

Acumulação de capital versus espaço em Santa Catarina

Hoyêdo Nunes Lins

Resumo

Reprodução social rima com incessante reorganização espacial da vida em sociedade, tempo e espaço devendo ser considerados juntamente na análise das manifestações humanas. Pensado como um *continuum*, isso significa que a sociedade se recria sobre bases herdadas, como as formas espaciais socialmente produzidas, e que a organização espacial reflete o tipo de sociedade de que se trata. A influência, todavia, é recíproca: relações sociais produzem espaço, e este as afeta, dialeticamente. Este artigo explora esse assunto postulando que a espacialidade da acumulação de capital é determinada, principalmente, por fatores econômicos, mormente, os produtivos, embora a esfera política também impacte. Na análise dessa espacialidade, deve-se identificar os vínculos que lhe caracterizam, preservando os internos ou necessários e desconsiderando os externos ou contingentes, por supérfluos. A pesquisa focaliza situações catarinenses de reconfiguração espacial da produção: movimentos de “saída”, na agroindústria de carnes, envolvendo a então empresa Perdigão, e de “entrada”, na indústria automotiva, dizendo respeito à montadora da BMW em Araquari.

Palavras-chave | Acumulação de capital; agroindústria de carnes; indústria automotiva; reconfiguração espacial, Santa Catarina.

Classificação JEL | R11 L62 L66

Capital accumulation versus space in Santa Catarina

Abstract

As social reproduction means endless spatial (re)organization of social life, time and space should be considered together in any analysis of human activities. This character of continuity implies that society recreates itself on inherited bases, such as socially produced spatial forms, and that the spatial organization reflects the type of society in question. However, there is reciprocity in the influence: social relations produce space and the latter affects the former, dialectically. This article looks at this subject, postulating that the spatiality of capital accumulation is mainly determined by economic factors, above all productive ones; but what happens at the political sphere is important as well. In analyzing this spatiality, one must identify

the relationships that characterize it, preserving what is internal or necessary and disregarding the external or contingent ones. This research focuses on situations of spatial (re)configuration of production in Santa Catarina: “exit” movement in meat processing, involving the company then called Perdigão, and “entry” movement in the automotive industry, concerning basically the BMW assembler in Araquari.

Keywords | Automotive industry; capital accumulation; meat processing; Santa Catarina; spatial reconfiguration.

JEL Classification | R11 L62 L66

Acumulación de capital *versus* espacio en Santa Catarina

Resumen

La reproducción social rima con la incesante reorganización espacial de la vida en sociedad, y el tiempo y el espacio deben considerarse conjuntamente en el análisis de las manifestaciones humanas. Pensado como un *continuum*, esto significa que la sociedad se recrea sobre bases heredadas, como las formas espaciales socialmente producidas, y que la organización espacial refleja el tipo de sociedad en cuestión. Pero la influencia es recíproca: las relaciones sociales producen espacio, y este las afecta dialécticamente. Este artículo trata este tema postulando que la espacialidad de la acumulación de capital es determinada principalmente por factores económicos, sobre todo productivos, aunque el ámbito político también afecta. En el análisis de esta espacialidad, se deben identificar los vínculos que la caracterizan, preservando los internos o necesarios y descartando los externos o contingentes por superfluos. La investigación se centra en situaciones catarinenses de reconfiguración espacial de la producción: movimientos de “salida” en la industria de carnes, envolviendo a la empresa entonces llamada Perdigão, y de “entrada”, en la industria automotriz, concerniente a la ensambladora de BMW en Araquari.

Palabras clave | Acumulación de capital; agroindustria de carnes; industria automotriz; reconfiguración espacial; Santa Catarina.

Clasificación JEL | R11 L62 L66

Introdução

A marcha das civilizações desde o início da aventura humana no planeta é uma contínua criação de espaço, este entendido como organização espacial da vida em sociedade. Tal postulação evoca duas dimensões básicas dessa existência, a temporal e a espacial, a segunda de caráter especialmente material por envolver formas concretas. Mostrando-se articuladas essas dimensões, pensar a sociedade em termos espaço-temporais impõe considerar que sua reprodução sempre ocorre sobre bases herdadas, entre as quais figura o espaço, ou a organização espacial.

(Re)Configurado incessantemente no processo de reprodução social, o espaço tende a expressar os traços (econômicos, políticos) do tipo de sociedade de que se trata. Assim, socialmente construído, o espaço como que traduz relações sociais e as reflete. Mas a influência é mútua: a herdada organização espacial, moldada historicamente, interpõe-se como condicionante das relações sociais, afetando decisões e iniciativas na ininterrupta dinâmica da reprodução social.

As interações entre acumulação de capital e espaço formam o campo de interesse deste artigo, cujo perfil é ensaístico. O objetivo é argumentar que subjacentes à (re)configuração espacial da produção, ou da acumulação de capital, figuram condicionantes de cunho principalmente econômico, embora também a política influencie. Quer-se frisar que, analiticamente, é preciso considerar a presença de vínculos internos entre o que é observado – processos espaciais como a realocação de atividades produtivas, com suas consequências – e as subjacentes relações sociais, como o uso de força de trabalho, o que significa considerar a produção. O propósito expressa o entendimento segundo o qual cindir as duas esferas, no olhar lançado em direção à realidade, empobrece a análise, diminuindo-lhe a capacidade explicativa.

O texto baseia-se em pesquisa bibliográfica e documental e possui quatro partes, além desta introdução e da conclusão. Na próxima argumenta-se ser preciso levar em conta, na análise da vida social, as relações ditas constitutivas entre objetos do mundo real. Na seguinte, pensada para dar conteúdo histórico ao que se diz na parte anterior, fala-se de (re)configuração espacial da produção tangenciando algumas situações aludidas na literatura. Depois, apresenta-se ilustração sobre Santa Catarina envolvendo “saída” da agroindústria de carnes do Oeste catarinense, sobretudo nos anos 1990. Na última parte, faz-se o mesmo com respeito ao movimento de “entrada” na indústria automotiva, mormente a instalação da montadora da BMW inaugurada em 2014 em Araquari, no Nordeste do estado.

