

ESTADO, BLOCO NO PODER E USO DO TERRITÓRIO: A BMW EM ARAQUARI (SC) COMO DECORRÊNCIA DAS POLÍTICAS DE DILMA ROUSSEFF E RAIMUNDO COLOMBO

STATE, POWER BLOCK AND USE OF TERRITORY: BMW IN ARAQUARI (SC) AS A RESULT OF THE POLICIES OF DILMA ROUSSEFF AND RAIMUNDO COLOMBO

Ruhan Rodys Beiler¹

RESUMO

O artigo analisa a instalação de uma fábrica da BMW em Araquari (SC) tomando como eixo as políticas de atração impulsionadas pelo Estado para esta concretização. O uso do território pela BMW foi analisado em sua relação com o Estado, mais especificamente com a fração hegemônica (o bloco no poder) no período que vai de 2011 a 2016, especificamente sob os governos de Dilma Rousseff no executivo federal e Raimundo Colombo frente ao estado de Santa Catarina. As políticas estatais em âmbito federal e estadual incentivaram a instalação de plantas industriais em Araquari, em um processo que a BMW é exemplo maior, a despeito do grande crescimento econômico municipal que se deu em função desses novos fluxos materiais e financeiros que foram acionados pelas indústrias, não se pode identificar aumento da densidade técnica e mesmo melhorias mais gerais na qualidade de vida da população municipal.

PALAVRAS-CHAVE: Incentivos fiscais; Setor automotivo; Indústria.

