

## DEPENDÊNCIA E INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS: O CASO DA BMW EM ARAQUARI (SC)

*Ruhan Rodys Beiler*

Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia (PPGEO-UFU); Mestre em Geografia pela UNESP - Rio Claro; e Professor de Geografia na rede estadual de Mato Grosso.

[ruhanb@live.com](mailto:ruhanb@live.com)

*Angelita Matos Souza*

Professora livre-docente no curso de graduação em Geografia da UNESP, Rio Claro

[angelitams2010@gmail.com](mailto:angelitams2010@gmail.com)

**RESUMO:** O texto apresenta resultados de pesquisa sobre a instalação da BMW (Bayerische Motoren Werke) no município de Araquari, em Santa Catarina, pesquisa que recorreu a fontes secundárias e primárias. Neste texto, o objetivo é expor as implicações desse empreendimento em várias dimensões, primeiramente, procurando responder à pergunta: por que Araquari? Em seguida, são apontados dados sobre o crescimento econômico, da arrecadação fiscal, do emprego, sobre especulação imobiliária, além de abordadas aspectos das relações capital-trabalho. Subjacente à análise deste objeto de estudo, encontra-se a ideia de uma nova fase nas relações de dependência, em função de mudanças recentes na ordem capitalista mundial (nova fase do imperialismo).

**Palavras-chave:** Investimentos diretos estrangeiros. Políticas públicas. Vantagens locais. Concessões e ganhos.

## DEPENDENCY AND FOREIGN INVESTMENTS: THE CASE OF BMW IN ARAQUARI (SC)

**ABSTRACT:** This paper presents research results about the installation of BMW (Bayerische Motoren Werke) in the Municipality of Araquari, in State of Santa Catarina. This research used

secondary and primary sources. In this text, the objective is to expose the implications of this enterprise in several dimensions, firstly, trying to answer the question: why Araquari? Then, data on economic growth, tax collection, employment and real estate speculation are pointed out, in addition to aspects of capital-labor relations. Implied to the analysis of this object of study, there is the idea of a new phase in the relations of dependency, due to recent changes in the world capitalist order (new phase of imperialism).

**Keywords:** Foreign direct investment. Public policies. Locational advantages. Concessions and gains.

## INTRODUÇÃO

Vários estudos analisam as transformações no sistema capitalista mundial desde os anos 1970, distinguindo características novas nas formas de organização da economia, notadamente na articulação entre produção e finanças (Chesnais, 1996, 2001, 2005; Harvey, 2004; Smith, 2016; Wood, 2014); por sua vez, alguns autores abordam as correspondentes relações de dependência em face dessas mudanças. Retomaremos rapidamente dois autores, Fiori (1995) e Saes (2007), que usam a expressão “novíssima dependência” para abordar as relações de dependência na fase atual do capitalismo monopolista/imperialismo.

Ambos destacam os avanços tecnológicos no campo eletrônico-informacional, das telecomunicações, e as transformações advindas, como as desregulamentações econômico-financeiras e as formas mais oligopolizadas e globalizadas de produção. Do ponto de vista político, sublinham a emergência do receituário neoliberal na orientação das políticas estatais, especialmente nos países periféricos, e apontam fatos conhecidos relacionados à desestruturação do sistema de Bretton Woods e ao fim da organização bipolar do mundo. Escrito em meados dos anos 1990, o texto de Fiori (1995) acusará o efeito principal das mudanças: o acirramento da distância entre ricos e pobres, entre países, regiões e grupos sociais. Saes (2007), mais enfático, afirmará: “A novíssima dependência representa [...] o empobrecimento e a pilhagem das economias periféricas, variando apenas de uma para outra a intensidade do empobrecimento e da pilhagem, em função do grau de resistência local.” (Saes, 2007, p. 162).

Nos dois autores aparece, portanto, o pressuposto da mudança para pior. Com efeito, se na fase anterior da dependência, dos anos 1950 ao final dos anos 1970, fora possível a alguns países latino-americanos internalizar avanços da segunda revolução industrial, na fase da novíssima dependência intensifica-se a concentração do progresso tecnológico na tríade (EUA,

países da Europa e Japão) e o acesso pelas periferias ao conhecimento e tecnologias de ponta será reduzido. Ademais, haveria bem mais territórios que disponibilidade de investimentos, o que determinaria “uma competição à morte” por investimentos estrangeiros no mundo periférico (Fiori, 1995, p. 225). Vale notar que, quando escreveu o texto, Fiori (1995) sequer estava contemplando a inserção mundial de novas economias produtoras de manufaturas, mormente asiáticas. Por sua vez, Saes (2007) salienta que, em vez de investimentos produtivos novos, via industrialização dependente e associada, agora o capital financeiro e o capital monopolista industrial dos países centrais visam, sobretudo, os ganhos fáceis por meio da especulação financeira, aquisição de empresas existentes e posse dos recursos naturais.