Geografia da acumulação: nota de cunho teórico

Os objetos do mundo real relacionam-se de duas formas básicas. Como assinala Sayer (1982), pares de objetos em que a existência de um integrante não exige, conceitualmente, a existência do outro, apresentam no seu seio – quer dizer, entre os dois objetos – uma relação de tipo externo ou contingente. Assim, não é preciso admitir qualquer vínculo particular entre, por exemplo, um indivíduo e uma árvore, para que tais objetos sejam compreendidos: ambos se revelam, portanto, externamente ou contingencialmente relacionados.

Diferente é o tipo de vínculo como entre escravo e senhor ou entre empregado e empregador. Conceitualmente interdependentes, esses objetos têm entre si uma relação interna simétrica, mostrando-se sujeitos a essa consideração tanto o

significado quanto o entendimento de um e de outro. Note-se que relações internas também podem ser assimétricas ou unidirecionais. Por exemplo, há bancos porque existe dinheiro, de modo que para compreender banco é necessário considerar a existência de dinheiro; todavia, o inverso não é verdadeiro.

Ao pesquisar sobre a vida social, é importante distinguir as relações envolvendo o objeto de estudo. Assim procedendo, dispensa-se o que é supérfluo e não se fraturam vínculos necessários à inteligibilidade: como diz Sayer (1982, p. 69, nossa tradução), “Precisamos excluir o que não é essencial, mas evitar dividir o indivisível.”. Essa importância parece evidente, e referir a tal coisa pode beirar a banalidade. Porém, há estudos em que parece ser precária a percepção do que é interno e externo nas relações, tendendo a análise a privilegiar, ao menos implicitamente, generalizações sobre vínculos apenas empíricos entre os fenômenos. Em geral, tais abordagens integram tradição quantitativa cuja filosofia de fundo (por assim dizer) e metodologia não ajudam a diferenciar abstrações racionais, pelas quais aspectos significativos da realidade podem ser destacados, de concepções caóticas ou abstrações pobres, que combinam ou separam o que não o pode ou não deve ser (SAYER, 1982).

Portanto, no presente estudo, sobre a geografia da produção ou da acumulação de capital, impõe-se o esforço de ao menos intuir e esboçar, ainda que em termos gerais, as relações básicas envolvendo o assunto. O ponto de partida é – não obstante a quase trivialidade da assertiva – considerar que no capitalismo o sistema produtivo opera com vistas ao lucro, antes de tudo. Desempenho eficaz em termos capitalistas significa práticas representativas de lucratividade e suscetíveis de garantir a continuidade da acumulação. As condições para tanto vinculam-se às próprias características dos processos produtivos, referindo-se ao tipo de mão de obra contemplado e ao ambiente tecnológico, entre outros aspectos. Todavia, essas condições não se distribuem de forma homogênea mesmo em territórios menores, como regiões, para não falar em países e menos ainda na escala internacional. Assim, analiticamente, cabe postular que a espacialidade da produção decorre das interações entre as necessidades dos processos produtivos e a distribuição dos elementos que as atendem.

A resposta do capital a essa distribuição resulta “[...] da interação entre as características da diferenciação espacial e as exigências, num dado período, dos processos produtivos” (MASSEY, 1978, p. 144, nossa tradução). Importante, essa ideia reflete férteis debates sobre a própria natureza do espaço socioeconômico, sobressaindo o entendimento de que as relações sociais determinam – logo, “explicam” – as estruturas espaciais, mas também que sociedade e espaço se influenciam mutuamente. Em outras palavras, os processos referentes à produção dão forma à geografia (industrial, notadamente), mas a configuração espacial (da produção, da sociedade) historicamente (re)modelada afeta a própria dinâmica da acumulação, de forma contínua.

Para falar como Lipietz (1983), o espaço socioeconômico é simultaneamente produto das relações sociais e, como algo sempre herdado, elemento influenciador dessas relações. Isso pode ser pensado como processo histórico imaginando-se séries de novos investimentos realizados a intervalos temporais: conforme as exigências da produção, cada novo *round* utiliza de modo específico, em nível de setores e empresas, a distribuição das condições de produção, “criando” espaço (MASSEY, 1978). Assim, a (re)configuração geográfica da produção, associada ao uso, pelo capital, das desigualdades socioespaciais quanto à presença das condições para a acumulação ao longo do tempo, sempre envolve combinação com estruturas espaciais produzidas em períodos anteriores. Note-se que essas condições não se limitam a fatores puramente econômicos: por exemplo, a militância dos trabalhadores costuma afetar as decisões de localização, tanto quanto as relações de propriedade fundiária, assim como as condições para construção e acessibilidade e as políticas de promoção produtiva e desenvolvimento regional.

Além disso, as exigências da acumulação não são imutáveis. Podem se alterar conforme o próprio desenvolvimento das atividades e variar entre elas até dentro de um mesmo setor, pois os focos de acumulação (empresas, capitais) são numerosos e diversificados nos seus traços e estruturas. De outra parte, as respostas do capital à distribuição das condições dependem das exigências específicas dos processos produtivos e da situação das empresas perante movimentos mais gerais, situados no plano macroeconômico. De todo modo, não deixam de ocorrer tendências de escopo setorial nas reações do capital, e quando isso envolve grupos de atividades com destaque na estrutura industrial, efeitos marcantes na geografia da acumulação como um todo podem emergir, significando efetiva (re)configuração espacial.

Como se nota, pelo enfoque aqui abraçado, recai na esfera da produção o primado da “explicação” dessa geografia, ainda que fatores não propriamente econômicos também influenciem, como se falou. Ou seja, entre a (re)organização espacial das atividades e as mudanças produtivas, a relação existente seria interna, integral, ainda que não necessariamente simétrica. Mesmo que as escolhas locacionais do capital possam estar inseridas em estratégias mais amplas e gerais, as mudanças produtivas fazem parte destas. Essa visão permeia, por exemplo, a afirmação de Aydalot (1976, p. 154, nossa tradução), de que “[...] a cada estrutura tecnológica corresponde uma estrutura espacial da produção que lhe dá a sua lógica”, assim como a assertiva de Massey e Meegan (1982, p. 189, nossa tradução), de que, levando-se em conta as mudanças produtivas, “[...] as modificações na geografia podem ser vinculadas às suas causas fundamentais, situadas no plano da organização da produção”.