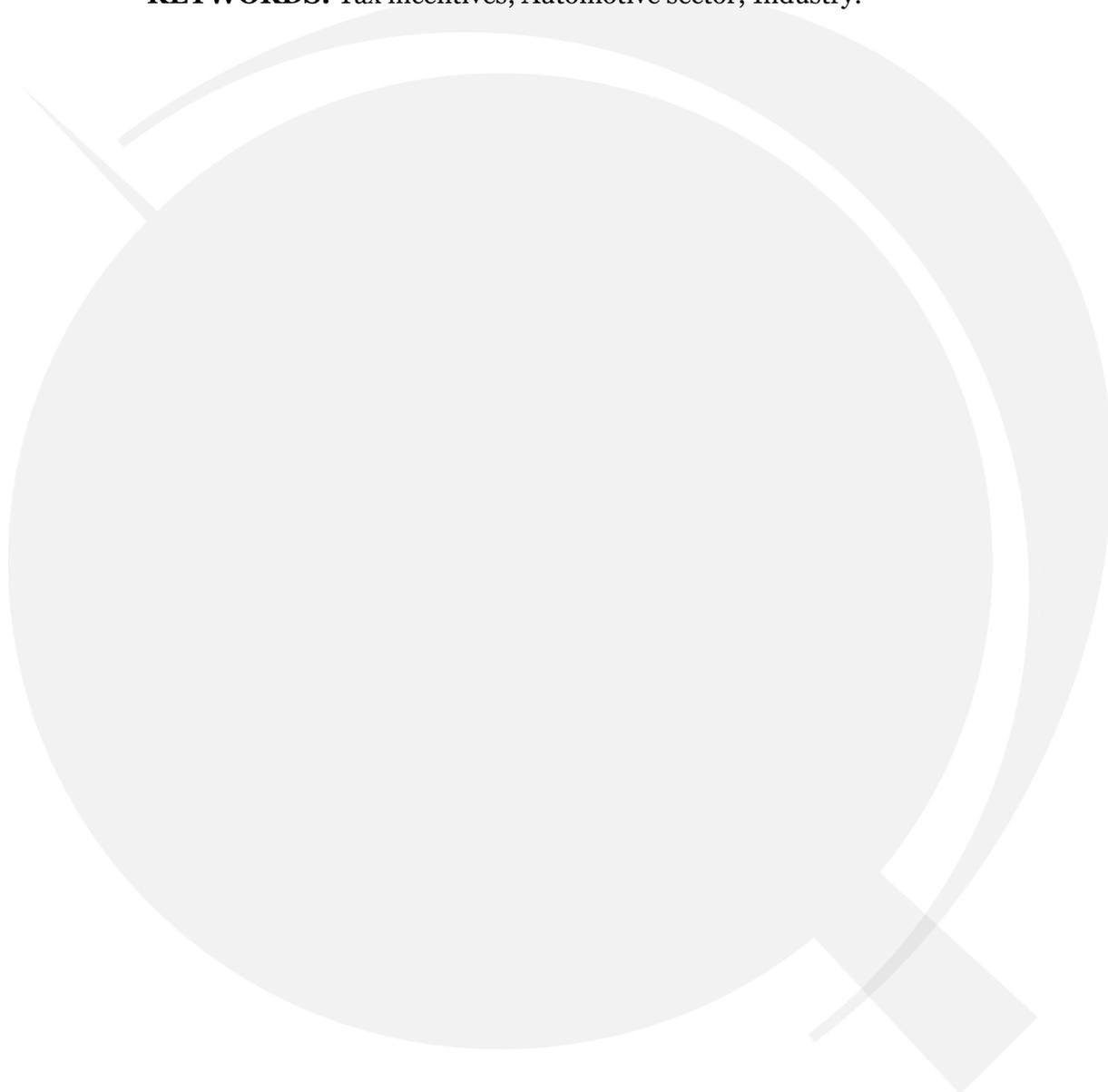
ABSTRACT

The article analyzes the installation of a BMW factory in Araquari (SC) taking as an axis the attraction policies driven by the State for this realization. The use of territory by BMW was analyzed in its relationship with the State, more specifically with the hegemonic fraction (the power block) in the period from 2011 to 2016, specifically under the governments of Dilma Rousseff in the federal executive and

¹ Professor de Geografia na rede estadual de Mato Grosso. Licenciado e Bacharel em Geografia na Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Mestre na Unesp – Rio Claro. Doutorando em Geografia na UFU. E-mail: ruhanb@live.com

Raimundo Colombo at the head of to the state of Santa Catarina. State policies at the federal and state levels encouraged the installation of industrial plants in Araquari, in a process that BMW is a major example of, despite the great municipal economic growth that took place as a result of these new material and financial flows that were triggered by industries, it is not possible to identify an increase in technical density or even more general improvements in the quality of life of the municipal population.

KEYWORDS: Tax incentives; Automotive sector; Industry.



INTRODUÇÃO

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).

Nesse sentido, a tentativa de “guinada industrialista” (SOUZA, 2017) no primeiro governo de Dilma Rousseff, ensejou 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 de Desenvolvimento da Empresa Catarinense, Programa Pró-Emprego e Inova SC.

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, 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 e sua aderência no estado de Santa Catarina no que diz respeito à indústria. 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 capital para a estrutura das atividades produtivas, mas cada vez mais moderado no plano econômico dados os limites impostos pela internacionalização das estruturas de produção e o papel crescente das organizações internacionais (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).

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, 2008). 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).

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.

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).

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.

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. Cabe ressaltar que o BNDES contribuiu diretamente para a 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 Roussef, 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. Além da BMW em Araquari (SC), em seu documento intitulado Avaliação de Impacto do Programa Inovar-Auto, o MDIC conferiu destaque à instalação da CAO A em Anápolis (GO), Chery em Jacareí (SP), DAF em Ponta Grossa (PR), Mitsubishi em Catalão (GO), Nissan em Resende (RJ), Volkswagen e Audi em São José dos Pinhais (PR) e Mercedes-Benz em Iracemápolis (SP).

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

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 concedido 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.

RAIMUNDO COLOMBO: O ATRELAMENTO À “GUINADA INDUSTRIALISTA” 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, p. 112).

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%.

Cumprir 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).

