em: 26 abril 2020.

FINDLAY, Eleide Abril Gordon. A ocupação territorial do município de Araquari em Santa Catarina. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 24., 2007, São Leopoldo, RS. Anais do **XXIV Simpósio Nacional de História** – História e multidisciplinaridade: territórios e deslocamentos. São Leopoldo: Unisinos, 2007. Disponível em: <https://anais.anpuh.org/?p=17154>. Acesso em 27 ago. 2017.

FONSECA, Pedro César Dutra. Desenvolvimentismo não é sinônimo de intervencionismo. **Folha de São Paulo**, online, 6 mar. 2016. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2016/03/1746425--desenvolvimentismo-nao-e-sinonimo-de-intervencionismo.shtml?cmpid=compfb>. Acesso em: 29 jul. 2019.

FREDERICO, Samuel. Circuito espacial produtivo do café e o jogo de escalas. **Mercator**, Fortaleza, v. 1, n. 13, p. 37-48, jan./abr. 2014.

FREIRE, I. S. **Ecoss de democratização**: uma análise das vozes do processo de transição do regime militar em Joinville. 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Curso de Pós-Graduação em História

do Centro de Ciências Humanas e da Educação, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

FROEHLICH, Átila. Central da BMW em Joinville deve movimentar 20 mil veículos em 2014. **Clic RBS**, 8 maio 2014. Disponível em: <<http://osoldiario.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2014/05/central-da-bmw-em-joinville-deve-movimentar-20-mil-veiculos-em-2014-4495324.html>>. Acesso em: 25 jun. 2020.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Padrões de crescimento e diferenciação econômica em Santa Catarina**. 401 f. Tese (Doutorado em Economia). Campinas: UNICAMP, 2001.

GOULARTI FILHO, Alcides. Formação econômica de Santa Catarina. Disponível em: <[http://www.abphe.org.br/arquivos/2003\\_alcides\\_goularti\\_filho\\_formacao-economica-de-santa-catarina.pdf](http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_alcides_goularti_filho_formacao-economica-de-santa-catarina.pdf)>. Acessado em: 1 jul. 2017.

GOULARTI FILHO, Alcides. As respostas do Porto de Itajaí à dinâmica da economia catarinenses. **Revista de Economia**, Curitiba, v. 34, n. 1, p.25-49, abr. 2008.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação Econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 2016.

GOULARTI, Juliano Giassi. **Incentivos fiscais, acumulação e desenvolvimento desigual em Santa Catarina**. 2014. 163 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Desenvolvimento Regional, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional – PPGDR, Universidade Regional de Blumenau – FURB, Blumenau, 2014.

HACASA. **Masterplan**. 2013. Disponível em: <<http://www.hacasa.com.br/imovel/master-plan>>. Acesso em: 20 maio 2020.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2005.

HARVEY, David. **A loucura da razão econômica: Marx e o capital no século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2018.

HYOSUNG. Hyosung Corporation and Subsidiaries. Disponível em: <[http://www.hyosung.com/ir/report/download.do?fileName=/downloads/auditreport/en/2016\\_Consolidated\\_Financial\\_Statements.pdf](http://www.hyosung.com/ir/report/download.do?fileName=/downloads/auditreport/en/2016_Consolidated_Financial_Statements.pdf)>. Acesso em: 11 set. 2017.

JORNAL ESTADÃO. Veja a íntegra... Economia. 22 jan 2007. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,veja-a-integra-do-discurso-do-presidente-lula,20070122p19200>>. Acesso em 04 maio 2020.

KAHIL, Samira Peduti. Usos do território: uma questão política. **X Encontro de Geógrafos da América Latina**. *Anais...* São Paulo: USP. 2005. p. 7193-7204.

KAHIL, Samira Peduti. Usos do território: uma questão política. **Estudos geográficos**, Rio Claro, v. 10, n. 2, jul./dez., 2012, pp. 26-36.