Dizer que a (re)organização espacial da produção é indissociável das mudanças produtivas, e que, portanto, a relação entre esses dois objetos é de natureza interna, significa chamar a atenção, na abordagem da localização da produção, para o comportamento dos investimentos. Para Walker e Storper (1981, p. 486, nossa tradução), de fato, “[...] a chave para se compreender a [...] estrutura de localização

[...] refere-se às causas históricas da modificação dos padrões de investimentos e à evolução da indústria”. O motivo é que “[...] cada decisão de investimento – não só na forma de expansões, mas igualmente em racionalização, reinvestimentos e [...] também como decisões que restringem reinvestimentos – contém aspectos locacionais [...]” (KRÜMME, 1969, p. 32, nossa tradução).

Os investimentos, de sua parte, espelham a situação das empresas (ou dos setores) em face do quadro mais geral, quanto a aspectos tanto econômicos como políticos. Como as respostas às circunstâncias – entre elas as ligadas às pressões concorrenciais – podem tomar a forma de decisões de investimento, que têm, forçosamente, componentes locacionais, no fim das contas o modo como um dado processo produtivo interage com o seu contexto há de ser considerado na análise. Com efeito, a maneira como determinado processo produtivo é afetado pela situação mais geral regula as respectivas decisões sobre investimentos e as estratégias empresariais. Processos de produção diferentes podem exibir reações distintas às mesmas condições estruturais, razão pela qual a espacialidade da indústria como um todo pode ser vista como um retrato da articulação das estratégias adotadas nos vários setores ou empresas.

Ilustrações gerais para o passado e o presente

A história é pontilhada de ilustrações sobre vínculos entre a espacialidade da acumulação de capital e os processos na esfera da produção, logo, na dinâmica dos investimentos. A Europa Ocidental oferece situações para observação.

No século XIV, locais de produção têxtil naquele continente assistiram à saída de atividades para ambientes com energia hidráulica – central na tecnologia que se impunha – e também remunerações do trabalho inferiores às definidas pelas corporações (urbanas). No século XVII, o quadro de estagnação econômica fez crescer o trabalho domiciliar, com indústrias transferindo-se para zonas rurais em busca de maiores lucros, uma lógica que se aprofundou no século XVIII, sob a Revolução Industrial: nas indústrias de lã e linho, mais competitividade dependia de inovação tecnológica e de migração para áreas de baixos salários, em meio à entronização da estrutura fabril (BRAUDEL, 1998; WALLERSTEIN, 1979, 1984, 1998).

No século XX, após o fim da 2ª Guerra Mundial, países europeus exibiram transferências de capacidades produtivas de áreas industriais tradicionais para outras pouco (ou nada) implicadas pela industrialização, e para antigas regiões manufatureiras que, outrora dinâmicas, haviam perdido vigor. Houve também aberturas de novos estabelecimentos de empresas daquelas áreas (sem desativações na origem) em ambientes rurais e em regiões industriais em declínio (DUNFORD, 1986; KEEBLE, 1972; SPOONER, 1972; VERLAQUE, 1984).

Essas experiências – que ocorreram também em outros continentes, como nos Estados Unidos entre os anos 1960 e 1970 (PEET, 1987) – tiveram especificidades, mas é possível sugerir pontos de contato. Um deles se refere às políticas de desenvolvimento regional, de disseminada presença, pode-se dizer. Todavia, na ausência de interesse do capital, dificilmente as ações nesse plano resultariam em modificações tão marcantes na geografia industrial. Assim, deve-se perscrutar o âmbito da produção, para vislumbrar os elementos subjacentes àqueles processos de reconfiguração espacial.

Aspecto importante é que os setores industriais mais dinâmicos daquele período apresentavam forte centralização do capital. Além disso, em indústrias emblemáticas, como a automotiva e a eletroeletrônica, grandes empresas praticavam a separação das funções de concepção e controle do processo produtivo e a fragmentação da produção em estágios de certo modo autônomos, implicando segmentação em regra acompanhada de separação espacial.

Esquemáticamente, as funções de concepção e controle e de pesquisa e desenvolvimento incidiam em ambientes urbanos com importantes externalidades (em tecnologia, negócios, pesquisa, ensino científico-tecnológico, finanças); a produção exigente de mão de obra qualificada buscava centros tradicionais de trabalho experiente, em especial antigas regiões industriais amargando declínio econômico; a montagem final orientava-se para áreas onde se podia engajar mais facilmente trabalhadores pouco (ou não) qualificados e, aspecto central, com escassa tradição de militância. Esta (estilizada) tripartição espacial sobressaiu na geografia industrial ao menos em alguns setores, no interior de países e internacionalmente (LIPIETZ, 1983, 1985).

Questão a ressaltar é que essa configuração refletia as exigências produtivas do modelo taylorista-fordista de organização, disseminado desde o segundo pós-guerra. Traços básicos eram o aprofundamento da divisão técnica do trabalho e a grande demanda por mão de obra para tarefas de montagem final de bens duráveis de consumo, razão pela qual as unidades de produção de grande e médio porte – dedicadas à montagem padronizada em larga escala (produção de massa) – destacavam-se nos investimentos. A busca de mão de obra afetava as decisões de localização, e o capital industrial em reestruturação jogava com as diferenças regionais no tocante às reservas de trabalho afeito aos estágios finais da fabricação: trabalho abundante, sem qualificação particular e de baixos salários, como em áreas rurais.

Da convergência entre essa busca e a desigual distribuição das condições de produção, moldada na trajetória social, emergiu uma geografia industrial com disjunção técnica e espacial em processos produtivos. Essa separação dupla, reflexo das circunstâncias, representaria uma resposta do capital à geografia das condições para acumulação, notadamente no que toca ao trabalho, embora as políticas

(organização do território, promoção industrial e desenvolvimento regional) também tenham contribuído para alterar a paisagem produtiva.

Claro que esse esquema analítico não cobre toda a realidade produtivo-espacial observada, que é diversa mesmo em setores em que se protagoniza fragmentação técnica e organizacional da produção (MASSEY, 1984). Além disso, ao lado das estruturas descritas em termos de tripartição técnica e espacial, os estudos passaram a registrar outros tipos de configuração. Destacaram-se os aglomerados produtivos especializados, em geral povoados de empresas de menor porte, que ganharam visibilidade a partir de publicações precursoras como Piore e Sabel (1984). Noções como acumulação flexível, utilizada por Harvey (1993), atraíram a atenção, e multiplicaram-se as alusões a contextos ditos pós-fordistas (AMIN, 1994).

