

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais

ISSN: 1517-4115

revista@anpur.org.br

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

Henrique Voos, Charles; de Carvalho Silva, Luiz Eduardo

A BMW em Araquari/SC e o planejamento de ocasião: o Estado como agenciador da flexibilização urbana

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 16, núm. 2, noviembre, 2014, pp. 45-62

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951682004>

A BMW EM ARAQUARI/SC E O PLANEJAMENTO DE OCASIÃO: O ESTADO COMO AGENCIADOR DA FLEXIBILIZAÇÃO URBANA

CHARLES HENRIQUE VOOS
LUIZ EDUARDO DE CARVALHO SILVA

R E S U M O : *Este artigo aborda as relações que envolvem a vinda da montadora de automóveis alemã BMW para a pequena cidade de Araquari, situada no Nordeste de Santa Catarina, distante cerca de 160 km da capital Florianópolis. A flexibilização da legislação urbanística, as isenções fiscais para a montadora, bem como a ruptura de preceitos estipulados pelo Estatuto das Cidades marcam o investimento de 200 milhões de euros, que tem na cidade vizinha de Joinville outros agentes econômicos interessados em aproveitar a grande especulação imobiliária envolvendo terras não-urbanizadas próximas à futura fábrica. A partir disso, o presente estudo demonstra quais as consequências que a flexibilização traz para as cidades, gerando cenários de segregação socioespacial, ilegalidades e retrocessos na gestão democrática da cidade, de acordo com a ocasião que mais foi conivente com os agentes envolvidos.*

P A L A V R A S - C H A V E : *BMW; Araquari; Joinville; flexibilização urbana; competição urbana; grandes projetos; Estatuto das Cidades.*

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos as cidades brasileiras têm se tornado não apenas o palco mas também as protagonistas de grandes espetáculos. Os casos mais notórios relacionam-se com a realização da Copa do Mundo de Futebol em 2014, nas maiores cidades de várias regiões do país, e com as Olimpíadas de 2016, que terão a cidade do Rio de Janeiro como sede. No entanto, não é recente o fato de que as cidades brasileiras são “vendidas” como “mercadorias” aos investimentos estrangeiros, sendo submetidas a projetos que buscam ressignificar ou criar novas identidades numa atual conjuntura de competição urbana, configurando o que Harvey (1996, p. 53) chama de “empresariamento urbano”, processo construído através de parcerias público-privadas que objetivam ganhos políticos e econômicos no “investimento e desenvolvimento econômico através de empreendimentos imobiliários pontuais e especulativos”. Desta forma, as reivindicações feitas pelos habitantes das cidades são transformadas em projetos que buscam atrair financiamentos externos, novos investimentos ou grandes empresas geradoras de emprego, por mais que o planejamento já existente seja alterado especificamente para estes projetos ou que prioridades sejam invertidas (sobretudo na distribuição de recursos públicos).

Nesse cenário, o Estado se utiliza de táticas para dinamizar a economia frente a um contexto internacional cada vez mais instável e competitivo (BOTELHO, 2004),

como o planejamento estratégico e o *city marketing*, os quais sugerem que as cidades estão submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas (VAINER, 2011), inseridas em um mercado acirrado com outras cidades, concorrendo pela máxima potencialização do consumo de seu espaço urbano e não mais da reprodução.

Se durante largo período o debate acerca da *questão urbana* remetia, entre outros, a temas como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo, movimentos sociais urbanos, racionalização do uso do solo, *a nova questão urbana* teria, agora, como nexo central a problemática da *competitividade urbana*. (VAINER, 2011, p. 16, *grifos do autor*).

Portanto, é necessário entender quais são as consequências advindas dessa nova abordagem das políticas urbanas, analisando as formas de atuação dos sujeitos que nela atuam e que dela se beneficiam. Para isso, tomaremos como objeto de análise deste artigo uma pequena cidade do estado de Santa Catarina, a qual está recebendo vultosos investimentos de uma grande empresa estrangeira. Trataremos da instalação da fábrica da BMW na cidade de Araquari, suas possíveis e prováveis causas e efeitos na região.

Inicialmente será necessário contextualizar a escolha da cidade catarinense como sede da BMW, de forma a identificar os discursos e as expectativas que recaem sobre a vitória de Araquari na disputa pelos investimentos da empresa alemã. Além disso, é oportuno saber como se comportaram a imprensa e a classe política e empresarial da região quando do anúncio da vinda da BMW para Araquari.

Num segundo momento, analisaremos como Araquari flexibilizou sua política urbana, de modo a se tornar uma cidade atrativa ao capital transnacional, em especial aos investimentos da BMW. Serão abordadas as alterações na legislação urbanística que permitiram a instalação da montadora alemã na cidade e a preparou para atrair novos investidores.

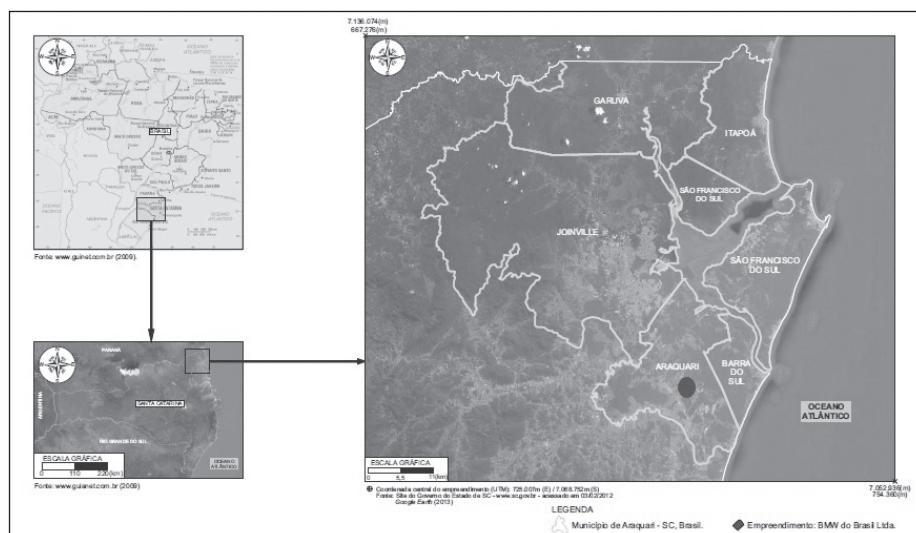
Já na terceira parte, a escolha de Araquari pela BMW será investigada a partir do contexto político da vizinha Joinville, a qual abriga setores diretamente interessados na aproximação e flexibilização das políticas urbanas de ambas as cidades, visando um aproveitamento dos benefícios que a empresa alemã poderá trazer para a região. A articulação das entidades empresariais na regulamentação da nova Lei de Ordenamento Territorial de Joinville será objeto de estudo frente à atuação estatal no fomento da especulação imobiliária e segregação socioespacial.