No interior deste contexto mais geral é que gostaríamos de discorrer sobre a instalação da BMW (Bayerische Motoren Werke) em Santa Catarina, na cidade de Araquari, partindo do pressuposto de que, na fase atual do imperialismo e da dependência, a atração de investimentos diretos estrangeiros, especialmente industriais, depende muito de uma série de favorecimentos fiscais e das vantagens locacionais. Implica em dizer que depende da forte atuação do Estado, anteriormente, na construção da infraestrutura existente, e no presente, no tocante sobretudo às vantagens fiscais que vai oferecer e que, claro, abarcam o futuro. Por certo, essa caracterização diz respeito igualmente à fase anterior da dependência, daí a concentração da indústria automobilística no ABC paulista, porém predominava a produção local (não as importações), sendo intensa a articulação com a rede de fornecedores nacionais e o evolver tecnológico mais acessível.

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).

A produção de veículos está relacionada aos rumos da economia brasileira, às expectativas positivas de crescimento econômico, consumo, acesso ao crédito, às políticas de estímulos para o setor. Inclusive porque o setor automotivo é muito voltado ao mercado interno. E foram expectativas positivas que levaram o BMW Group a considerar a instalação de uma unidade

produtiva no país<sup>1</sup>. Em maio de 2011, um artigo no jornal a Folha de São Paulo informava que o grupo iria realizar o investimento e que estados brasileiros já o disputavam, o artigo ainda trazia a declaração do representante da companhia no Brasil de que o México também estava no páreo, sendo “um forte concorrente, apesar de o Brasil ser o maior mercado da América do Sul em termos de relevância” (Rolli, 2011).

O acirramento da competição (“uma competição à morte”) por investimentos estrangeiros no mundo periférico (Fiori, 1995) não diz respeito apenas aos países, impondo-se entre os estados/municípios da formação socioespacial, uma das formas mais expressivas dessa competição é a chamada guerra fiscal, um fenômeno muito debatido nos anos 1990 e que parece ter se naturalizado, não sendo mais alardeada como no final do século XX. Conforme definição de Arbix, escrevendo sobre a novidade da guerra fiscal na década de 1990 no Brasil, impulsionada, sobretudo pelo setor automotivo:

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 infraestrutura, 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 (Arbix, 2002, p. 109).

Após decidir-se pelo Brasil, o grupo BMW passou a indicar informalmente aos estados a intenção, desencadeando a disputa pelo investimento. E a ideia da disputa entre os entes federativos para atrair empresas está tão aceita como normal 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” (Villaverde, 2011).

Nos meses seguintes, vários governadores se reuniram com representantes do grupo com o objetivo de atrair o investimento para os seus respectivos estados. O escolhido seria o município de Araquari, em Santa Catarina, e pesou na decisão a disponibilidade do terreno e as vantagens logísticas, pois incentivos fiscais outras localidades poderiam oferecer. Em 20 de outubro de 2012, o governador Raimundo Colombo, anunciou sua ida para Brasília, no dia 22 daquele mês, para uma reunião com a presidente Dilma Rousseff e a BMW, ocasião em que 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).

---

<sup>1</sup> Em 2010, a BMW vendeu aproximadamente 3 mil veículos no país, pouco, porém as expectativas de ampliação do mercado para carros de luxo eram boas e seriam concretizadas, em 2011 foram 12 mil veículos vendidos no Brasil e, em 2013, 17,5 mil.

Como veremos, uma série de vantagens determinaram a opção, combinando políticas estatais em âmbito federal, estadual e municipal, recursos humanos e naturais, localização geográfica e capital fixo. O jornal Diário Catarinense resumiu assim as razões da escolha por Araquari:

### MOTIVOS E CONSEQUÊNCIAS

<p><b>1</b> Há quatro portos com boa infraestrutura: São Francisco do Sul, Itapoá, Itajaí e Navegantes.</p> <p><b>2</b> Araquari está próxima das rodovias BR-101 e BR-280, caminhos aos portos.</p> <p><b>3</b> A qualidade de mão de obra é excelente, embora falte quantidade de profissionais em número adequado.</p> <p><b>4</b> Joinville é o segundo maior polo de ferramentaria do país e tem fábricas de empresas do porte da Tupy, Schulz, Wetzel, Bosch e Ciser, por exemplo.</p> <p><b>5</b> O nível de educação técnica (Sociesc e Senai) e superior (Udesc, Univille, UFSC, Sociesc) atendem, em boa parte, às necessidades. As instituições sabem que precisam se aprimorar para a demanda, e vão se preparar para garantir cursos voltados ao mercado.</p>	<p><b>6</b> Executivos do grupo alemão visitaram o Senai e gostaram do que viram. Os filhos dos executivos vão estudar na Escola Internacional da Sociesc.</p> <p><b>7</b> O governo oferece o Prodec, com vantagens fiscais, e prazo maior para recolhimento do ICMS.</p> <p><b>8</b> Há um ganho de imagem inegável e poderoso. As lideranças de SC vão poder dizer, ao mundo todo, que é o local escolhido pela mais renomada grife global do setor automotivo.</p> <p><b>9</b> E isso vai despertar ainda mais o interesse e o apetite por outras marcas de ponta. Aliás, já houve consultas bem preliminares por parte de representantes da Land Rover e da Mercedes.</p> <p><b>10</b> Outro fato que vai mover a economia da região é o ramo imobiliário. É certa uma supervalorização de imóveis na região Sul de Joinville.</p>
--	---