Mas a problemática da fragmentação produtiva permaneceu na ordem do dia, talvez principalmente pelo grande destaque atingido pelas cadeias globais de mercadorias ou, na expressão que se consolidou, segundo Bair (2005), pelas cadeias globais de valor (CGV). Falar dessas estruturas envolve considerar as exigências da lucratividade e da acumulação no contexto de aguda concorrência (escorada em vertiginosos avanços tecnológicos) e fortes interdependências relativo, notadamente, ao século XXI, numa palavra, no contexto da globalização. O desenho das cadeias – a própria espacialidade da economia globalizada, em boa medida – emerge como um reflexo das decisões de investimento sobretudo das empresas multinacionais.

A segunda década deste século registrou espasmos de reestruturação dessas cadeias e, por conseguinte, de reconfiguração espacial nas entranhas da globalização. A crise financeira provocada pelo estouro da bolha imobiliária nos Estados Unidos em 2007, a guerra comercial entre esse país e a China, exacerbada durante o governo Trump (2017-2021) e prolongada no governo Biden, e a pandemia de Covid-19 perfilaram-se como *disruptive events* das operações das cadeias. A invasão russa da Ucrânia, iniciada em fevereiro de 2022, agregou outros elementos à instabilidade e incerteza na economia, com repercussões nas CGV.

Nessas conjunturas, mormente na pandemia, houve interrupções nos fluxos de produtos finais e de peças e componentes, nutrindo preocupações com a dependência de atividades industriais perante fornecedores distantes. Assim, ganhou força o debate sobre o quanto a forma CGV é capaz de fragilizar empresas (SHIH, 2020). A diversificação das linhas de fornecimento passou a se destacar como estratégia de diversas empresas multinacionais, segundo Gereffi (2020), envolvendo tanto uma maior presença produtiva nos seus próprios países de origem (por segurança em produtos essenciais) como mais variação das respectivas áreas de atuação internacional.

Daí que, em contraste com o *offshoring* típico da globalização nos anos 1990 e 2000, iniciativas de *reshoring* e *nearshoring* tornaram-se mais frequentes. Isso significa reação do capital às mudanças conjunturais, permitida e mesmo promovida por avanços

tecnológicos em digitalização e automação, entre outros aspectos (UNCTAD, 2020; ZHAN, 2021).

Em outras palavras, mudanças na esfera produtiva, afetando os processos de trabalho e as relações entre empresas, estariam impelindo um redesenho das CGV, com repercussões na configuração espacial da indústria e dos negócios nesse (ainda) alvorecer do século XXI. Sublinhe-se que essas forças de mudança se expressam igualmente em maior regionalização das relações econômicas (investimentos, produção, comércio), como observado sobretudo durante a pandemia de Covid-19 (ENDERWICK; BUCKLEY, 2020).

Santa Catarina: movimento de “saída” na agroindústria

A geografia industrial exibiu mudanças no Brasil nas últimas décadas. Uma ilustração é a descentralização desde São Paulo, a partir dos anos 1970, para o interior daquele estado e para outras localizações (como nas regiões Sul e Nordeste). As demandas da produção (por exemplo, em mão de obra mais barata), o interesse em mercados de trabalho com menor sindicalização e as políticas de desenvolvimento regional figuraram entre os vetores, conforme, entre outros, Diniz e Crocco (1996).

Desde a virada do século, essa reconfiguração se diversificou no tocante a setores e a locais de destino e origem dos movimentos. A agroindústria de carnes foi atingida, e isso afetou o Oeste de Santa Catarina, onde é forte a presença histórica das correspondentes atividades. Essa experiência é aqui explorada para ilustrar o envolvimento catarinense nas mudanças ocorridas na geografia da acumulação de capital no país.

Deve-se sublinhar desde logo que a agroindústria de carnes de aves e suínos se desenvolveu expressivamente no Brasil desde meados do século XX, registrando saltos em produtividade. No Oeste catarinense, que atingiu destaque nacional nas vinculadas atividades, a base da trajetória foi o sistema de integração entre unidades de abate/processamento e produtores rurais. Em carne suína esse sistema firmou-se de fato nos anos 1980, com as propriedades atuando de forma especializada e em parceria, os insumos originando-se no setor industrial e os leitões sendo recebidos para engorda. Em carne de aves, a integração plena marcou presença desde o início, nos anos 1960 (MIOR, 2005).

Na década de 1990, essa agroindústria registrou modernização – instalações e equipamentos – e aumento da escala produtiva nas propriedades. Contudo, esse processo passou ao largo de muitos produtores, que não puderam arcar com os gastos necessários e acabaram excluídos dos vínculos de fornecimento às processadoras de carne. A redução das propriedades e dos trabalhadores envolvidos, como realçado em Buainan (2007), constituiu corolário das mudanças

e marcou fortemente os locais afetados. Note-se que o contexto era de grande crescimento da presença no Brasil de empresas agroalimentares estrangeiras, intensificando a concentração setorial (fusões e aquisições) e a concorrência, assim como de expansão no consumo de alimentos, sob inflação controlada na esteira do Plano Real (BENETTI, 2004).

Nessas circunstâncias, evoluiu o processo que, indissociável das mudanças na agroindústria de carnes em geral, é o foco de interesse neste artigo: a “deslocalização” de atividades de processamento. Desde meados dos anos 1990, investimentos de grandes empresas agroindustriais multiplicaram-se em áreas outras que as de suas operações em termos históricos, como apontado em Helfand e Rezende (1999). O Oeste catarinense apareceu como território de “saída”, e locais no Centro-Oeste do país, como de “chegada”. Importante protagonista nesse processo foi a então empresa Perdigão (fundida com a Sadia em 2009, disso resultando a Brasil Foods – BRF). Abordar essa experiência representa ilustração das relações entre economia e espaço na direção contemplada neste estudo.