Nas considerações finais serão avaliados os resultados da pesquisa, dentro dos limites propostos, tendo em vista as atuações dos sujeitos envolvidos nos processos de (re)produção do espaço intraurbano e regional e na promoção de um planejamento urbano de ocasião, alheio às diretrizes de gestão democrática das cidades e focado apenas nos benefícios e vantagens que garantirão o lucro dos investidores de grandes projetos urbanos.

QUANDO O PEQUENO FICOU GRANDE: UM RELATO SOBRE A VINDA DA BMW PARA ARAQUARI

Desde outubro de 2012, quando a empresa alemã BMW anunciou que escolheu a pequena cidade de Araquari, localizada no Nordeste de Santa Catarina, como o local em que instalaria a sua primeira fábrica na América do Sul (Figura 1), orçada em 200 milhões de euros, os holofotes internacionais passaram a recair sobre um lugar que, até então, tinha como grande trunfo a tradicional Festa do Maracujá, realizada anualmente, com abrangência regional.

Figura 1: Localização da fábrica da BMW



Fonte: Relatório de Impacto Ambiental – ENVIRON Brasil Eng. Ambiental Ltda.

Os 24.810 moradores (IBGE, 2010) da cidade rapidamente entraram em um escamoteamento das prioridades dadas pelo poder público. Afinal, Araquari não possuía índices que a colcassem entre os municípios com melhor qualidade de vida. Por exemplo, segundo dados do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013 (PNUD, 2013), o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) da cidade (0,703) é menor que as médias estadual (0,774) e nacional (0,727), colocando-a no 95º posto entre 295 cidades catarinenses.

Outros indicadores sociais importantes, como esperança de vida ao nascer, mortalidade infantil, habitações com água e saneamento inadequados, analfabetismo, frequência escolar, quantidade de pessoas extremamente pobres, nível de desemprego e renda *per capita*, são, ainda segundo o mesmo Atlas, sempre piores que os índices estaduais e frequentemente piores que os nacionais (PNUD, 2013). Vale lembrar que não há nenhum hospital ou maternidade na cidade. Portanto, mesmo que o Produto Interno Bruto (PIB) de Araquari tenha crescido cerca de 60% nos últimos anos (IBGE, 2011), ou seja, uma cidade com localização privilegiada para investimentos como os da BMW, é evidente a grande quantidade de problemas sociais.

Este cenário foi camuflado pela esperança de um dito desenvolvimento que uma fábrica de motores traria para a cidade, pois desde 1997 políticos locais negoziavam com investidores da fábrica BMW, em uma concorrência com a cidade de Joinville, vizinha de Araquari e sede de um forte parque industrial (com uma fábrica da General Motors em funcionamento), cidades do interior de São Paulo e também com cidades do México.

Carlos Vainer caracteriza este processo como uma transformação da cidade em mercadoria, onde a concorrência por investimentos provoca uma “venda” dos atributos do território. E em como qualquer regra de mercado, a mercadoria mais atraente financeiramente é comprada.

A cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda. Isto explicaria que o chamado *marketing urbano* se imponha cada vez mais como uma esfera específica e determinante do processo de planejamento e gestão de cidades. Ao mesmo tempo, aí encontrariam as bases para entender o comportamento de muitos prefeitos, que mais parecem vendedores ambulantes que dirigentes políticos. (VAINER, 2011, p. 78).

Logo após o anúncio oficial, a vinda da BMW para Araquari foi o assunto preferido da imprensa local, pois o mesmo era mantido em sigilo e surpreendeu pelo fato da pequena cidade ser a escolhida. Vários jornais destacaram os motivos que levaram os alemães a decidirem implantar a fábrica ali. O infográfico publicado pelo *Diário Catarinense* em 8 de abril de 2013 (Figura 2), um jornal de grande circulação estadual, resume muito bem os discursos propagados pela imprensa para explicar a escolha, e dá pistas sobre as reais intencionalidades do projeto, as quais serão objeto de maior aprofundamento mais adiante. Nota-se que, *a priori*, nenhum dos itens ocasiona impacto direto na melhoria de vida dos atuais moradores de Araquari, mas apenas ressalta características mercantis da cidade, valorizadas pelo capital transnacional, como “espaços para convenções e feiras, parques industriais e tecnológicos, oficinas de informação e assessoramento a investidores e empresários, torres de comunicação e comércio, segurança [...]” (VAINER, 2011, p. 79)

As entrevistas concedidas pelo atual prefeito da cidade e participante nas negociações, João Woitexem (PMDB), seguidamente relatavam que os investimentos iriam mudar radicalmente o perfil de Araquari, passando de cidade-dormitório de Joinville para uma cidade autônoma, colocando-a na “vitrine mundial”. A estimativa da prefeitura, ainda segundo estas entrevistas, é que a população aumente cinco vezes nos próximos dez anos, chegando a 130 mil habitantes. Compilamos trechos das falas do prefeito e de outros agentes envolvidos no processo para ilustrar o processo de mercantilização da cidade:

A fábrica da BMW vai colocar Araquari na vitrine para o estado o país e o mundo todo. Vai ser muito mais fácil atrair novos investimentos para a cidade. (João Woitexem, prefeito de Araquari, em Prefeito (2012)).

O setor automotivo representa cerca de 20% do PIB da economia brasileira e, com a BMW em Santa Catarina, o estado vai se destacar com muita força e qualidade nessa área tão competitiva. (Raimundo Colombo, governador do estado de Santa Catarina, em Nicoletti (2013)).

A região como um todo está sendo beneficiada. Não há essa diferença territorial. Fisicamente ela estará instalada em Araquari, há um benefício fiscal para a cidade, mas entorno beneficiará muito outras cidades. (*Mario Cesar Aguiar*, presidente da Associação Comercial e Industrial de Joinville, em Nicoletti (2013)).

Neste momento, Joinville é a extensão de Araquari. Estamos unidos e vamos viabilizar o suporte para o que a BMW precisar. (*Udo Döhler*, prefeito de Joinville, em Muniz (2013)).

Nós sempre seguramos o crescimento populacional, não liberamos loteamentos. Agora vamos fazer o contrário. **Já estamos liberando as construções**, e vamos inverter essa lógica de Araquari como cidade dormitório. (*João Woitexem*, prefeito de Araquari, em Villaverde (2013, grifo nosso)).

Figura 2: Dez motivos e consequências sobre a escolha de Araquari pela BMW

MOTIVOS E CONSEQUÊNCIAS

- | | |
|--|--|
| 1 Há quatro portos com boa infraestrutura: São Francisco do Sul, Itapoá, Itajaí e Navegantes. | 6 Executivos do grupo alemão visitaram o Senai e gostaram do que viram. Os filhos dos executivos vão estudar na Escola Internacional da Sociesc. |
| 2 Araquari está próxima das rodovias BR-101 e BR-280, caminhos aos portos. | 7 O governo oferece o Prodec, com vantagens fiscais, e prazo maior para recolhimento do ICMS. |
| 3 A qualidade de mão de obra é excelente, embora falte quantidade de profissionais em número adequado. | 8 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. |
| 4 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. | 9 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. |
| 5 O nível de educação técnica (Sociesc e Senai) é 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. | 10 Outro fato que vai mover a economia da região é o ramo imobiliário. É certa uma super-valorização de imóveis na região Sul de Joinville. |

Fonte: *Diário Catarinense*, 8 de abril de 2013.