**Figura 1 – Motivos e consequências da instalação da planta da BMW em Araquari**  
 Fonte: Redação NSC (2013).

Cumpramos registrar que neste texto utilizamos largamente pesquisa do primeiro autor sobre o empreendimento em Araquari. Organizamos a exposição em duas partes, além dessa introdução e das considerações finais: na primeira parte abordamos os fatores de atração do município, como renúncia fiscal, infraestrutura e fluidez territorial, acesso aos recursos humanos e naturais. Na segunda parte apresentaremos dados sobre o crescimento do PIB, sobre arrecadação fiscal, alterações no balanço comercial, crescimento populacional, especulação imobiliária e discorreremos acerca das relações entre capital e trabalho.

## 1. A OPÇÃO POR ARAQUARI: INCENTIVOS FISCAIS E FLUIDEZ TERRITORIAL

Inicialmente, a intenção do grupo BMW 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 importações. “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. Entretanto, o programa Inovar-auto levou a uma alteração nesse plano inicial. Introduzido em 2012, o programa objetivava conter o aumento das importações, favorecendo a produção no Brasil por meio da concessão de incentivos fiscais compensatórios do aumento em 30% do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Muito resumidamente, as montadoras que se habilitassem ao programa Inovar-auto tinham o IPI reduzido e ainda ganhavam crédito para suas importações segundo as regras do programa. A habilitação exigia que fases da produção ocorressem no Brasil, demandava investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) e o compromisso com metas de eficiência energética. O Inovar-Auto foi fundamental tanto para a atração da BMW como de outras montadoras e, segundo as próprias empresas, todos os investimentos foram estimulados pelo Inovar-Auto e pelo dinamismo do mercado interno (Lima, 2017).

Como 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.). Já Guilherme B. Marques, ex-gerente de economia Internacional na Secretaria Executiva de Assuntos Internacionais de Santa Catarina, afirmou que o Programa foi fundamental para a vinda da BMW para o Brasil, em vez da ida para o México (Kobs, 2017).

Dentre os 19 novos projetos de investimento na modalidade novas plantas e linhas de montagem no país, em documento intitulado Avaliação de Impacto do Programa Inovar-Auto, o MDIC conferiu destaque à instalação das onze empresas abaixo, como ilustra a tabela 1:

**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).**

Não faremos uma análise do programa, abordando seus resultados, apenas gostaríamos de registrar que, a fim de se enquadrar ao Inovar-auto, a BMW transferiu para o país algumas etapas da produção, como pintura e funilaria. Concretamente, a unidade produtiva de Araquari, em larga medida, monta as peças importadas, à exceção de partes da pintura e solda da carroceria, que são realizadas na planta. Contudo, com o fim do Inovar-Auto em 2017, já houve avanço da robotização nas etapas que foram incluídas no projeto para aderir às exigências de nacionalização do programa. A partir de 2019, a aplicação de cera já 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 manifestou a intenção de operar fundamentalmente no regime CKD. Outro aspecto que chama a atenção são as exportações, desde o início da produção em 2014, pelo menos 25% dos carros foram exportados, com destaque para os Estados Unidos, o que pode ser indicativo do caráter “maquilador” da unidade de Araquari.

Além da política do governo Dilma para o setor automobilístico, a instalação da planta industrial da BMW em Araquari foi favorecida, em âmbito estadual, pelo Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense - PRODEC (Lei nº 13.342/2005) - e pelo Programa Pró-Emprego (Lei nº 13.992/2007) e diversas concessões municipais viabilizadas pelo Decreto nº 37/2013. A seguir, discorreremos a respeito das políticas do governo estadual e concessões ao nível municipal.

O PRODEC foi criado em 1988 e, desde a sua criação, passou por várias alterações. Interessa-nos, no entanto, as condições em que se encontrava em 2013, quando a BMW passa a participar do Programa. O incentivo dá-se via postergação do pagamento de um percentual no valor do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS); em contrapartida as empresas contempladas devem realizar investimentos que gerem emprego e renda, elevem a intensidade tecnológica e a 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, a empresa beneficiada começa a pagá-lo após o período de carência de 48 meses para indústria em geral e 120 meses para os setores automotivo e siderúrgico.