Três municípios do Sudoeste goiano foram implicados nas ações da Perdigão: Rio Verde, Mineiros e Jataí. Na base figuraram aspectos estruturais, incrustados na região, e medidas para atrair investimentos. A área já se destacava em cultivo de milho e soja, base do alimento (ração) usado na criação. Isso refletia a trilha seguida pela produção de grãos no Brasil, em que o Centro-Oeste brasileiro galgou posições a reboque de incentivos fiscais, crédito subsidiado e iniciativas ligadas aos planos nacionais de desenvolvimento, com realce para a melhoria das infraestruturas (BORGES, 2006; SALIM, 1986).

O Sudoeste de Goiás, em particular Rio Verde, foi especialmente contemplado nas ações federais, pois se priorizaram as áreas mais aptas ao uso de novas tecnologias, no que se destacou a referida região (PEDROSO; SILVA, 2005). Assim, quando empresas agroindustriais de carnes reconfiguraram suas atividades nos anos 1990, o Sudoeste goiano tinha atrativos que incluíam condições climáticas, infraestrutura e incentivos fiscais. A oferta de grãos era estratégica, facilitando o abastecimento devido à proximidade, algo básico para empresas do Sul do país que enfrentavam o ônus do longo transporte desde o Centro-Oeste para manter a criação.

Em face das condições regionais, a Perdigão elaborou o Projeto Buriti, como a operação em Rio Verde foi chamada até a inauguração da unidade, em 2000 (GOIÁS..., 2008). Instituições como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Fundo Constitucional do Centro-Oeste (FCO) disponibilizaram recursos, e benefícios diversos foram concedidos ou prometidos nos níveis estadual e municipal (LEITE, 2004). No município de Mineiros, onde as ações da Perdigão foram estimuladas pelos resultados em Rio Verde, a empresa executou o Projeto Araguaia, que resultou em unidade inaugurada em março de 2007 (PERDIGÃO..., 2007). No município de Jataí o procedimento envolveu a compra, em 2007, de empresa que já abatia e fornecia (desde 2005) aves à Perdigão.

Além de aumentar a sua presença na região, a Perdigão visou, com essa compra, reduzir o risco potencial ligado à atuação de produtor que operava sem as mesmas preocupações com normas sanitárias internacionais, uma possível fonte de problemas, já que as atividades regionais da recém-chegada se destinavam, sobretudo, à exportação.

Foi necessário formar uma base de produtores rurais aptos à integração, o que não se revelou tarefa simples pela relutância de proprietários perante as exigências em investimentos e em nível de engajamento às práticas, estas vistas localmente como beirando a subordinação e o rebaixamento social. Arrastados processos de convencimento e mobilização resultaram em diversos sistemas de integração, com a Perdigão fornecendo animais, alimentos, assistência técnica, transporte e genética (BRUM; WEDEKIN, 2002). O vínculo era contratual, devendo os produtores custear as construções e seguirem as orientações técnicas da Perdigão, sendo utilizados recursos do FCO operados pelo Banco do Brasil.

Uma estrutura de apoio industrial e em comércio e serviços também foi organizada, abrangendo produção de embalagens, silos e carrocerias, construção e manutenção de granjas e venda de câmaras frigoríficas. O empenho da Perdigão atraiu para Rio Verde empresas que lhe atendiam em outros locais, e as implantações foram amparadas por recursos de fontes como o estadual Programa Fomentar (GOULART, 2012). Numerosos empreendimentos foram induzidos em Rio Verde, segundo Borges (2006): já em 2003 mais de duas centenas forneciam continuamente produtos e serviços ou disponibilizavam transportes, limpeza, segurança, jardinagem, alimentação e apoio em mecânica. Essa base também servia às operações da Perdigão em Mineiros, indicando complementaridade no plano regional, um aspecto presente até nas atividades internas da Perdigão.

A demanda por mão de obra provocou/intensificou imigração para a região. A própria empresa promoveu seleção de trabalhadores em outras regiões, além de transferir pessoal de suas unidades no Sul do país para funções exigentes de maior experiência e qualificação (GOULART, 2012). Mostraram-se necessárias ações de formação e capacitação profissional, devido à escassa tradição industrial da área, e também representava urgência fortalecer o sentido de disciplina junto aos produtores rurais, pelas exigências da criação de aves e suínos, o que resultou em ações interinstitucionais promovidas pela Perdigão.

Tudo isso fez parte da ampla reconfiguração geográfica da agroindústria de carnes em nível nacional. A irradiação desde as regiões de origem produziu mudanças inclusive na participação estadual nas respectivas exportações brasileiras, muito importantes na pauta de vendas externas do país. A participação do Centro-Oeste e do estado de Goiás cresceu muito desde meados dos anos 2000, o que envolveu adequação das atividades primárias do Sudoeste goiano às normas internacionais quanto ao uso de insumos químicos pelos produtores de grãos. O rebatimento na cadeia produtiva atingiu essa agricultura também em termos quantitativos, com

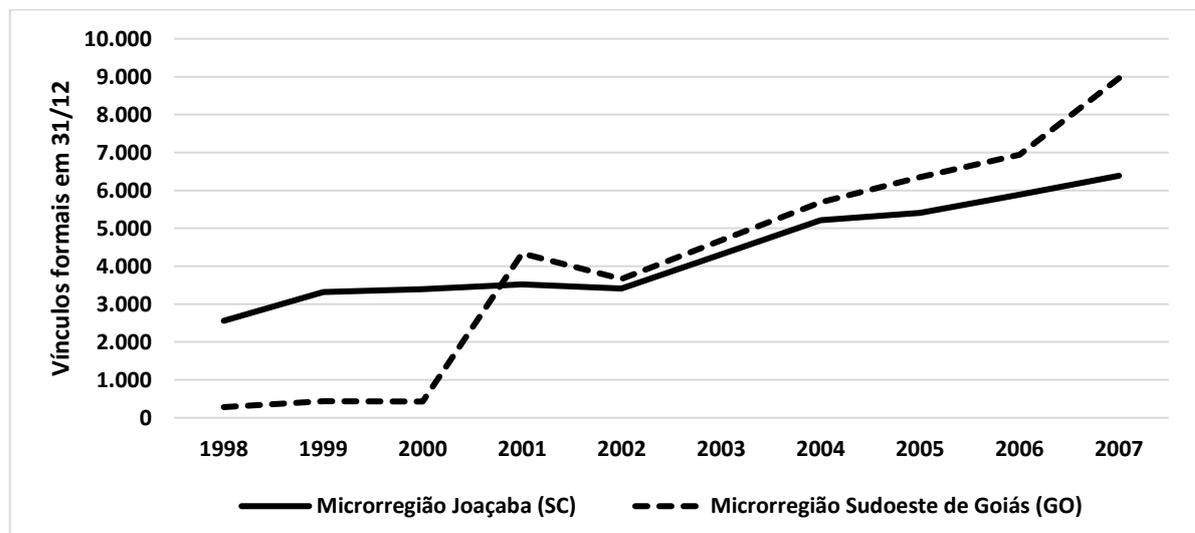
saltos na produção de milho e soja, sugerindo o papel indutor da Perdigão (LINS; GOULART, 2022).