É evidente que a vinda da BMW irá transformar toda a cidade de Araquari, bem como toda a região, mediante a quantidade de empresas, negócios, círculos e políticos envolvidos. Neste sentido, podemos dizer que a BMW traz um “planejamento urbano de farol”, em um trocadilho com a frase dita pelo cônsul geral da Alemanha para Santa Catarina e Rio Grande do Sul, Stefan Traumann, para o jornal *Diário Catarinense* de 2 de fevereiro de 2014. Na oportunidade, o representante alemão afirmou que a BMW é “um projeto farol, que atrai outros” (BONETTI, 2014). Em escala maior, esta já é uma discussão amplamente presente nos seminários da Rede Latino-americana de Pesquisadores Sobre Globalização e Território, através de Emilio Pradilla Cobos e Hiernaux-Nicolas, ao analisarem grandes projetos urbanos em cidades latino-americanas e como estes se tornam “projetos farol”¹.

¹ Ver Moura (2013).

De fato a mercantilização da cidade, em um contexto geral, faz parte de um projeto para atração de outros projetos. Sendo assim, a cidade como mercadoria é o primeiro passo para torná-la uma empresa que atua no contexto do mercado, o qual dá as regras e os modelos essenciais para o fechamento de novas oportunidades para as cidades, transformando-as “[...] em sujeito/ator econômico... e, mais especificamente, num sujeito/ator cuja natureza mercantil e empresarial instaura o poder de uma nova lógica, com a qual se pretende legitimar a apropriação direta dos instrumentos de poder público.” (VAINER, 2011, p. 89)

Pretendemos mostrar que este farol não atrai apenas novos investimentos, de acordo com dinâmicas mercantis, mas também é pressuposto para flexibilização da legislação urbanística, fomento da especulação imobiliária, inobservância dos preceitos relativos à gestão democrática das cidades e formação de plutocracias. Isto se torna realidade ao observarmos todo o cenário de transformação urbanística da cidade de Araquari, bem como o contexto político da vizinha Joinville, cidade que tem setores diretamente interessados em uma *conurbação a fórceps* para aproveitar os benefícios da maior aproximação possível com a BMW.

Antes do prosseguimento, ressaltamos que, mesmo havendo um processo forçado de conurbação, a cidade de Araquari já encontra-se inserida em uma aglomeração instituída, nomeada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) como Área de Concentração de População (ACP) de Joinville (IBGE, 2008). Esta área é a segunda maior do estado de Santa Catarina, perdendo apenas para a Região de influência de Florianópolis. De acordo com Ramos, Matos e Garcia (2011) a ACP de Joinville conta com uma forte base produtiva voltada a segmentos modernos do setor metal-mecânico e plásticos, e tem contribuído para atração de investimentos e população para a região. Sendo assim, “apesar de Joinville concentrar mais da metade da população de sua região de influência, os dados indicam que os municípios menores vêm-se apresentando como alternativas a fluxos migratórios” (RAMOS; MATOS; GARCIA, 2011, p. 52). Portanto, quando falamos de *conurbação a fórceps* estamos ressaltando a inserção de Araquari no contexto regional com Joinville, complementando – e confrontando – a questão com as políticas intraurbanas das duas cidades, as quais concedem benefícios com vistas à expansão territorial, segregação socioespacial e aumento dos parques fabris.

FLEXIBILIZAÇÃO DA POLÍTICA URBANA DE ARAQUARI E OS BENEFÍCIOS CONCEDIDOS PARA A BMW

Como a cidade se comporta feito uma mercadoria, vendendo-se para investidores em troca de capital político para seus gestores, o produto que tiver mais benefícios será o escolhido, conforme já vimos no capítulo anterior. Somado a isto, a cidade também deve oferecer outras vantagens, visto que somente benefícios como estradas, aeroportos, conectividade, etc. não são suficientes. A atratividade de uma cidade frente ao cenário de mercantilização das cidades encontra-se não apenas nas isenções fiscais que esta pode oferecer mas também na facilidade de se obter a flexibilização

das leis que tratam do planejamento urbano. A cidade, como mercadoria, não pode estar imobilizada por uma legislação urbanística rígida, que não permita ser alterada pontualmente em benefício de grandes projetos empresariais.

Como é preciso abrir fronteiras de valorização, por meio do imobiliário, o urbanismo que se coloca como hegemônico não é o que pretende regular a cidade, tornando-a rigidamente funcional, mas sim, aquele que se assenta no discurso da atração de “investimentos globais”, para os quais é preciso (re)qualificar parcelas dos espaços urbanos. (ALVAREZ, 2013, p. 118).

Com relação aos benefícios fiscais, a vinda da BMW para Araquari não destoa de casos semelhantes, visto que estes estão restritos à competência tributária dos entes políticos estatais. Dessa forma, o município, seja Araquari ou qualquer outro, somente poderá oferecê-los quanto aos tributos da sua competência: Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), Imposto Sobre Serviços (ISS), Imposto Sobre Transmissão de Bens Imóveis (ITBI), taxas municipais, etc. A margem para negociação, portanto, é restrita, ocorrendo sobretudo quanto aos prazos de isenção dos tributos e à fixação de alíquotas diferenciadas. Para a BMW, por exemplo, o município de Araquari concedeu isenção de ISS sobre todos os serviços contratados relacionados direta ou indiretamente com a implementação do empreendimento, isenção de IPTU, ITBI e taxas municipais pelo prazo de 15 (quinze) anos e alíquota máxima do ISS de 2% (dois por cento) pelo prazo de 15 (quinze) anos, a partir do início das operações da BMW na cidade, conforme o Decreto Municipal nº 37/2013 (ARAQUARI, 2013).

Por outro lado, a possibilidade de flexibilização das políticas de planejamento urbano mostra-se como diferencial na competição urbana, na qual consagrar-se-á vencedora a cidade que se submeter mais facilmente aos interesses dos investidores. De acordo com Alvarez (2013, p. 119), existe “uma tendência geral de ‘desregularização da cidade’, com a flexibilização de leis de zoneamento, de potencial construtivo, no sentido de torná-la mais plástica e fluida para as possíveis inversões, empreendidas em fragmentos, abrindo fronteiras à valorização”. Portanto, ao se comportar como uma mercadoria, a cidade será mais ou menos atrativa conforme suas políticas urbanas puderem ser mais ou menos moldadas aos interesses dos seus pretensos clientes.