O período de fruição oferecido 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), caso a empresa se instale em municípios com IDH igual ou inferior a 95% da média do índice estadual (caso de Araquari) ou caso venha a produzir mercadoria inexistente na cadeia produtiva catarinense. Além disso, as empresas enquadradas em um ou nos dois critérios podem ter

desconto de até 40% no pagamento da parcela mensal do incentivo, os juros vão de 0 a 12%, sendo 0% para vários setores, incluídos automotivo, siderúrgico, náutico ou naval; até 6% para indústrias têxteis, agroindustriais, siderúrgicas e automotivas não enquadradas nos critérios acima; ou até 12% para atividades industriais igualmente não enquadradas nos critérios de produção de mercadorias inexistentes na cadeia produtiva catarinense e/ou instalação em municípios com IDH igual ou inferior a 95% da média do Estado no ano 2000.

No caso da BMW, foi concedido incentivo fiscal que correspondia a 75% do ICMS recolhido, com 120 meses de carência e 300 meses de fruição. Como Araquari figurava entre os municípios que tinha IDH inferior aos 95% da média estadual, 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 empréstimo junto ao BRDE (Banco Regional de Desenvolvimento), no âmbito do Programa Pró-Emprego. O governo catarinense concedeu à empresa alemã financiamento no valor de R\$ 240 milhões via BRDE 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. 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.



Figura 2 - Propaganda BRDE  
Fonte: Duclós (2015).

Por sua vez, a fim de enquadrar a BMW no Pró-emprego foi, inclusive, alterado o Decreto nº 105 de 2007, que instituiu o Programa, para permitir concessão de benefício para os setores Automotivo, Aeronáutico, Aeroespacial e de Defesa. O Programa criado em 2007 incide sobre mercadorias importadas ao reduzir a alíquota de 17% para 3%. O objetivo do tratamento tributário diferenciado é levar empresas a optarem por realizar o desembaraço aduaneiro em Santa Catarina, ao invés de em outros estados. Dessa forma, também atraindo empreendimento capazes de gerar empregos, ligados a atividades de importações e exportações. De fato, muitas importadoras passaram a optar por Santa Catarina a partir do programa (em sua maioria *tradings*), resultando em efeitos positivos para a balança comercial catarinense (Goularti, 2014).

Sobre as importações, Almir Gorges, ex-secretário da Fazenda, afirmou 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 por que 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).

Além do tratamento tributário diferenciado, via renúncia para desembaraço de cargas no estado - que, claro, beneficiou a BMW -, em função do empreendimento seriam acionados outros expedientes do Pró-Emprego, tais como: 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).

Finalmente, 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.

Ao defender os programas de renúncia fiscal, Nelson Serpa, ex-Secretário de Estado da Casa Civil, afirmou que:

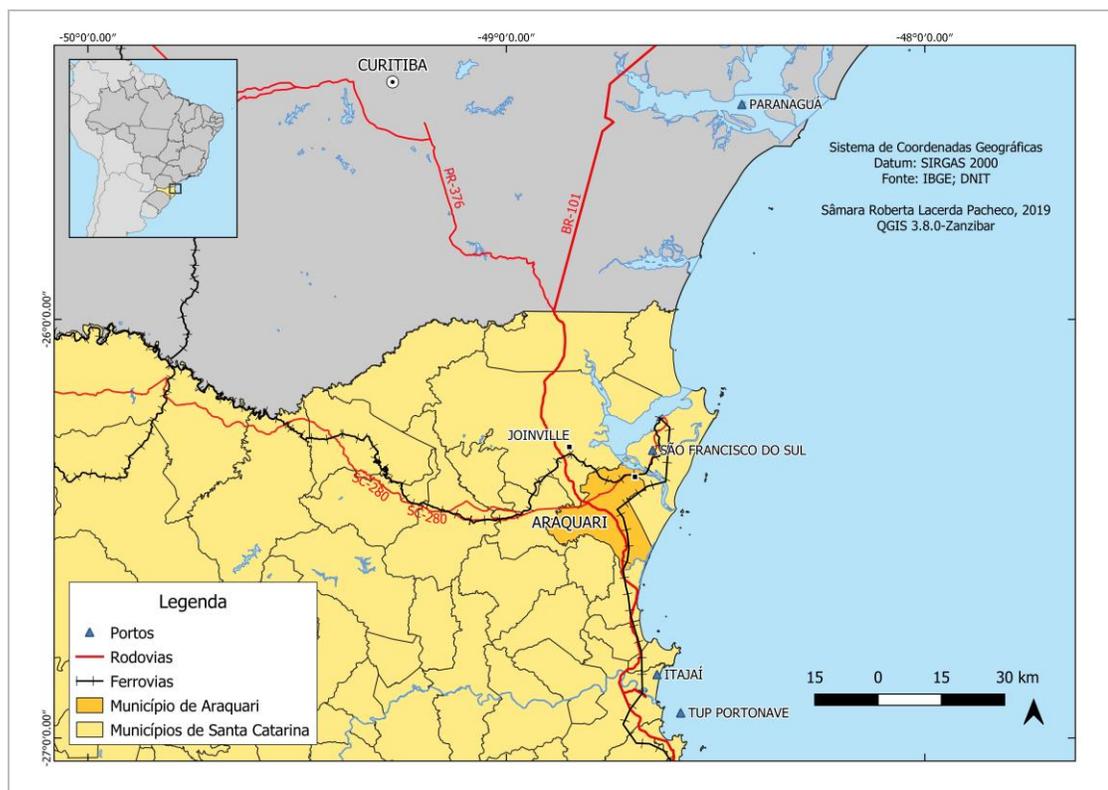
[...] a partir de 2007, a partir da instituição do Pró-Emprego, que é o principal programa de atração de investimentos e de atividade econômica para o Estado, em 2016 a receita..., eu vou pegar um setor que é bem claro sobre isso, o setor de importação que é feito por Santa Catarina, qual é a razão das 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, 2018, grifo nosso).