Auxilia a perceber o significado do processo em foco o comportamento do emprego formal em atividades de abate de aves e outros animais pequenos, como porcos, e de preparação de produtos das respectivas carnes (correspondentes ao indicado em CNAE 95 Classe 15121). É instrutiva a comparação entre a Microrregião Joaçaba (no grande Oeste catarinense), onde se localiza o município de Videira – berço da Perdigão –, e a Microrregião Sudoeste de Goiás, onde estão os municípios envolvidos na reconfiguração das atividades da empresa.

A Figura 1 apresenta a trajetória desse emprego no decênio anterior à mencionada fusão, em 2009, da Perdigão com a Sadia, da qual resultou a BRF. Assinale-se que a fusão ocorreu no ano seguinte à divulgação de enormes prejuízos de ambas as empresas (principalmente da Sadia) com operações de câmbio no contexto da crise financeira global desencadeada pelo estouro da bolha imobiliária nos Estados Unidos em 2007: empresas alavancadas em dólares enfrentaram grandes problemas devido à volatilidade da cotação da moeda estadunidense.

Recortou-se, para elaborar a figura, o período 1998-2007 – quando os números para o Sudoeste de Goiás cresceram rapidamente desde a inauguração da unidade de processamento da Perdigão no município de Rio Verde, em 2000 – devido às circunstâncias e implicações da referida crise financeira. Prolongar a série significaria “contaminar” a observação com episódio atípico, estranho à progressão “normal” das atividades seja no Sudoeste de Goiás, seja no Oeste catarinense.

Figura 1 – Microrregião Joaçaba (SC) e Microrregião Sudoeste de Goiás (GO) – Empregos formais em atividades de abate de aves e de outros pequenos animais e preparação de produtos de carne (1998-2007)



Fonte: RAIS (2023).

Nota: Os dados referem-se à CNAE 95 Classe 15121.

Com efeito, é significativo que já em 2008 (ano não referido na figura) os dados de empregos formais para aquelas atividades, registrados na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), fossem zero na Microrregião Joaçaba, um registro que se repetiu até 2012, quando teve início um suave crescimento. Na Microrregião Sudoeste de Goiás, no primeiro ano da crise após o estouro da bolha imobiliária nos Estados Unidos (2008), apenas 68 vínculos formais foram contabilizados (contra quase 9 mil no ano anterior, como se vê na figura), um patamar que caiu ainda mais nos anos seguintes, até atingir meros cinco empregos em 2013, a partir do que uma lenta recuperação teve início, com números mais expressivos sendo atingidos somente em 2017 (o que também caracterizou a Microrregião Joaçaba).

As mudanças na geografia da agroindústria de carnes no Brasil são indissociáveis das transformações produtivas ocorridas no setor desde o final do século XX, sob a pressão do aumento da concorrência nas entranhas da globalização, impondo modernização das estruturas e atualização tecnológica. Falar dessa dinâmica com respeito à estudada experiência da Perdigão envolve considerar, teórica e metodologicamente, a presença de relações internas ou necessárias entre, de um lado, as mudanças produtivas sob os referidos impulsos de modernização e atualização tecnológica e organizacional – implicando alterações na base de fornecedores integrados, buscados em localização que representasse acesso facilitado a um recurso estratégico, como grãos – e, de outro, a instalação de capacidades de processamento no Sudoeste de Goiás.

Portanto, revelou-se essencial no processo abordado a forte expansão anterior da agricultura de grãos no Centro-Oeste brasileiro – forma espacial, por assim dizer, moldada por relações sociais na história recente do país –, sinalizando abastecimento em melhores condições de um insumo essencial para a criação e, por extensão, para toda a agroindústria de carnes. Claro que também foi importante o papel da atratividade local escorada, por exemplo, no desenvolvimento de infraestruturas e em incentivos fiscais, o que torna necessário igualmente considerá-la no estudo desse processo de reconfiguração espacial.

De todo modo, parece ter se relacionado ao domínio da produção o que de fato determinou a nova espacialidade. É significativo que esta tenha avançado de par com a modernização tecnológica no seio da respectiva cadeia agroindustrial. Comparando as atividades de criadores de aves integrados à Perdigão atuando em Videira (SC) e em Rio Verde (GO), França, Souza e Moraes (2007) constataram que a expansão da empresa no Centro-Oeste representou salto técnico-tecnológico nesse elo da cadeia. Somente entre criadores de Videira observavam-se atividades manuais: enquanto menos de 1% dessas propriedades usavam tecnologia de climatização, em Rio Verde isso caracterizava a totalidade. Ou seja, a mudança espacial significou, ao mesmo tempo, alteração produtiva no seio da estrutura organizada pela Perdigão.

Santa Catarina: movimentos de “entrada” no setor automotivo

Outra ilustração sobre o envolvimento de Santa Catarina em processos de reconfiguração geográfica da acumulação de capital pode ser encontrada no setor automotivo. A respectiva cadeia produtiva, deve-se assinalar prontamente, exhibe dois segmentos principais: montagem de veículos e produção de autopeças e componentes. O primeiro tem a forma de um oligopólio mundial, comandado por empresas multinacionais oriundas de países ricos. O segundo é uma imensa e diversificada constelação de empresas de vários tamanhos, instaladas em diferentes tipos de países e fornecedoras tanto para montadoras, direta e indiretamente, como para o mercado de reposição.