No caso de Araquari, a chegada da BMW trouxe pontuais, porém importantes, alterações ao Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Territorial de Araquari (PDPDTA) – Lei Complementar nº 50/2006 (ARAQUARI, 2006) –, as quais não camuflam o objetivo de tornar a cidade uma mercadoria moldada aos interesses da indústria automobilística alemã e de outros investidores dos setores secundário e terciário, bem como à especulação imobiliária. A Lei Complementar nº 142, de 27 de agosto de 2012, modificou o PDPDTA no que diz respeito, sobretudo, ao zoneamento da cidade, através da criação de novas zonas de uso e ocupação do solo e da modificação de outras, todas localizadas no entorno do empreendimento alemão (ARAQUARI, 2012). É interessante notar que a Lei Complementar nº 142/2012 foi aprovada alguns meses antes de Araquari ser oficialmente anunciada como a cidade escolhida para receber os investimentos da empresa alemã, o que demonstra a forte tendência de mercantilização da cidade, num projeto coordenado para a atração de outros investimentos.

Quanto às alterações no PDPDTA propriamente ditas, primeiramente é necessário considerar que, antes da vinda da BMW para Araquari, a área a ser ocupada pelo empreendimento encontrava-se dentro da *Macrozona de Ocupação Rarefeita* (item II, art. 78 do PDPDTA), mas especificamente em *Zona de Produção Primária* (ZPRI), destinada precipuamente a usos agropecuários, bem como a atividades primárias, extrativas, produção de matérias-primas, silvicultura, ecoturismo e turismo rural (art. 111 e 112 do PDPDTA). Igualmente, as áreas ao norte do futuro empreendimento encontravam-se inseridas em ZPRI ou em *Zona de Uso Sustentável* (ZUS), cujos objetivos são a conservação da natureza e o uso sustentável de recursos naturais e a preservação de mananciais, da flora e da fauna (art. 113 e 114 do PDPDTA).

No entanto, para possibilitar a instalação da fábrica alemã, foram criados um novo *Corredor Industrial Automobilístico* (CIA) e uma nova *Zona de Produção Industrial Automobilística* (ZPIA) (itens XIII e XIV, art. 81 do PDPDTA), esta última localizada junto à rodovia BR-101, sentido sul. Também as áreas ao norte do empreendimento sofreram alterações no zoneamento, através da criação e do aumento de *Zonas de Produção Industrial* (ZPIND), destinadas a atividades industriais sem controle de porte (art. 104, I, do PDPDTA). Dessa forma, grandes áreas com usos anteriormente restritos a atividades primárias ou sustentáveis foram pontualmente (re)qualificadas para atender às demandas da BMW, bem como para propiciar a atração de outros projetos no entorno do “projeto farol”.

A propósito, vale pontuar que situações semelhantes ocorreram quando da atração e instalação das montadoras Renault e Volkswagen/Audi em São José dos Pinhais/PR, mormente por se tratarem de empreendimentos que não estão localizados nos municípios polo de suas respectivas aglomerações urbanas. Cite-se, ainda, a proximidade entre os parques automobilísticos paranaense e catarinense (em Joinville há uma fábrica de motores da General Motors). Nessa seara, Firkowski (2002, 2009) e Sánchez (1997) tratam da instalação da indústria automobilística na Região Metropolitana de Curitiba e suas implicações na (re)organização do espaço urbano, sendo úteis à análise em questão. De acordo com Firkowski (2002), a implantação da indústria automobilística define a estratégia de localização dos fornecedores, garantindo, assim, a vinda de outras empresas para a região escolhida pela montadora. Dentre as formas de se facilitar e garantir esses investimentos estão, justamente, a concessão de benefícios fiscais e a flexibilização de leis urbanísticas, conforme acima exposto.

Souza (2008, p. 259), ao discorrer sobre o chamado *spot zoning*, afirma que esta “nada mais é que uma forma particularmente afrontosa de tratamento excepcional de um ou alguns proprietários, em que as regras são ‘flexibilizadas’ pontualmente sem que daí decorra o oferecimento de uma contrapartida válida sob o ângulo do interesse coletivo”. É o que se observa em Araquari com a flexibilização das regras de zoneamento e a criação de uma *Zona de Produção Industrial Automobilística* (ZPIA), exclusivamente para receber a fábrica da montadora alemã. A BMW, por sua vez, nada oferece ao município além dos cifrões a serem investidos no empreendimento, os quais não podem ter o condão de representar o interesse coletivo, dadas as consequências negativas decorrentes da instalação da fábrica, como o fomento à especulação imobiliária e a inobservância dos preceitos relativos à gestão democrática das cidades.

Ademais, é oportuno registrarmos que a escolha da direção em que ocorreram as alterações no zoneamento, ou seja, ao norte, seguindo o eixo da Rodovia

BR-101 e também o eixo da estrada da Corveta (a qual liga a Rodovia BR-101 à Rodovia BR-280 e ao Centro de Araquari), não aconteceu de forma irrefletida. Geralmente o desenvolvimento de zonas industriais ocorre junto às vias regionais de maior movimento, as quais estabelecem ligações regionais mais importantes (VILLAÇA, 2001). Dessa forma, considerando que a poucos quilômetros ao norte da futura fábrica da BMW está situada Joinville, a maior cidade de Santa Catarina e o terceiro maior polo industrial da Região Sul, a direção do desenvolvimento industrial de Araquari não poderia tomar outro sentido. Além disso, não se pode omitir a existência de uma plutocracia joinvilense diretamente interessada nos investimentos da BMW em Araquari.

[...] as direções preferenciais de crescimento são determinadas pela inserção regional da metrópole, ocorrendo nas direções nas quais são mais intensos os fluxos de transporte regional, o que se dá, via de regra, na direção da grande metrópole ou região mais próxima (desde que não excessivamente longe) da cidade ou metrópole considerada. (VILLAÇA, 2001, p. 136).

Destarte, podemos verificar que o desenvolvimento industrial de Araquari denota a existência de uma competição urbana regionalizada, ou seja, entre municípios de uma mesma aglomeração urbana que disputam novos capitais para a região. No entanto, essa competição somente é viabilizada através de políticas urbanas locais, que resultam na produção de espaços que favorecem o capital transnacional e a especulação imobiliária em detrimento dos interesses público e coletivo.

Desse modo, também é importante ressaltarmos que as alterações do PDPDTA ocorreram à revelia dos instrumentos de gestão democrática das políticas urbanas, motivando inclusive a intervenção do Ministério Públco Federal (MPF) no caso. Conforme notícia publicada no site do MPF (MPF, 2013), em maio de 2013 foi firmado um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) para disciplinar “como o Município de Araquari, com a interveniência da Secretaria do Desenvolvimento Econômico Sustentável do Estado de Santa Catarina, deverá proceder em relação ao plano diretor da cidade”. A assinatura do TAC deu-se em razão da realização de apenas uma audiência pública para discutir as alterações no PDPDTA, acima referidas, visando à instalação da BMW na cidade.