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” (KOBBS, 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).

O município de Araquari se localiza na microrregião de Joinville, subespaço este que tem tradição nos setores eletro-metal-mecânico, com destaque para os municípios de Joinville, o maior do estado, e Jaraguá do Sul. A infraestrutura existente - rodovias, portos, aeroportos - garante fluidez territorial na região, fator decisivo para implantação da fábrica da BMW no município,

atravessado pelas rodovias federais 101 e 280. Há ainda aeroporto no município de Joinville e portos em curta distância, como os de São Francisco do Sul e Itajaí, na própria microrregião; Itajaí e Navegantes, além do porto de Paranaguá, já no estado do Paraná. 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.

**Mapa 1 – Fluidez territorial de Araquari**



**Fonte: Elaboração do primeiro autor.**

A proximidade com Joinville incrementou as vantagens, como acesso à força de trabalho experiente e apoio de representantes da burguesia regional, 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 Itajaí). 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, a atividade foi deslocada para o município.

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 montadora. 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.

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).

## **2. ARAQUARI NESTE INÍCIO DE SÉCULO: CRESCIMENTO ECONÔMICO, ARRECADAÇÃO FISCAL, BALANÇO COMERCIAL, ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA, RELAÇÕES CAPITAL-TRABALHO**

Além da BMW, outras grandes empresas instalaram unidades produtivas no município de Araquari, sobretudo a partir de 2010. Dois casos são emblemáticos: o da Hyosung e o da Ciser. A primeira uma multinacional sul-coreana, no município desde 2011, produz fios de elastano (usado na confecção de roupas íntimas, trajes de banho e esportivos e jeans) para o mercado sul-americano. Já a Ciser, uma metalúrgica especializada em fixadores (porcas e parafusos), do grupo H. Carlos Schneider, inaugurou um grande parque fabril em Araquari em 2016. O grupo H. Carlos Schneider é bastante relevante economicamente na região e mesmo no estado e abarca ainda as empresas Fábrica Catarinense de Fixadores, Ciser Automotivo, Intercargo Transportes, Imobiliária Hacasa, Agropecuária Parati e RBE Energia. Vale registara que o grupo H. Carlos Schneider detém

área de 2660 hectares no município de Araquari, 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).

Tanto o PIB como a população de Araquari cresceram bastante nos últimos anos. Segundo dados da Prefeitura, o PIB que em 2010 era R\$ 532 milhões, em 2014, ano da instalação da BMW na cidade, foi de R\$ 1,6 bilhões, em 2015 alcançou R\$ 2,7 bilhões, em 2016 R\$ 3 bilhões. Certamente, não é devido apenas a BMW, mas direta ou indiretamente a montadora contribuiu bastante. Por sua vez, o repasse pelo Estado do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), em 2010, de R\$ 5,2 milhões, em 2016 foi de R\$ 19,4 milhões e, em 2017, a cidade recebeu R\$ 26,8 milhões em ICMS. Para 2020, a estimativa de repasse divulgada pelo Governo do Estado é a de que Araquari receberia R\$ 72 milhões.

A população foi de 24.810 habitantes em 2010, para 38.129 em 2019, aumento relacionado à geração de novos postos de trabalho, 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 2.

**Tabela 2 - 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
<b>Total</b>	<b>153</b>	<b>2624</b>	<b>258</b>	<b>3201</b>	<b>522</b>	<b>6186</b>	<b>979</b>	<b>11080</b>	<b>1244</b>	<b>14523</b>

Fonte: RAIS (2020).  
Organização própria.

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, como dissemos, 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.

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 2010.

**Tabela 3 - Evolução na arrecadação do ISSQN e do ICMS em Araquari – 2008-2018**

<b>Ano/Imposto</b>	<b>ISSQN</b>	<b>ICMS</b>
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 bilhões. 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.

Por sua vez, os dados da balança comercial indicam os nexos mais globais da economia do município. 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.