KOBS, Laryssa Paola. **Instituições subnacionais e o investimento direto externo: caso BMW**. 2017. 107 f. TCC (Graduação) - Curso de Relações Internacionais, Universidade do Sul de Santa Catarina, Florianópolis, 2017

LARA, Leonardo. BMW Brasil já adiou planos em um ano por ausência do Rota 2030. **UOL Economia**, online, 11 jun. 2018. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/bloomberg/2018/06/11/bmw-brasil-ja-adiou-planos-em-um-ano-por-ausencia-do-rota-2030.htm>>. Acesso em: 20 fev. 2020.

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales.**, Barcelona, 11, 1 agosto 2007. n. p. Disponível em: <[http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24507.htm#\\_edn1](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24507.htm#_edn1)>. Acesso em: 21 Fevereiro 2018.

- LEO, Sergio. Medida deve afetar até oito montadoras. **Valor Econômico**, online, 16 set. 2011. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/1008710/medida-deve-afetar-ate-oito-montadoras>>. Acesso em: 30 jul. 2019.
- LINS, Hoyêdo Nunes; ALVES, Pedro Assumpção. A indústria automobilística e o Brasil: uma abordagem na ótica das cadeias mercantis globais. In: X Encontro Nacional de Economia Política, 2005, Campinas. **Anais... X Encontro Nacional de Economia Política, 2005**. v. 1. p. 2305-2330. Disponível em: <[http://www.gpepsm.ufsc.br/html/arquivos/LINS\\_2005.pdf](http://www.gpepsm.ufsc.br/html/arquivos/LINS_2005.pdf)>. Acesso em: 05 jun. 2019.
- LINZMEYER, Simone Maria Virmond Vieira. **Indústria automobilística: a implantação do BMW group em Araquari, Santa Catarina, Brasil**. 2014. 174 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- LOETZ, Claudio. Hyosung começa a produzir em Araquari. **A Notícia**, online, 22 set. 2011. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/loetz/2011/09/22/hyosung-comeca-a-produzir-em-araquari/?topo=84,2,18,,84>>. Acesso em: 01 ago. 2017.
- LOETZ, Claudio. **Lentamente, BMW está demitindo funcionários**. A Notícia. 4 out. 2018. Disponível em: <<https://www.nsctotal.com.br/colunistas/loetz/lentamente-bmw-esta-demitindo-funcionarios>>. Acesso em: 6 dez. 2019.
- MAMIGONIAN, Armen. Estudo Geográfico das Indústrias de Blumenau. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, p. 63-155, jul./set. 1965.
- MAMIGONIAN, Armen. Vida Regional em Santa Catarina. **Orientação**, São Paulo, n. 2, set.1966.
- MARCELINO, Paula. Sindicalismo e neodesenvolvimentismo: analisando as greves entre 2003 e 2013 no Brasil. **Tempo social**, São Paulo, v. 29, n. 3, p. 201-227, Dez. 2017. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-20702017000300201&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702017000300201&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 07 out. 2019.
- MARTINS, Arícia. FIESP diz que aumento do IPI sobre carros é “bem-vindo”. **Valor econômico**, online, 16 set. 2011. Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2011/09/16/fiesp-diz-que-aumento-do-ipi-sobre-carros-e-bem-vindo.ghtml>>. Acesso em: 5 jun. 2020.
- MARTUSCELLI, Danilo Enrico. **Crises políticas e capitalismo neoliberal no Brasil**. Curitiba: CRV, 2015.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto comunista**. São Paulo: Boitempo, 1998.
- MASCARO, Alysson Leandro. **Estado e forma política**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MDIC. **Avaliação de Impacto do Programa Inovar-Auto**. 2019. Disponível em: <[http://www.mdic.gov.br/images/REPOSITORIO/sdci/InovarAuto/Avaliacao\\_de\\_Impacto\\_-\\_Inovar-Auto.pdf](http://www.mdic.gov.br/images/REPOSITORIO/sdci/InovarAuto/Avaliacao_de_Impacto_-_Inovar-Auto.pdf)>. Acesso em: 4 fev. 2020.
- MORAES, Antonio Carlos Robert.; COSTA, Wanderley Messias. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. São Paulo: Editora Hucitec, 1999.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. Geografia, interdisciplinaridade e. **GEOUSP – Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 9-39, 2014.
- NASCIMENTO, Ana Paula. **Sindicalismo e política: o Sindicato dos Metalúrgicos de Joinville diante o primeiro governo Dilma Rousseff (2011-2014)**. 2017. 123 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Sociais) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2017.
- NASCIMENTO, Rejane Prevot; SEGRE, Lidia Micaela. Flexibilidade Externa e Flexibilidade Interna na Indústria Automobilística: O Caso de Uma Montadora do Sul Fluminense. **Anais... IV Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia**, Resende, 2007.
- NAVARRO, Rodrigo; DIAS, Murillo; VALLE, André Bittencurt do. BMW and Brazilian federal government - enhancing the autnomotive industry regulatory environment, **International Journal of Arts and Science**, n. 6, v. 2, p. 551-567, 2013.