Em matéria publicada no Jornal *Notícias do Dia*, em 11 de junho de 2013, o procurador da República, Tiago Alzoguir Gutierrez, declarou que “o processo teve pouca participação da população e foi feito muito rápido”, e que as alterações do zoneamento ocorreram em “áreas que são objetos de demarcação de terras indígenas” (PARODI, 2013). Em consequência do TAC, a Prefeitura de Araquari teve que suspender a expedição de alvarás de construção em terrenos que tiveram o zoneamento modificado pela Lei Complementar nº 142/2012, sendo excepcionados aqueles referentes às obras da BMW.

Podemos observar, através do exemplo de Araquari, que o modelo de planejamento urbano que visa à mercantilização da cidade não se coaduna com os princípios que regem a gestão democrática das cidades. Nesse caso, segundo Villaça (2012), a participação popular, entendida como a simples “auscultação da população”, constitui-se em mera formalidade que em nada democratiza ou politiza o planejamento urbano. A participação social é excluída pela competição urbana, pois é vista

como empecilho para o favorecimento do capital industrial e imobiliário. Foi por isso que, para o atendimento das demandas da BMW e demais investidores interessados na instalação da fábrica alemã em Araquari, houve a realização de apenas uma audiência pública, de modo a cumprir uma “formalidade” da lei e impedir a manifestação de vozes porventura contrárias ou prejudicadas pelo empreendimento (as populações indígenas, por exemplo).

Portanto, ao ser escolhida para ser a sede da primeira fábrica da BMW na América do Sul, a pequena Araquari demonstrou que está disposta a pôr em prática uma política urbana voltada ao atendimento das demandas do capital transnacional. Iniciativas tomadas em prol da instalação da BMW na cidade, através da modificação e flexibilização do PDPDTA, evidenciam a opção por um “planejamento de facilitação”, que na lição de Souza (2008, p. 32),

[...] serve para estimular a iniciativa privada, oferecendo-lhe numerosas vantagens e regalias, de isenções tributárias a terrenos e infra-estrutura subsidiados, de informações vitais à suspensão ou abolição de restrições de uso impostas por zoneamentos para determinadas áreas.

Por ora, Araquari sagra-se vencedora na competição urbana, proporcionando grande ganho de capital político aos seus gestores, ao custo da venda de benefícios e vantagens aos investidores estrangeiros. O “planejamento urbano de farol” de Araquari, feito sob medida para o “projeto farol” da BMW, de fato atrairá outros projetos, favorecendo a especulação imobiliária e a formação de plutocracias urbanas na região. Por outro lado, a maior parte da população apenas idealiza algum benefício no futuro, o qual poderá não se concretizar.

CONURBAÇÃO A FÓRCEPS: ANSEIOS DOS SETORES ECONÔMICOS DA VIZINHA JOINVILLE

Joinville é a cidade mais populosa do estado de Santa Catarina, com 515.288 habitantes (IBGE, 2010), e sede de um grande parque fabril que produz um PIB industrial de R\$ 7,5 bilhões (IBGE, 2011). Ao sul, faz divisa com Araquari e tem nesta região da cidade uma grande quantidade de terras rurais, sem urbanização, cortadas por rodovias que ligam estas duas cidades, como a BR-101 e a BR-280.

É esta região de ligação entre as duas cidades que, desde 2010, vem ganhando atenção especial do poder público local, o qual visa uma reestruturação do uso e ocupação da região. A lei do novo macrozoneamento de Joinville (Lei Complementar nº 312/2010) dá um tratamento diferenciado para a região, criando um uso especial até então inédito nos documentos oficiais de planejamento da cidade: Áreas Rurais de Transição (ART), as quais dão para as áreas rurais características exclusivas de áreas urbanas, em três pontos da cidade. Foram subdivididas de acordo com o uso proposto, sendo: a) residencial, com área de 0,58 km², na zona norte da cidade, para a viabilização de loteamentos de alto padrão e baixa densidade; b) industrial, com área de 2,8 km², interligando parte da zona sul da cidade com Araquari; e c) especial, com área de 1,47 km² conectando parte da zona sul de Joinville com o bairro Centro de Araquari. Estas duas últimas estão muitos próximas de outros dois grandes investi-

mentos recentes, como o campus da Universidade Federal de Santa Catarina e uma fábrica da General Motors.

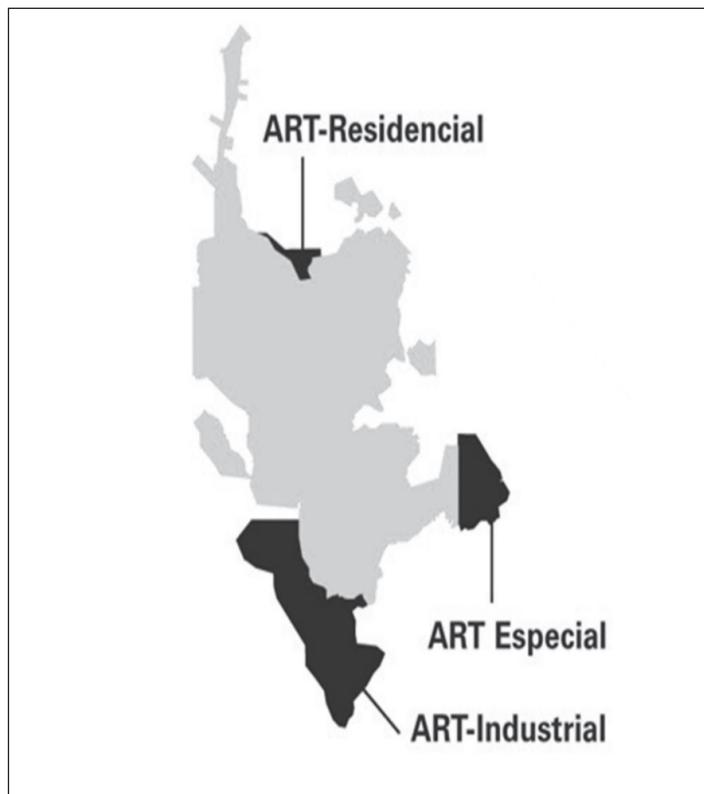
Já as três novas áreas, juntas, representam um acréscimo de 2,34% de terras com usos urbanos ao longo do município de Joinville. Mesmo que não sejam oficialmente declaradas como zonas urbanas, possuem diretrizes características destas, conforme regulamentado em lei:

A Área de Transição Residencial (ART-R) que tem por objetivo disciplinar a pressão por parcelamento e edificações residenciais em áreas tecnicamente não indicadas para funções urbanas, mediante o estabelecimento de critérios urbanísticos capazes de assegurar a preservação de suas características sócio-ambientais (Art. 19 da LC 318/2010).

A Área de Transição Industrial (ART-I) tem por objetivo compatibilizar os usos agrosilvopastoris com a pressão por promoção e implantação de indústrias e incubadoras para atividades tradicionais e inovadoras, para micro, pequenas e médias empresas (Art. 21 da LC 318/2010).