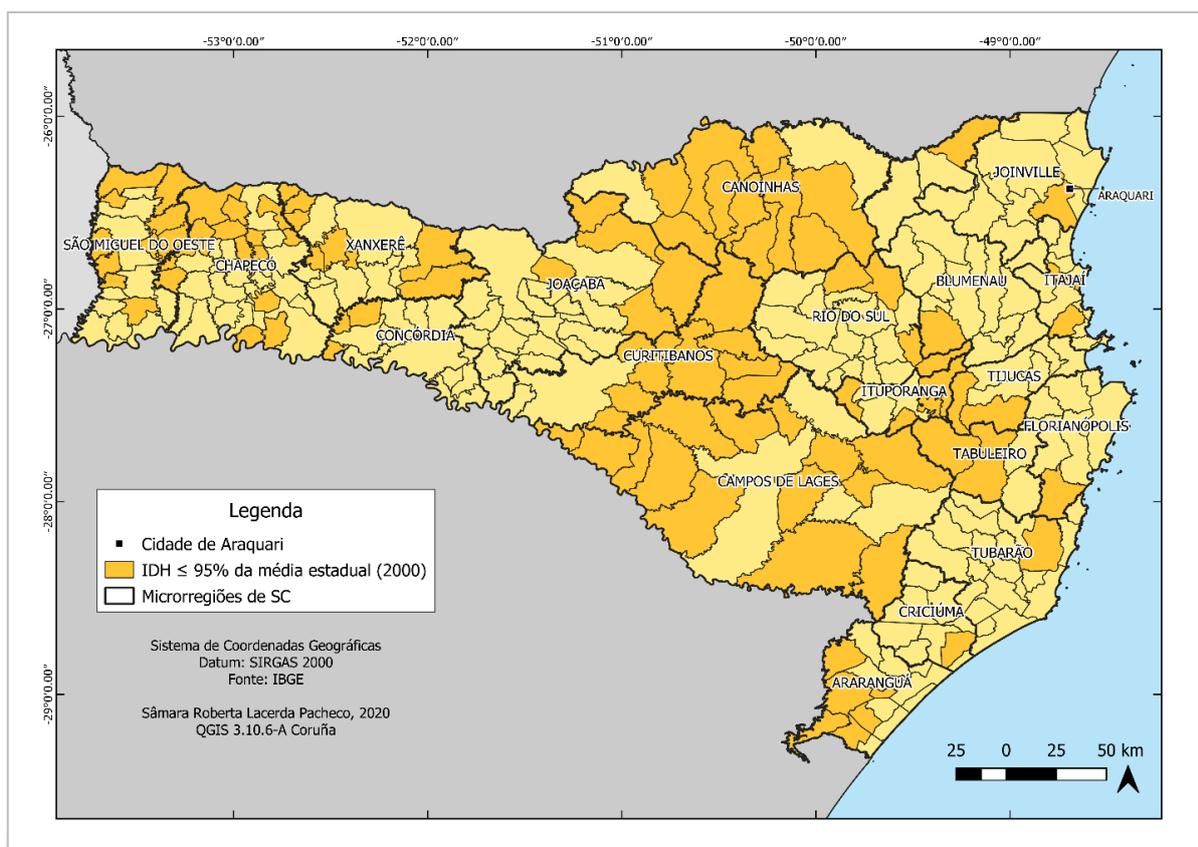
Diante da atuação tímida ou mesmo inexistente como agente importante para o processo de acumulação, as saídas encontradas foram programas de incentivo fiscal. São importantes nesse sentido, para os objetivos de nossa pesquisa, o PRODEC e o Pró-Emprego. Goularti (2014) localiza o PRODEC no âmbito do movimento 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, 2008, 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” (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, 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.

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. No Mapa 1, 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 1. 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.

Quanto à 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.

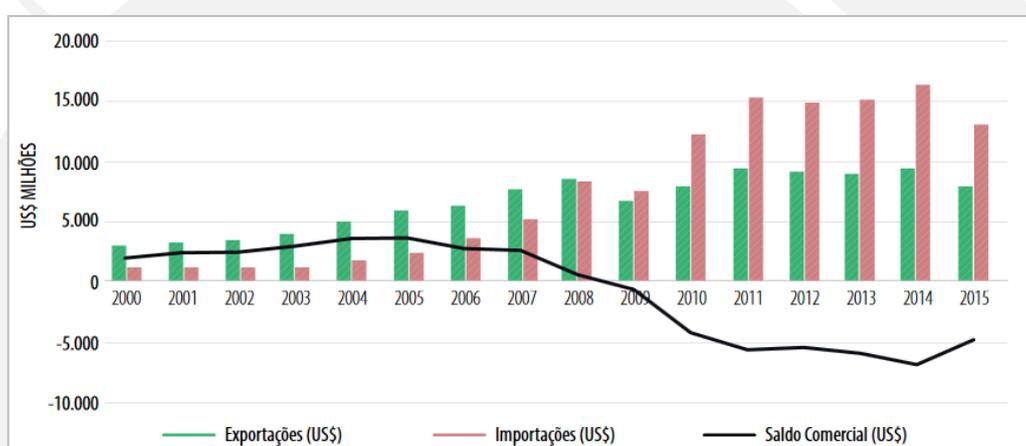
A partir da leitura de Goularti (2014) e Santos (2019) fica clara, portanto, a destinação de quantias bastante superiores à região nordeste do estado em detrimento das demais regiões, sobretudo ao complexo eletro-metal-mecânico e as grandes empresas localizadas em Joinville e Jaraguá do Sul e também 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 enquadrava 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.