NOTÍCIAS DO DIA. Santa Catarina disputou a fábrica da BMW com outros oito estados. 9 out. 2014. Disponível em: <<https://ndonline.com.br/joinville/noticias/santa-catarina-disputou-a-fabrica-da-bmw-com-outros-oito-estados>>. Acesso em 3 set. 2017.

OFFE, Claus. **Trabalho e Sociedade: Problemas estruturais e Perspectivas para o Futuro da ‘Sociedade do Trabalho’**. Vol I, A Crise. Rio de Janeiro: Edições Tempo Brasileiro, 1989.

ORDÓÑEZ, Sergio. **Repensando el estado y el desarrollo en américa latina: en la búsqueda de una vía posneoliberal de desarrollo**. 2014. Disponível em: <[http://www.proglocode.unam.mx/sites/proglocode.unam.mx/files/Edo\\_desarrollo\\_AL%28T%29.pdf](http://www.proglocode.unam.mx/sites/proglocode.unam.mx/files/Edo_desarrollo_AL%28T%29.pdf)>. Acesso em: 10 ago. 2018.

ORJECOSKI, Lis Graziela. TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS NO MUNICÍPIO DE ARAQUARI (SC). 128 f. **Dissertação de Mestrado**. Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental. Universidade do Estado de Santa Catarina. Florianópolis, 2018.

PARODI, Aline Machado. TAC suspende emissão de alvarás em Araquari. **ND Mais**, 11 jun. 2013. Disponível em: <<https://ndmais.com.br/economia/tac-suspende-emissao-de-alvaras-em-araquari/>>. Acesso em: 13 jun. 2020.

PARRONCHI, Pietro. O programa INOVAR AUTO e a indústria de autopeças brasileiras. **Paulo Gala**, Economia & Finanças, 20 jul. 2019. Disponível em: <<https://www.paulogala.com.br/o-programa-inovar-auto-e-complexidade-nas-autopecas-brasileiras/>>. Acesso em: 20 fev. 2020.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. Território e política: práxis invertidas e desafios da existência. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 23, n. 1, p. 95-104, Abril 2011.

PESSOA, Samuel. Inovar-Auto não foi um sucesso. **Blog do IBRE**, FGV, online, 19 jan. 2018. Disponível em: <<https://blogdoibre.fgv.br/posts/inovar-auto-nao-foi-um-sucesso>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

PINTO, Eduardo Costa.; BALANCO, Paulo. Estado, bloco no poder e acumulação capitalista: uma abordagem teórica. **Rev. Econ. Polit.**, São Paulo, v. 34, n. 1, p. 39-69, março 2014.

POULANTZAS, Nicos. **Poder Político e Classes Sociais**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1977.

POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder, o socialismo**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1980.

PRIES, Ludger. Driving with Engineers Professionalism and Family Values: the BMW Trajectory from a Regional Carmaker to a Global Premium Player. In: FREYSSINET, Michel. (Org.). **The Second Automobile Revolution: Trajectories of the World Carmakers**. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2009.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RAMALHO, José Ricardo. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 48, n. 3, p. 491-523, set. 2005.