A Área de Transição Especial (ART-E) tem por objetivo disciplinar a pressão por parcelamento e edificações residenciais e compatibilizar a implantação de parques de inovação tecnológica em áreas rurais próximas a áreas urbanas com grande densidade demográfica, mediante o estabelecimento de critérios urbanísticos capazes de promover equilíbrio entre as funções residenciais, industriais e de suas características ambientais (Art. 23 da LC 318/2010). (JOINVILLE, 2010).

Figura 3: Localização das ARTs



Fonte: elaborado pelos autores.

Alguns aspectos devem ser reconsiderados, pois a vinda da BMW, mesmo meses após a aprovação do novo macrozoneamento de Joinville, fez com que o limite “urbano” da cidade ficasse a cerca de, apenas, dez quilômetros de onde se instalará a BMW. A classe política de Joinville, juntamente com a empresarial, estão forçando uma conurbação com Araquari, visando lucros adquiridos através da especulação imobiliária. Ou seja, quanto mais próximo o zoneamento ficar da BMW, maiores serão as chances da obtenção de vantagens para os investidores, visto que estas terras (anteriormente rurais) valorizar-se-ão devido à grande quantidade de investimentos vindo do grupo alemão. O Estado, mais uma vez, é agente principal para o fomento da especulação imobiliária.

Como as macrozonas ainda não estão regulamentadas, possuem apenas os usos definidos (a lei de criação das macrozonas apenas definiu localizações e diretrizes gerais), não existe a possibilidade de negociação destas terras com valores financeiros equivalentes às ARTs, mas somente com o valor correspondente ao uso atual (a Lei do Ordenamento Territorial que está em vigor é de 1996). Em consequência, estas terras limítrofes à Araquari, na prática, ainda são terras rurais, com um valor de mercado mais baixo, até a aprovação de uma nova Lei de Ordenamento Territorial. O temor pela não-realização de negócios dos empresários joinvilenses, após a flexibilização ocorrida em Araquari (conforme vimos no capítulo anterior) e a crescente valorização das terras na cidade-sede da BMW, causou grande pressão na imprensa e nos agentes políticos locais.

Álvaro Cauduro de Oliveira, representante da Câmara dos Dirigentes Lojistas de Joinville, alegou em artigo publicado pelo jornal *A Notícia*, em 21 de setembro de 2013, que a legislação urbana atual “não atende às demandas contemporâneas”, e que a confecção de uma nova Lei de Ordenamento Territorial “seja o fio condutor do progresso social e econômico, capaz de proporcionar maior qualidade de vida a todos que por aqui aportaram” (DIFERENTES, 2013). Em comunicado oficial publicado em seu site, o Sindicato da Indústria de Construção Civil de Joinville (Sinduscon) pede urgência no processo de aprovação da lei, porque para o segmento da construção civil de Joinville, “que sempre defendeu o crescimento sustentável da cidade, a aprovação da Lei de Ordenamento Territorial é urgente e cada vez mais fundamental à sociedade” (MAIS, 2013). E, em reunião realizada na Câmara de Vereadores, em 2012, o então presidente da Associação de Joinville e Região da Pequena e Microempresa (Ajorpeme), Jean Correa, alertou que a lei proposta atende às necessidades de Joinville, “mesmo que precise de ajustes e adequações”, e que vê “as cidades vizinhas crescendo a passos largos enquanto Joinville parou” (OLIVEIRA, 2012).

Figura 4: Capa do Jornal *A Notícia*, relatando a valorização imobiliária de terrenos em Araquari



Fonte: Jornal *A Notícia*, 25 de fevereiro de 2013.

Como antítese a estas informações, dados do IBGE reforçam que a cidade de Joinville é uma das que mais teve crescimento em seus índices socioeconômicos, mesmo que a Lei de Ordenamento Territorial fosse a de 1996. Entre 2000 e 2010, a população cresceu 20,11%; em 2012 era a cidade com o 25º PIB do Brasil (recorda para o momento); e o IDHM cresceu 0,711, em 2000, para 0,809 em 2010 (IBGE, 2010). Está evidente nos números que a cidade não “parou”, contrariando discursos das classes empresariais. É perceptível, também, que as intenções são outras, não o simples desenvolvimento da cidade ou região.

Até o presente momento, a nova Lei de Ordenamento Territorial ainda não foi aprovada, graças a ações judiciais de movimentos populares que atrasaram todo o processo. De acordo com os autores das ações, a Prefeitura não fez a divulgação necessária para que o assunto fosse discutido com a população em audiências públicas, conforme rege o Estatuto das Cidades (Lei Federal nº 10.257/2001). Apesar da pressão do empresariado local, como já relatamos, a discussão está no Conselho da Cidade de Joinville, organismo que delibera sobre as alterações urbanísticas do município, após correções determinadas pela justiça.

O interesse em urbanizar a região é tanto que a Hacasa Empreendimentos Imobiliários apresentou para a Prefeitura de Araquari, em abril de 2013, um projeto denominado Master Plan Joinville-Araquari, propondo a construção de um bairro inteiro que interligasse as duas cidades. Segundo o *site* da Prefeitura de Araquari, o projeto abrigará “condomínios, loteamentos residenciais, a construção de uma marina na Baía da Babitonga, campo de golfe com 18 buracos, áreas empresariais, industriais e comerciais”, além de edifícios públicos e institucionais que “podem servir, também, como cartão postal da cidade”. Dos 38 milhões de metros quadrados previstos no projeto, 70% estão no território de Araquari e o restante em Joinville. Para ser viabilizado, também precisa das alterações legais necessárias.

Segundo Topalov (1979), é praticamente impossível a reprodução de uma parte da cidade somente devido a um empreendimento privado. O ponto em questão

reflete-se na complexidade do espaço urbano, multifacetado, repleto de agentes sociais interessados na urbanização e reprodução do solo como fonte de renda. Assim, ao fornecer toda a infraestrutura e legalidade necessárias para novos investimentos, o Estado é fundamental na configuração de novas áreas de valorização que possam ser o mais atrativas possível.

Como mostra Botelho (2007, p. 81) em sua pesquisa sobre o setor imobiliário brasileiro, o Estado pode “permitir certas atividades em certas áreas, e proibir em outras, ao criar restrições para construir em determinadas áreas, preservando ou depreciando o valor adquirido do entorno” devido ao fato de que a ação social dele não é neutra, no sentido de ser igual para todas as classes sociais. Os mais abastados, principalmente detentores de atividades ligadas ao capital monopolista, são os mais privilegiados pelo Estado. As alterações urbanísticas em Joinville, portanto, mostram que as desigualdades sociais desenvolvem-se, cristalizam-se e reproduzem-se dentro do espaço urbano, opondo a parcela mais abastada e que controla as ações estatais (o aparelho estatal é totalmente necessário para a reprodução do capital) à parcela excluída e que não possui privilégios estatais, visando à obtenção de lucros ou melhores condições de vida em complexas alterações na legislação urbana da cidade. Desta forma, segue-se Francisco de Oliveira (1982, p. 53), quando alerta, ainda na década de 1980, que a pesquisa entre o Estado e o urbano requer uma análise “de como se dá a oposição de interesses entre o Estado e a coalizão das forças dominantes do capital monopolista e o resto do conjunto da população.”