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 1. 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).

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, 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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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, no caso da BMW em Araquari, não pareceu existir tal impulso de fornecedoras, muito menos transferência de tecnologia. Sendo 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.

O impulso desenvolvimentista foi encampado também por Raimundo Colombo, governador de Santa Catarina a partir de 2011. O governador, a exemplo de Dilma, 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, passa a receber fábricas de grandes grupos do setor automotivo.

Nesse sentido, a configuração no bloco no poder mostrou sua força em várias escalas da formação socioespacial brasileira, implicando diretamente no uso do território. O caso da BMW em Araquari ilustra, como buscamos demonstrar, as imbricações entre políticas federal e estadual e as modificações no uso do território que correspondem ao maior atrelamento, no caso do estado de Santa Catarina, às políticas voltadas à indústria levadas a cabo no primeiro governo de Dilma Rousseff.

REFERÊNCIAS

- 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.
- 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.
- 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. 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.
- 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.
- BRASIL. **O que é PBM?** Disponível em: <<https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/mdic/competitividade-industrial/certificado-form-125>>. Acesso em: 28 abr. 2021.
- 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.
- 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.
- CARVALHO, Laura. **Valsa brasileira**: do boom ao caos econômico. São Paulo: Todavia, 2018.
- 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 & Naruteza**, 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.
- 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.
- 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, 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, 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.
- 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.
- 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.
- HARVEY, David. O novo imperialismo. São Paulo: Loyola, 2005.
- 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.
- 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.
- 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>. Acesso em: 10 ago. 2018.
- 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.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- 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.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.
- 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. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008a.
- SANTOS, Milton. **Desafio do ordenamento territorial: "O pensamento"**. 1994. Disponível em: < <http://ricardoantasjr.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. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.
- 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. **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. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2004.

- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século. XXI.** São Paulo: Editora Record, 2001.
- 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.
- 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. Um território, uma região: quando o tempo desmancha as coerências. **Ciência Geográfica**, Bauru, v. 13, n. 1, p. 24-30, jan./jul. 2008.
- SOUZA, Angelita Matos. Arriscando uma compreensão do primeiro governo Dilma. In: **Anais... XXI Encontro Nacional de Economia Política**, 2016, São Bernardo do Campo, UFABC. Economia Política da Recessão, 2016.
- 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, Angelita Matos. Governos do PT: Dependência e Desenvolvimento. In: **Anais... 9º Congresso Latino-Americano De Ciência Política (Alacip)**, 2017, Montevideu. Trabajos presentados. Montevideu: ALACIP, 2017.
- SWYNGEDOUW, Erik. Globalização ou glocalização?: redes, territórios e reescalonamento. In: BRANDÃO, C. A.; FERNÁNDEZ, V. R.; RIBEIRO, L. C. Q. **Escalas espaciais, reescalonamentos e estatalidades: lições e desafios para américa latina.** Rio de Janeiro: letra capital: observatório das metrópoles, 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.
- 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. Dilma cobra manutenção de emprego como contrapartida a incentivo. **Valor Econômico.** 27 jul. 2021. Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2012/07/27/dilma-cobra-manutencao-de-emprego-como-contrapartida-a-incentivo.ghtml>>. Acesso em 28 abr. 2021.
- 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.
- 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.
- 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.

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.

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.

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

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.

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.

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

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.