REVISTA Piauí. **O desenvolvimentista**, out. 2010.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Outros territórios, outros mapas. **OSAL : Observatorio Social de América**, Buenos Aires, v. 16, n. 6, p. 263-272, junho 2005.

ROCHA, Isa. **O Industrialização de Joinville (SC): da gênese às exportações**. (1994) Dissertação (Mestrado) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.

ROCHA, Isa de Oliveira. (org.). **Atlas Geográfico de Santa Catarina**. 2. ed. Florianópolis: UDESC, 2016.

RODOLFO, Fabiano. O nordeste catarinense: uma abordagem a partir da ideia de região de aprendizagem. **Revista NECAT-Revista do Núcleo de Estudos de Economia Catarinense**, v. 3, n. 6, p. 57-79, 2014

RODRIGUES, Henrique. Os seis anos em que a BMW só produziu panelas e quase desapareceu. **Revista Quatro Rodas**, online, 3 fev. 2020. Disponível em: <<https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/os-seis-anos-em-que-a-bmw-so-produziu-panelas-e-quase-desapareceu/>>. Acesso em: 12 maio 2020.

ROLLI, Claudia. 6 Estados disputam fábrica da BMW no país. **Folha de São Paulo**, online, 12 maio 2011. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mercado/me1205201116.htm>>. Acesso em: 30 jul. 2019.

ROUSSEFF, Dilma. **Discurso da Presidenta da República, Dilma Rousseff, durante cerimônia de abertura do 27º Salão Internacional do Automóvel**. 24 out. 2012. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/dilma-rousseff/discursos/discursos-da-presidenta/discurso-da-presidenta-da-republica-dilma-rousseff-durante-cerimonia-de-abertura-do-27o-salao-internacional-do-automovel>>. Acesso em: 12 fev. 2020.

SAES, Décio Azevedo Marques. Capitalismo e processo político no Brasil: a via brasileira para o desenvolvimento do capitalismo. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 1, n. 6, p. 11-28, jan./jul. 2016.

SAMPAIO, Lucas. Grandes indústrias, pequenas cidades. **Folha de São Paulo**, online, 25 nov. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mercado/140448-grandes-industrias-pequenas-cidades.shtml>>. Acesso em: 01 ago. 2018.

SANTA CATARINA. **Decreto n.º105, de 14 de março de 2007**. Regulamenta a lei n.º13.992, de 2007, que instituiu o programa Pró-Emprego. Santa Catarina, 2007.

SANTA CATARINA. **Lei n.º13.992, de 15 de fevereiro de 2007**. Institui o programa Pró-Emprego e estabelece outras providências. Santa Catarina, 2007.

SANTA CATARINA. **Plano SC@2022**. Disponível em: <<https://www.sc.gov.br/governo/acoesdegoverno/desenvolvimento-economico/plano-sc-2022>>. Acesso em: 11 maio 2020.

SANTOS, Angela Maria Medeiros Martins; PINHÃO, Caio Márcio de Avila Martins. Investimentos do complexo automotivo: atuação do BNDES. **BNDES Setorial**, v. 12, p. 3-15, 2000.

SANTOS, Fábio Pádua dos. O Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (PRODEC) é uma Boa Política de Desenvolvimento? Anais do **XIII Encontro de Economia Catarinense**, 2019, Criciúma-SC. XIII Encontro de Economia Catarinense: transformações no mundo do trabalho, 2019.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

SANTOS, Milton. Circuitos espaciais da produção: um comentário. In: SOUZA, Maria. Adélia de; SANTOS, Milton. **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, 1986.