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por mais que a vinda da BMW atraia empregos, investimentos e fortaleça a economia local, é necessário que o verdadeiro foco desta ação seja evidenciado e discutido, principalmente pela ótica da ação do Estado. De um lado, o governo do estado de Santa Catarina e a prefeitura de Araquari flexibilizando as políticas fiscais e urbanas e, de outro, a vizinha Joinville forçando uma conurbação para atender o interesse daqueles que querem as terras limítrofes a Araquari valorizadas.

Está claro, através deste estudo, que mais uma vez o Estado é financiador, promotor, e agenciador de interesses com vistas a um planejamento urbano de ocasião, em que o grande capital organizado, seja de ordem global ou local, dita as normas que passam por cima do planejamento democrático, pois a opinião da população pouco conta na hora de definir novos investimentos dentro das cidades. O processo é agravado quando uma pequena cidade, como no caso de Araquari, recebe um grande investimento estrangeiro, o qual, certamente, irá transformar radicalmente o espaço urbano da cidade. A sede pelo crescimento econômico a qualquer custo, aliada à intransigência política, fazem com que a cidade seja vendida como mercadoria e pensada como empresa, e não como *locus* da reprodução da vida humana.

Os 200 milhões de euros que circulam pelo projeto atraíram, inclusive, a grande potência econômica estadual, Joinville, e seus grupos empresariais organizados, detentores da ideologia do desenvolvimento a qualquer custo. A brecha criada em 2010, estendendo a área urbana através das ARTs, foi um artifício encontrado pela especulação imobiliária local para forçar a regulamentação destas áreas, através da nova Lei de Ordenamento Territorial, além da máxima interligação possível com

a cidade-sede da montadora de automóveis alemã. O município de Joinville atendeu estes interesses, pois, segundo a redação da lei (Lei Complementar nº 318/2010), é uma forma de regulamentar a “pressão” (*sic*). As consequências desta forma de pensar a cidade, pela ocasião e pelo interesse do valor diferencial da terra, transformaram o planejamento urbano de Joinville em um instrumento de dominação dos grupos dirigentes, iniciando a formação de plutocracias urbanas, as quais não reconhecem no diálogo com a sociedade um trunfo da gestão democrática da cidade, tão arduamente conquistada pelo Movimento Nacional pela Reforma Urbana nos anos 1980, como bem elencam Maricato (2001), Grazia (2003) e Burnett (2009).

Os princípios elaborados pelo Movimento da Reforma Urbana, por demandarem medidas que podem atingir lógicas estruturais como a justiça social, exigem, por coerência, que o Estado retome sua função social e assegure os direitos urbanos e o acesso igualitário aos bens e serviços, isto é, que assegure o direito à cidade para todos, através da elaboração e implantação de instrumentos e mecanismos redistributivos. (GRAZIA, 2011, p. 55).

Portanto, o farol de investimentos, de acordo com o cônsul alemão, reflete-se diretamente na (re)produção do espaço intraurbano e regional, ou, de forma mais aprofundada, no modo como a questão regional impacta diretamente sobre as políticas de ordenamento intraurbanas. Também é notório que os problemas sociais tão recorrentes na região continuarão ou até mesmo aumentarão (segundo a lógica do farol...), principalmente pelas articulações tomadas pelo Estado, o qual não prioriza a função social da cidade e dá longos benefícios para empresários e detentores de grande capital. Estes, por sua vez, veem em megaprojetos a oportunidade para grandes lucros e também para a viabilização de alterações na legislação urbanística, utilizando-se, para isso, de mídias tradicionais (para conquistar a opinião pública e “camuflar” as reais intenções) e do clientelismo (para incorporar apoios políticos).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARAQUARI. Lei Complementar nº 50, de 11 de outubro de 2006. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Territorial de Araquari. *Lex*: Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/plano-diretor-araquari-sc.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- _____. Lei Complementar nº 142, de 27 de agosto de 2013. Altera a redação dos artigos 29, 81, 88, 89, 90, 97, 103, 109 e 151 e acrescenta incisos ao artigo 39, da Lei Complementar nº 050/2006 e dá outras providências. *Lex*: Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-complementar/2012/14/142/lei-complementar-n-142-2012-altera-a-redacao-dos-artigos-29-81-88-89-80-97-103-109-e-151-e-acrescenta-incisos-ao-artigo-39-da-lei-complementar-n%C2%BA-0502006-e-da-outras-providenciais-2012-08-27.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- _____. Decreto nº 37, de 10 de abril de 2013. Concede à empresa BMW do Brasil LTDA isenção de impostos e taxas municipais. *Lex*: Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/decreto/2013/3/37/decreto-n-37-2013-concede-a-empresa-bmw-do-brasil-ltda-isencao-de-impostos-e-taxas-municipais.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- BONETTI, E. “A BMW é um projeto farol, que atrai outros”. *Diário Catarinense*, Florianópolis, 02 fev. 2014. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/estelabenetti/2014/02/02/a-bmw-e-um-projeto-farol-que-atrae-outros/>>

Charles Henrique Voos é cientista social pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI); mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); doutorando em Sociologia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Brasil.
E-mail: charleshenrique-voos@gmail.com.

Luiz Eduardo de Carvalho e Silva é graduado em Direito e especialista em Direito Aduaneiro e Comércio Exterior pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI); especialista em Direito do Trabalho pela Universidade da Região de Joinville (UNIVILLE); especialista em Direito Tributário pela Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL), Brasil.
E-mail: luizeduardo@carvalhosilva.adv.br.

Artigo recebido em março de 2014 e aprovado para publicação em julho de 2014.