No final do século XX, o setor vivenciou mais um surto de turbulências no centro do capitalismo e, avançando em internacionalização rumo a uma efetiva globalização, ampliou seu interesse por outros mercados (BÉLIS-BERGOUIGNAN; BORDENAVE; LUNG, 1996). Ao mesmo tempo, mudanças nas relações entre montadoras e fornecedores, com transferências de funções das primeiras para alguns dos mais importantes dos segundos, ganharam intensidade. Isso incluiu atividades de projeto, mesmo sofisticadas, e contrapartida em que sobressai a entrega pelos fornecedores de sistemas e módulos, ou seja, conjuntos completos. Fortaleceram-se, assim, entre montadoras e fornecedores, vínculos que na literatura sobre governança em CGV são chamados de relacionais: dependência recíproca entre os agentes devido às especificidades dos seus recursos e ao grau de confiança presente nas interações (GEREFFI; HUMPHREY; STURGEON, 2005; STURGEON; BIESEBROECK; GEREFFI, 2008).

As mudanças afetaram fortemente o segmento de autopeças e componentes, pois as estratégias das montadoras provocaram-lhe aumento de concentração, com importantes fornecedores atingindo dimensão mundial nas suas operações (*global sourcing*). Fizeram parte movimentos de *follow sourcing*, com fornecedores acompanhando montadoras nas atividades destas em diferentes países e regiões. Assim, articuladas redes mundiais de montadoras e fornecedores passaram a marcar a geografia do setor, sendo que em países externos ao centro do capitalismo envolvidos nessa reconfiguração ocorreram importantes alterações patrimoniais no segmento de autopeças e componentes, em vários casos com desnacionalização (KAPLINSKI, 2000).

O Brasil não passou ao largo desses processos. Desde a década de 1990, novos investimentos multiplicaram as atividades de produtores já instalados e representaram (crescente) presença de vários que nunca haviam operado no país. Subjacentes a isso estiveram, além da reestruturação do setor em escala planetária, a liberalização comercial no Brasil e outras mudanças regulatórias locais como a criação da Câmara Setorial Automotiva e de um Regime Automotivo. Não deixou de influenciar o funcionamento do Mercosul, que entrou em vigor (parcialmente)

no começo de 1995 e sinalizou chances de complementaridade produtiva e comercial às grandes empresas em escala macrorregional (MARINELLI, 1998).

Nesse contexto, novas unidades produtivas se disseminaram no país, e se registrou crescimento da produção e do faturamento no setor como um todo. Em autopeças e componentes, especificamente, a maior concorrência provocou reestruturação das atividades já em curso e a emergência de um novo perfil produtivo, com inovações organizacionais, programas de qualidade e redução de custos, conforme Santos e Costa (1996), enquanto a desnacionalização se aprofundou devido ao forte aumento da presença de grandes fornecedores estrangeiros, em boa medida por meio de fusões e aquisições.

Também importante é que as unidades produtivas exibiram dinâmica locacional representativa de descentralização desde os espaços precocemente envolvidos com o setor – a região da capital paulista à frente. O Paraná se destacou como destino dos novos investimentos, mas igualmente Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul, entre outros, merecem realce. Esse movimento disse respeito tanto às montadoras quanto aos fabricantes de autopeças e componentes, cujas atividades se intensificaram no interior de São Paulo e em outros estados (SANTOS; PINHÃO, 2000).

Santa Catarina não deixou de participar dessa reconfiguração em escala de país. Assinale-se que esse estado nunca mostrou proeminência nessa indústria, sendo ínfima a sua participação nos totais nacionais mesmo em produção de peças e acessórios, segmento que sempre concentrou a correspondente presença em solo catarinense, com atividades em três microrregiões: Joinville, Blumenau e Rio do Sul. De todo modo, implicando sobretudo micro e pequenas empresas, como indicado em Lins (2015), o segmento mostra alguma diversificação no leque de oferta (blocos de motores, escapamentos, peças de suspensão e transmissão, basicamente), e tanto abastece diretamente montadoras ou fabricantes de autopeças que fornecem para estas quanto direciona para o mercado de reposição.

Assim como é muito reduzida a representatividade catarinense no setor automotivo em escala nacional, igualmente modesto foi o papel do estado na expansão dessas atividades no seu processo de reconfiguração no país desde o final do século XX. Todavia, para Santa Catarina o que ocorreu não deixou de ter importância: de um lado, a instalação em Joinville, com inauguração em fevereiro de 2013, de uma primeira fábrica de motores e cabeçotes da General Motors (GM), destinada a fornecer para montadoras da empresa nos complexos de Gravataí (RS) e Rosario (Argentina); de outro lado, a implantação em Araquari, município vizinho a Joinville, de montadora de veículos da BMW, oficialmente inaugurada em outubro de 2014. Em 2019, a GM inaugurou uma segunda (e maior) unidade produtiva em Joinville, no mesmo local.

Merece especial realce a montadora da BMW, pela natureza das atividades. Sua presença em Araquari guarda sintonia com o avanço da internacionalização da

empresa alemã, no contexto de reconfiguração de diferentes CGV após a crise financeira mundial desencadeada em 2007 nos Estados Unidos. Estudos setoriais editados em Cattaneo, Gereffi e Staritz (2010) – o automotivo figurando entre eles – mostram que, em meio àquela crise, as CGV passaram a redefinir suas estratégias mundiais em resposta às circunstâncias, e que países externos ao centro do capitalismo foram implicados nas iniciativas, o que ressoou em adaptações de produtos e processos produtivos.

Para a BMW, cujo histórico no país registrava produção de motocicletas em Manaus desde os anos 1990, a diversificação locacional que resultou na instalação em Araquari há de ter refletido o interesse em marcar presença em mercados macrorregionais, como o Cone Sul. E a opção pelo Nordeste de Santa Catarina teria sido influenciada pela existência de atributos como oferta (mais ou menos próxima) de serviços portuários (Itapoá, Navegantes, São Francisco do Sul, Itajaí e, também, Paranaguá, em solo paranaense), estrutura rodoviária em que sobressai a BR-101 e aeroportos como os de Joinville e Navegantes (além dos existentes em Florianópolis e na região metropolitana de Curitiba).