SANTOS, Milton. **Desafio do ordenamento territorial: “O pensamento”**. 1994. Disponível em: <<http://ricardoantassjr.org/wp-content/uploads/2015/07/Desafio-do-Ordenamento-Territorial1.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2018.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2004.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008a.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

- SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.
- SANTOS, Milton; RIBEIRO, Ana Clara Torres. **O conceito de região concentrada**. Universidade Federal do Rio de Janeiro, IPPUR e Departamento de Geografia, 1979.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Editora Record, 2012.
- SCHAPIRO, Mario Gomes. O estado pastor e os incentivos tributários no setor automotivo. **Rev. Econ. Polit.**, São Paulo, v. 37, n. 2, p. 437-455, Jun. 2017.
- SCHOULTEN, Alessandra Inês. **A política de inovação catarinense: uma avaliação do plano SC@2022**. 2015. 112 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Departamento de Economia e Relações Internacionais, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.
- SIDEMS. Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Municipal Sustentável. **Índice de Desenvolvimento Sustentável dos Municípios Catarinenses**. 2018.
- SILVA, Adriano Gonçalves da. **A indústria de fosfato no Alto Paranaíba e a valorização dos territórios de mineração no contexto da globalização**. 2020. 153 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2020.
- SILVA, Cleide. **Capacidade ociosa das montadoras chega a 62%**. Estadão. 7 abr. 2016. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,capacidade-ociosa-das-montadoras-chega-a-62,10000025307>>. Acesso em: 6 jun. 2019.
- SILVEIRA, Maria Laura. Concretude territorial, regulação e densidade normativa. **Revista Experimental**, São Paulo, v. 1, n. 2, p. 35-45, Março 1997.
- SILVEIRA, Maria Laura. Uma situação geográfica: Do método à metodologia. **Revista Território**, Rio de Janeiro, n. 6, p.21-28, jan./jun. 1999.
- SILVEIRA, Maria Laura. A região e a invenção da viabilidade do território. In: SOUZA, M. A. A. D. **Território brasileiro: usos e abusos**. Campinas: Edições Territorial, 2003. p. 408-416.
- SILVEIRA, Maria Laura. Um território, uma região: quando o tempo desmancha as coerências. **Ciência Geográfica**, Bauru, v. 13, n. 1, p. 24-30, jan./jul. 2008.
- SILVEIRA, Maria Laura. Território usado: Dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade. **Ciência geográfica**, Bauru, v. 15, n. 1, p. 4-12, 2011.
- SINGER, André. Cutucando onças com varas curtas: O ensaio desenvolvimentista no primeiro mandato de Dilma Rousseff (2011-2014). **Novos Estudos**, São Paulo, n. 102, p. 43-71, 2015.
- SOUZA, Angelita Matos. Arriscando uma compreensão do primeiro governo Dilma. **Anais XXI Encontro Nacional de Economia Política**, 2016, São Bernardo do Campo, UFABC. Economia Política da Recessão, 2016.
- SOUZA, Angelita Matos. Governos do PT: Dependência e Desenvolvimento. **9º Congresso Latino-Americano De Ciência Política** (Alacip), 2017, Montevidéu. Trabajos presentados. Montevidéu: ALACIP, 2017.
- SOUZA, Angelita Matos. **Dependência e governos do PT**. Tese (Livre docência) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas – UNESP - Campus de Rio Claro. 2019. 177p.
- SOUZA, Davisson Cangussu; TRÓPIA, Patrícia Vieira. Greves, conjuntura político-econômica e transformações ideológicas no sindicalismo brasileiro recente (1989-2013). In: **III International Conference Strikes and Social Conflicts: Combined historical approaches to conflict.**, 2016,

Barcelona. III International Conference Strikes & Social Conflicts - Aproximaciones históricas combinadas a la conflictividad. Barcelona: Proceedings, 2016.

SOUZA, Giane Maria de. **Cidade onde se trabalha: a propagação ideológica do autoritarismo estadonovista em Joinville**. Itajaí: Editora Maria do Cais, 2008.

SWYNGEDOUW, Erik. Globalização ou glocalização?: redes, territórios e reescalonamento. In: BRANDÃO, Carlos Antônio; FERNÁNDEZ, Victor Ramiro; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. (Org.) **Escalas espaciais, reescalonamentos e estatalidades: lições e desafios para América Latina**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2018. p. 71-106.