- bmw-e-um-projeto-farol-que-atrai-outros/?topo=67,2,18,,67>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- BOTELHO, A. A produção do espaço e o empresariamento urbano: o caso de Barcelona e seu Fórum das Culturas de 2004. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, São Paulo, n. 16, p. 111- 124, 2004
- _____. *O Urbano em Fragmentos*: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo: Annablume, 2007.
- BURNETT, C. F. L. *Da tragédia urbana à farsa do urbanismo reformista*: a fetichização dos planos diretores participativos. 2009. 526 f. Tese (Doutorado em Políticas Públicas) – Centro de Ciências Sociais, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2009.
- DIFERENTES vozes sobre a Lei de Ordenamento Territorial de Joinville. *A Notícia*, Joinville, 21 set. 2013. Disponível em: <<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/politica/noticia/2013/09/diferentes-vozes-sobre-a-lei-de-ordenamento-territorial-de-joinville-4276555.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- FIRKOWSKI, O. L. C. F. A nova lógica de localização industrial no aglomerado metropolitano de Curitiba. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 103, p. 79-100, jul./dez, 2003.
- _____. Localização industrial e extensão urbana em Curitiba. In: MOURA, R;
- FIRKOWSKI, O. L. C. F. (Org.). *Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na RMC*. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2009, p. 157-173.
- GRAZIA, G. Reforma urbana e Estatuto da Cidade. In: RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. (Org.). *Reforma urbana e gestão democrática*: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. Rio de Janeiro: Revan; FASE, 2003. P. 53-70
- HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debates*, São Paulo, v. 16, n. 39, p. 48-64, 2006;
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- _____. *Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- _____. *Produto Interno Bruto dos Municípios Brasileiros 2011*. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Pib_Municípios/2011/pibmunic2011.pdf>. Acesso em 21 jul. 2014.
- JOINVILLE. Lei Complementar nº 312, de 19 de fevereiro de 2010. Altera e dá nova redação à Lei Complementar nº 27, de 27 de março de 1996, que atualiza as normas de parcelamento, uso e ocupação do solo no Município de Joinville e dá outras providências. Lex: Disponível em: <<https://www.joinville.sc.gov.br/public/portaladm/pdf/jornal/36df386f114060a6f2a27cb4a650ac12.pdf>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- _____. Lei Complementar nº 318, de 11 de outubro de 2010. Institui o instrumento de controle urbanístico do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Joinville - estruturação territorial, que estabelece e define o macrozoneamento no município e dá outras providências. Lex: Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-complementar/2010/31/318/lei-complementar-n-318-2010-institui-o-instrumento-de-controle-urbanistico-do-plano-diretor-de-desenvolvimento-sustentavel-de-joinville-estruturação-territorial-que-estabelece-e-define-o-macrozoneamento-no-municipio-e-da-outras-providencias-2012-01-13.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- MAIS um passo para a aprovação da LOT. Joinville: SINDUSCON, 2013. Disponível em: <<http://www.sinduscon-joinville.org.br/institucional/palavra-da-diretoria/mais-um-passo-para-a-aprovacao-da-lot.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único*: desmascarando consensos. 6. ed.

- Petrópolis: Vozes, 2011. p. 121-192.
- MOURA, R. Transformaciones territoriales en las Metrópolis: qué ha sido discutido en la RII y cuáles son las prioridades en materia de investigación urbano-regional para los próximos años en América Latina. In: SEMINARIO INTERNACIONAL 20 ANIVERSARIO RII, 2013, Monterrey. *Anales del Seminario Internacional 20 Aniversario da RII: La investigación urbano-regional en Iberoamérica ante la crisis mundial: problemas, desafíos, prioridades.* Monterrey: RII, 2013. Disponível em: <http://www.rii.sei.ba.gov.br/anais/20_aniversario/8_completo_1_moura.pdf>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- MPF assina TAC para disciplinar ocupação urbana em Araquari. Florianópolis: MPF, 2013. Disponível em: <<http://www2.prsc.mpf.mp.br/conteudo/servicos/noticias-ascom/ultimas-noticias/mpf-assina-tac-para-disciplinar-ocupacao-urbana-em-araquari>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- MUNIZ, M. Forças políticas e econômicas se unem pela BMW no Norte de Santa Catarina. *A Notícia*, Joinville, 09 abr. 2013. Disponível em: <<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/04/forcas-politicas-e-economicas-se-unem-pela-bmw-no-norte-de-santa-catarina-4100951.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- NICOLETTI, J. BMW oficializa instalação da primeira fábrica da América Latina em SC. *Portal G1*, 08 abr. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2013/04/bmw-oficializa-instalacao-da-primeira-fabrica-da-america-latina-em-sc.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- OLIVEIRA, F. O Estado e o urbano no Brasil. *Espaço e Debates*, São Paulo, n. 6, p. 36-54, jun./set. 1982.
- OLIVEIRA, M. Aprovação da LOT já! Joinville: Câmara de Vereadores, 2012. Disponível em: <<http://cvj.sc.gov.br/component/content/article/47-comissoes/1637-aprovacao-da-lot-ja>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- PARODI, A. M. TAC suspende emissão de alvarás em Araquari. *Notícias do Dia*, 11 jun. 2013. Disponível em: <<http://ndonline.com.br/joinville/noticias/78160-tac-suspende-emissao-de-alvaras-em-araquari.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- PREFEITO de Araquari fala sobre a repercussão da oficialização da vinda da BMW. *A Notícia*, Joinville, 19 out. 2013. Disponível em: <<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/noticia/2012/10/prefeito-de-araquari-fala-sobre-a-repercussao-da-oficializacao-da-vinda-da-bmw-3923553.html>>. Acesso em: 21 jul. 2014.
- PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO – PNUD. Atlas do desenvolvimento humano no Brasil 2013. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/>>. Acesso em: 21 jul 2014.
- RAMOS, E. F.; MATOS, R. E. S.; GARCIA, R. A. As cidades médias como nódulos de equilíbrio da rede de cidades. In: *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 121, p. 41-63, jul./dez. 2011.
- SÁNCHEZ, F. Reorganização do espaço metropolitano e marketing territorial: o caso da Grande Curitiba. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7, 1997, Recife. *Anais do 7º Encontro Nacional da ANPUR: novos recortes territoriais, novos sujeitos sociais: desafios ao planejamento.* Recife: Ed. UFPE, 1997. v. 3. p. 173-191.
- SOUZA, M. L. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- TOPALOV, C. Análise do ciclo de reprodução do capital investido na produção da indústria da construção civil: capital e propriedade fundiária. In: FORTI, R. (Org.). *Marxismo e urbanismo capitalista*. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979. p. 53-80.
- VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmascarando consensos*. 6. ed. Petrópolis: Vozes, 2011. p. 75-103.

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

_____. *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

VILLAVERDE, J. BMW “invade” cidade do maracujá no sul do país. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 10 ago. 2013. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,bmw-invade-cidade-do-maracuja-no-sul-do-pais,161606e>>. Acesso em: 21 jul. 2014.

A B S T R A C T : *This article discusses the relationships involving the arrival of the German automaker BMW to the small town of Araquari, located in the northeast of Santa Catarina, far away about 160km from Florianópolis. The flexibilization of planning law, tax exemptions for the automaker, and breach of provisions stipulated by the City Statute mark the investment of EUR 200 million, and has in the nearby city of Joinville other economic agents interested in taking advantage of the great real estate speculation involving non-urbanized land near the future plant. From this, the present study demonstrates the consequences that flexibility brings to the cities, creating scenarios of socio-spatial segregation, illegalities and setbacks in the democratic management of the city, according to the occasion that was more conniving with the agents involved.*

K E Y W O R D S : *BMW; Araquari; Joinville; urban flexibilization; urban competition; great projects; City Statute.*