Em 2005 as exportações foram pautadas pelos bens de consumo não duráveis (mais de 90%) correspondente a bolachas e biscoitos exportados ao Uruguai, em grande medida; quanto às

importações, a totalidade foi de bens intermediários, no caso, substâncias químicas de uso industrial vindas sobretudo da Rússia. Em 2010 as bolachas e biscoitos continuam tendo destaque nas exportações (58,8% do valor), tendo como destinos principais Angola e Uruguai; e as importações continuam com destaque dos insumos industriais vindos do Chile e Coréia do Sul, predominantemente. Á época os fluxos eram comandados pelo grupo Mabel e seu principal produto, os Biscoitos Mabel (hoje pertencente à transnacional Pepsico). Com planta da BMW em Araquari, a configuração se altera:

**Tabela 4 - Exportações de Araquari por total agregado (US\$) – 2010-2017**

<b>Ano/TA</b>	<b>Básicos</b>	<b>Semimanufaturados</b>	<b>Manufaturados</b>
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 5 - Importações de Araquari por total agregado (US\$) – 2010-2017**

<b>Ano/TA</b>	<b>Básicos</b>	<b>Semimanufaturados</b>	<b>Manufaturados</b>
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 em função da atuação da BMW. Naquele ano, de tudo que se produziu para exportação em Araquari, 93,1% correspondeu aos automóveis, todos destinados aos EUA; também as importações passam

a ter parcela significativa destinado ao setor automotivo, especificamente à BMW, e se constituem de partes e acessórios de veículos, motores de pistão, laminados etc., vindos da Alemanha (39%) e China (16,7%), destacadamente. Em 2017 os EUA continuam sendo o principal destino das exportações, mas o valor destas tem queda. Quanto às importações, a predominância permanece com Alemanha e China que fornecem 28,8% e 13,8% dos produtos respectivamente já a participação dos EUA passa a ser maior, foram 45,9 milhões de dólares (9,8%).

A mudança no conteúdo dos fluxos de mercadorias e no valor das transações muito se deve à atuação da BMW, também da Hyosung e mais recentemente da Ciser, dentre outros. Além disso, a balança comercial parece indicar que há 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. Assemelha pouco provável que haja transferência de tecnologia relevante e nem mesmo o efeito de atração de fornecedores parece ter ocorrido na dimensão alardeada pela imprensa local à época da instalação da BMW, como procuraremos indicar no próximo tópico.

Por fim, falar em novíssima dependência implica em referenciar a denominada a teoria da dependência, não iremos discorrer a respeito da corrente, se existe ou não uma teoria, apenas gostaríamos de resgatar o método proposto pelos dependentistas. De fato, não apenas por eles, porém, notadamente, por Cardoso e Falleto (2004), que propõem a análise integrada a partir da investigação sobre as formas de articulação entre fatores internos e fatores externos como uma totalidade complexa e contraditória, na qual a dimensão política interna importa tanto quanto condicionantes estruturais externos. Fiori (1995), que descarta a existência de uma teoria, vê no método o núcleo comum à “escola da dependência”:

O que restou deste debate [sobre dependência] que se prolonga até o fim da primeira metade dos anos 70, não foi nem de longe uma teoria. Foi, talvez, segundo Palma [1978], um método de análises de situações concretas do desenvolvimento industrial tardio e periférico da América Latina, cujo eixo explicativo passava pela forma de sua inserção nas relações econômicas internacionais viabilizada pela dinâmica expansiva dos investimentos diretos estrangeiros que se expandem, como já dissemos, a partir dos anos 50. Mas este método vai além e propõe que deve ser a partir das mudanças permanentes desta forma de inserção – e não das relações externas e estáticas de exploração ou coerção explícitas – e das coincidências e coalizões de interesses por ela geradas que se deve explicar a dinâmica econômica e social, mas sobretudo política de cada um dos países situados na periferia latino-americana. E este é, na verdade, o denominador-comum capaz de identificar a escola da dependência, sejam quais tenham sido as conclusões políticas de seus autores (FIORI, 1995, p. 218-219).

Aqui, gostaríamos de destacar o fator “coincidências e coalizões de interesses” entre forças econômicas nacionais e seus agentes políticos e os interesses de grupos estrangeiros. Um dos elos da articulação costuma ser, justamente, a especulação imobiliária, Lessa e Dain chamaram a atenção para o fenômeno no campo imobiliário, destacando sua íntima relação com o Estado:

[...] entendemos o circuito imobiliário como frente de operações de transmutação e valorização de lucros dos capitais nacionais. Este circuito está sob o comando do capital imobiliário, que promove as transformações valorativas dos ativos imobiliários. Aqui existe uma profunda e íntima relação com o Estado. A presença do privilégio é inerente à própria possibilidade de valorização. Isso é visível na concessão de licenças para construção, na definição das frentes de desenvolvimento urbano, na troca de regulamentos de edificação, etc. (...) O capital imobiliário comanda a atividade de construção residencial, que é isoladamente a principal geradora de emprego e ingressos urbanos. Diretamente, pela demanda de materiais, e indiretamente, via empregos e ingresso urbanos, o capital imobiliário determina as condições de realização da produção de amplas parcelas do capital industrial. (Lessa; Dain, 1998, p. 262)