TEIXEIRA, Rodrigo Alves; PINTO, Eduardo Costa. A economia política dos governos FHC, Lula e Dilma: dominância financeira, bloco no poder e desenvolvimento econômico. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 21, p. 909-941, dez. 2012.

TERNES, Apolinário. **História de Joinville: uma abordagem crítica**. Joinville: Meyer, 1984.

TERNES, Apolinário. **História econômica de Joinville**. Joinville: Meyer, 1986.

TERNES, Apolinário. **A estratégia da confiança: Fundação Tupy: História**. 2. ed. Joinville, 1988.

TERNES, Apolinário. **Joinville: a construção da cidade**. Joinville: SEIGRAF, 1993.

TERRA. **BMW receberá financiamento de R\$ 200 milhões para se instalar em SC**. 26 out. 2012. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/bmw-recebera-financiamento-de-r-200-milhoes-para-se-instalar-em-sc,324833a5fe53d310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>>. Acesso em: 12 out. 2018.

TOZI, Fábio. O território como recurso: a privatização das telecomunicações no Brasil. Do leilão dos fragmentos à totalidade do território. **Geosul**, Florianópolis, v. 24, n. 48, p. 47-66, jul./dez., 2009.

VACCARI, Gabriel da Silva. **Empresariado e política no Brasil contemporâneo: o discurso da Fiesp e dos banqueiros frente à política econômica do governo Dilma Rousseff (2011-14)**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2016. VALOR ECONÔMICO, 2012

VALENTE, José Augusto. (Org.). **Infraestrutura, transportes e mobilidade territorial**. Coleção Projetos para o Brasil. São Paulo: Editora da Fundação Perseu Abramo, 2013. Disponível em: <[https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2017/05/mioloValentefinal\\_28\\_01-1.pdf](https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2017/05/mioloValentefinal_28_01-1.pdf)>. Acesso em: 02 fev. 2020.

VARGAS, Tiago Bernardino; PINTO, Geraldo Augusto. Inovar-auto: continuação ou ruptura da indústria dependente? In: Jornada Nacional De Desenvolvimento e Políticas Públicas, 2. 2018, Criciúma. **Anais...** Criciúma: Unesc, 2018. p. 1-12.

VEJA. **Sinônimo de carros de luxo e símbolo da indústria alemã, BMW completa 100 anos**. 8 mar. 2016. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/economia/sinonimo-de-carros-de-luxo-e-simbolo-da-industria-alema-bmw-completa-100-anos/>>. Acesso em: 20 jan. 2020.

VILLAVERDE, João. BMW apresenta projeto de fábrica no Brasil. **Valor Econômico**, 13 out. 2011. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/1049686/bmw-apresenta-projeto-de-fabrica-no-brasil>>. Acesso em: 30 jul. 2019.

VIZIA, Bruno de. Para FIESP, Plano Brasil Maior é “início correto”. **Valor Econômico**, online, 2 ago. 2011. Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2011/08/02/para-fiesp-plano-brasil-maior-e-inicio-correto.ghtml>>. Acesso em: 5 jun. 2020.

VOOS, Charles Henrique. **Transformações urbanísticas e Planos Diretores na centralidade de Joinville/SC (1965-2011)**. 2012. 140 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012

VOOS, Charles Henrique.; SILVA, Luiz Eduardo de Carvalho. A BMW em Araquari/SC e o planejamento de ocasião: o Estado como agenciador da flexibilização urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 16, v. 2, p.45-62, 2014.

VOOS, Charles Henrique. **Quem manda nesta cidade?** Poder e rent-seeking urbano em Joinville/SC após o estatuto da cidade. 2016. 239 f. Tese (Doutorado) - Curso de Sociologia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

ZERGER, Giomar Felipe. **Caieiras de Araquari e entornos: Inquietações de um Patrimônio.** 2014, 154 f. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade) – Univille, Joinville.