Neste sentido, o caso da fábrica da BMW em Araquari é um micro exemplo, a própria regulação dos usos do espaço urbano foi alterada e a BMW passou a ser referenciada como fator de atração para novos investimentos, produtivos ou não, tanto pelo poder público como por agentes privados. No campo imobiliário, houve a flexibilização das políticas de planejamento urbano, isto é, o Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Territorial de Araquari (PDPDTA) sofreu adequações em função da empresa alemã e de projetos imobiliários (Voos; Silva, 2014<sup>2</sup>). O que beneficiou empreiteiras e imobiliárias locais, em especial a empresa Hacasa Empreendimentos Imobiliários, braço imobiliário do grupo H. Carlos Schneider. Uma busca no site da empresa fornece amostras de empreendimentos em Araquari e em Joinville, que referenciam a montadora.

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. Para a realização dessa valorização as empresas se utilizam largamente da propaganda, a Irineu Imóveis utiliza-se de portais online para fazer propaganda do crescimento da economia de Araquari, com o claro objetivo de atrair investidores, empresas e pessoas físicas.

Em especial publicitário no portal G1 intitulado “Araquari: a bola da vez”, a Irineu Imóveis patrocinou várias matérias publicadas entre 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

---

<sup>2</sup> Os autores lembram 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.

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.

E 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 6.

**Tabela 6 - 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, a resolução de problemas relacionados à habitação no município não parece prioridade na pauta do governo municipal, 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.).

Gostaríamos de anotar que a evolução do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) de Araquari não corresponde aos índices de crescimento apontados acima: 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.

Finalmente, para encerrar este tópico, trataremos rapidamente das relações capital-trabalho e da articulação com fornecedores nacionais. Um dos atrativos de Araquari, para a instalação da planta da BMW, teria sido a ausência de força de trabalho organizada. 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).

Em vista da inserção recente 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>3</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, nem de autoridades locais. Naquele mesmo ano, houve tentativa de impugnação da criação do SINTRAMASF pelo Sindicato

---

<sup>3</sup> Resguardada a identidade do entrevistado, o trataremos aqui como Entrevistado A.

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. E como atende muitos municípios, o SINTIMESC está sediado em Florianópolis e é considerado pouco combativo, ao menos o indica o Entrevistado A, que 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). No caso da BMW, com apoio material e estratégico do Sindicato dos Metalúrgicos de Joinville, cutista, o SINTRAMASF se consolidou sendo filiado também à Central Única dos Trabalhadores. E a ação 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.

No tocante à atração de fornecedores da BMW para o município de Araquari, este foi um tema frequente na mídia regional desde 2012, difundindo-se que a BMW atrairia muitas empresas para Araquari, fator apresentado como 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.

Entretanto, 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 7 - Estabelecimentos segundo grupos selecionados do CNAE 2.0 em Araquari – 2009-2018**

<b>CNAE 2.0 Grupo/Ano</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
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 8 - Vínculos empregatícios de grupos selecionados do CNAE 2.0 em Araquari – 2009-2018**

<b>CNAE 2.0 Grupo/Ano</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
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 na proporção alardeada. Sobre a organização dos trabalhadores, 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 dá-lhe 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.

**Tabela 9 - 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).

Certamente, a situação do trabalhador formal, sindicalizado, empregado em uma multinacional do porte da BMW, é mais vantajosa que a dos trabalhadores precarizados na região. Neste sentido, se fossemos falar em superexploração do trabalho, teria muito mais sentido focar no trabalho precário, informal. Todavia, os salários na montadora são baixos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É atribuída à economista Joan Robinson a seguinte afirmação: "Só há uma coisa pior do que ser explorado pelo imperialismo; é não ser por ele explorado"<sup>4</sup>. Nas últimas décadas, tal argumento parece ter se tornado ainda mais verdadeiro, ao menos da lógica de autoridades governamentais de países dependentes. Em um contexto de acirramento da competição por investimentos diretos estrangeiros, entre países e entre lugares no interior dos países, a

<sup>4</sup> Uma busca na internet e se encontra várias atribuições da afirmação à economista.

concessão de benefícios amplos converteu-se no meio por excelência para se atrair investimentos estrangeiros. É certo que sempre foi assim, porém, como procuramos indicar, na fase anterior, do pós-guerra, havia algumas vantagens em termos de internalização do desenvolvimento, agora bem escassas. Não obstante, o capital monopolista estrangeiro, além de contar com o apoio de seus Estados de origem, continua a contar com o apoio amplo do Estado do país onde se instala (em nível federal, estadual e municipal). Foi no interior desse enfoque de matriz *dependentista* que procuramos analisar a instalação da montadora BMW no pequeno município de Araquari, procurando apontar para as convergências de interesses econômicos dominantes localmente e os interesses da multinacional.

## REFERÊNCIAS

- ARBIX, G. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 17, n. 48, p. 109-129, fev. 2002. <https://doi.org/10.1590/S0102-69092002000100008>
- BAPTISTA, M. Loetz: o que avançou e o que segura o desenvolvimento de Araquari. **A Notícia**, 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.
- CARDOSO F. H.; FALETTO, E. **Dependência e desenvolvimento na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.
- 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: 25 abr. 2020.
- CHESNAIS, F. **A Mundialização do Capital**. São Paulo: Xamã, 1996.
- CHESNAIS, F. Mundialização: o capital financeiro no comando. **Outubro**, n. 5, 2001.
- CHESNAIS, F. O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos. In: CHESNAIS, F. (org). **A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências**. São Paulo: Boitempo, 2005.
- CLARO JUNIOR, J. A.; SANTOS, L. B. 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. <https://doi.org/10.33081/formacao.v25i46.5575>
- 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: 23 abr. 2021.

EVARINI, A. “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.

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 25 abr. 2021.

FAGUNDES, D. Fábrica da BMW em Araquari comemora 5 anos com a produção do novo Série 3. **Motor 1 UOL**. 30 set. 2019. Disponível em: <https://motor1.uol.com.br/news/373776/bmw-fabrica-de-araquari-sc-completa-5-anos/>. Acesso em 22 abr. 2021.

FIESC. Incentivos à economia: mitos e verdades. 2018. Disponível em: <http://www2.fiescnet.com.br/web/uploads/recursos/e8bf47e4036313a98a01ba84713533ce.pdf>. Acesso em: 21 abril 2021.

FIORI, J. L. A globalização e a novíssima dependência. In: FIORI, J. L. **Em busca do dissenso perdido**. Rio de Janeiro: Insight, 1995.

GOULARTI, J. G. **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.

HARVEY, D. **O Novo Imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2004.

KOBS, L. P. **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, L. BMW Brasil já adiou planos em um ano por ausência do Rota 2030. **UOL Economia**, 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.

LESSA, C.; DAIN, S. Capitalismo associado: algumas referências para o tema Estado e desenvolvimento. In: BELLUZZO, L.G.; COUTINHO, L. (Orgs). **Desenvolvimento capitalista no Brasil**. 4.ed. Campinas: IE/ UNICAMP, 1998, v.1.

LIMA, U. M. Brasil e a cadeia automobilística: uma avaliação das políticas públicas para maior produtividade e integração internacional entre os anos 1990 e 2014. In: OLIVEIRA, I.; CARNEIRO, F.; SILVA Filho, E. (Orgs.). **Cadeias globais de valor, políticas públicas e desenvolvimento**. Brasília: Ipea, 2017.

Notícias do Dia. Santa Catarina disputou a fábrica da BMW com outros oito estados. **Notícias do Dia**. 9 out. 2014. Disponível em: <https://ndmais.com.br/economia/santa-catarina-disputou-a-fabrica-da-bmw-com-outros-oito-estados/>. Acesso em 20 abr. 2021.

REDAÇÃO NSC. Entenda por que a BMW escolheu Araquari para construir a fábrica localizada na América Latina. **Diário Catarinense**, 8 abr. 2013. Disponível em: <http://osoldiario.clicrbs.com.br/sc/noticia/2013/04/entenda-por-que-a-bmw-escolheu-araquari-para-construir-a-fabrica-localizada-na-america-latina-4099397.html>. Acesso em 17 abr. 2021.

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: 24 abr. 2021.

SAES, D. A. M. Modelos políticos latino-americanos na nova fase da dependência. In: NOGUEIRA, F. M. G; RIZOTTO, M. L. (orgs). **Políticas sociais e desenvolvimento**: América Latina e Brasil. São Paulo: Xamã, 2007.

SANTA CATARINA. Diário Oficial Eletrônico. **Ata de Sessão Extraordinária n. 01/2018, de 06/06/2018, do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, de apreciação do processo de Prestação de Contas do Governo do Estado de Santa Catarina, exercício de 2017 -PCG-18/00200720**. 10 ago. 2018. Disponível em: <http://consulta.tce.sc.gov.br/Diario/dotc-e2018-08-10.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2021.

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

SMITH, John. **Imperialism in the twenty-first century: globalization, super-exploitation, and capitalism's final crisis**. New York: Monthly Review Press, 2016.

VILLAVERDE, J. 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.

VOOS, C. H.; SILVA, L. E. C. 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, n. 2, p.45-62, 2014. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2014v16n2p45>

WOOD, E. M. **O império do capital**. São Paulo: Boitempo, 2014.

**Enviado em 24/10/2023**

**Aprovado em 03/06/2024**