Mas teria, principalmente, pesado a reconhecida tradição eletrometalmecânica regional. Joinville, cidade mais populosa de Santa Catarina, é centro de gravidade de importante tecido industrial com setores dinâmicos, empresas de expressão nacional e elevado desempenho exportador. A origem dessa condição e o seu percurso são iluminados se vistos em relação com o processo de colonização de Santa Catarina no século XIX e com a progressiva definição, nas décadas desde então, de uma verdadeira divisão setorial-regional das atividades produtivas no estado (MAMIGONIAN, 1986). Ora, essa tradição eletrometalmecânica, reflexo (e tradução) de relações sociais protagonizadas na história catarinense e sul-brasileira, representa importantes externalidades que se expressam, por exemplo, em fornecimentos diversos, serviços de apoio e no perfil da mão de obra e sua disponibilidade.

A pedra fundamental da fábrica foi colocada em dezembro de 2013, repercutindo em processos que estavam em curso desde que a instalação da BMW fora confirmada, em meados daquele ano. Município pequeno, de não mais que 30 mil habitantes naquele momento, Araquari passou a testemunhar pulsação com obras e chegadas de pessoas atraídas pelo frenesi e os acenos de oportunidades. De fato, o IBGE (2022) estimou população municipal de 40.890 para julho de 2021, um crescimento de 65% desde os 24.810 registrados no Censo Demográfico de 2010. Naturalmente, já nos primeiros movimentos o mercado imobiliário não deixou de espelhar os efeitos em ampliação na demanda e nos preços praticados (VOOS; SILVA, 2014).

Sem que isto surpreenda, a Microrregião Joinville (entre cujos municípios encontra-se Araquari) registrou importante crescimento do emprego no setor automotivo, embalado pelas contratações quer da fábrica de motores e cabeçotes da GM, quer

da montadora da BMW, assim como, provavelmente, de empresas que interagem com ambas. A Tabela 1 apresenta os respectivos dados da Relação Anual de Informações Sociais (Rais), em fabricação de veículos e de autopeças e acessórios para Santa Catarina como um todo e para a microrregião, relativamente ao período 2010-2021. Em produção de veículos é nítida a mudança de patamar a partir de 2013, com a microrregião concentrando, desde então, todos os empregos estaduais. Em fabricação de peças e acessórios os números microrregionais também ascendem marcadamente, e já desde 2012, a sua participação no conjunto de Santa Catarina passando a oscilar entre mais ou menos ¼ e 30%.

Tabela 1 – Santa Catarina e Microrregião Joinville – emprego formal na produção de veículos automotores e de peças e acessórios (2010-2020)

Ano	Fabricação de automóveis, caminhonetes e utilitários ^a			Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores ^b		
	Santa Catarina (A)	MR Joinville (B)	B/A * 100	Santa Catarina (A)	MR Joinville (B)	B/A * 100
2010	20	19	95,0	6.495	714	11,0
2011	27	26	96,0	6.890	847	12,3
2012	81	81	100	7.968	2.001	25,1
2013	142	142	100	8.354	2.236	26,8
2014	756	756	100	7.538	1.864	24,7
2015	936	936	100	7.401	2.120	28,6
2016	1.170	1.170	100	7.116	2.245	31,5
2017	1.060	1.060	100	6.841	1.821	26,6
2018	945	945	100	6.981	1.671	23,9
2019	1.101	1.101	100	7.906	2.021	25,6
2020	1.167	1.167	100	8.781	2.584	29,4
2021	1.165	1.165	100	9.622	2.655	27,6

Fonte: RAIS (2023).

^a CNAE 95 Grupo: 341.

^b CNAE 95 Grupo: 344.

Não há equívoco em considerar que a instalação da montadora da BMW representou um marco no estado, que praticamente não figurara no roteiro dos investimentos realizados no setor durante a expansão observada desde meados dos anos 1990. Quando ainda se cogitava a fábrica as possibilidades acenadas eram animadoras, e a confirmação fez surgir na região ações objetivando capacitar mão

de obra para funções específicas na montadora, um processo em que a BMW se envolveu, segundo Froehlich (2015). Na escala estadual, a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc) passou a promover atividades no intuito de lubrificar a participação de empresas catarinenses, ligadas direta ou indiretamente à produção de autopeças e componentes, na estrutura de fornecimento da BMW.

Quando a montadora começou a operar, em outubro de 2014, ocorria nas suas instalações somente a montagem de veículos, embora fosse prevista a realização futura de outras atividades, como soldagem e pintura (NUNES, 2014). Não mais de $\frac{1}{4}$ das peças utilizadas na montagem provinham do Brasil, como informado em Loetz e Benetti (2014), tendo circulado a informação de que o corte das chapas de aço e a fabricação dos motores continuariam a ocorrer na Alemanha (ETTORE, 2014). Seja como for, dados sobre as compras globais do Grupo BMW em 2021 – que possui 16 unidades de fabricação de veículos instaladas em nove países, duas delas na forma de *joint venture* na China –, disponíveis no seu relatório daquele ano, informam a seguinte origem dos fornecimentos, cujo total atingiu 64,1 bilhões de euros: Alemanha, 38,4%; América do Norte, 20,1%; Europa do Leste, 18,3%; restante da Europa Ocidental, 15,0%; Ásia/Austrália, 6,9%; outros locais, 1,3% (BMW, 2021).

A projeção da BMW (e da GM) rumo à porção Nordeste de Santa Catarina não pode ser desvinculada dos movimentos mais amplos, no plano internacional, do capital que se valoriza em produção de veículos automotores e de suas peças e acessórios. Por conseguinte, não pode ser considerada sem conexão com determinantes mais gerais das decisões sobre investimentos nessas empresas multinacionais.

A forte concorrência intercapitalista, as turbulências nos mercados no centro do capitalismo e a necessidade, em face das circunstâncias, de explorar novas condições favoráveis à acumulação – entre elas força de trabalho com bom nível de capacitação e experiência, e com patamares de remuneração vantajosos porque inferiores em termos comparativos –, aparecem como fatores a serem levados em conta na interpretação da reconfiguração espacial da indústria automotiva representada pela instalação daquelas empresas. Haveria, assim, uma relação interna entre a alteração na geografia dessa indústria e as mudanças organizacionais (implicando a esfera produtiva) praticamente impostas pelos imperativos da globalização.

Mas essa é, por assim dizer, uma relação interna de nível geral. Falando de modo mais específico, a presença da BMW (e da GM) nessa região catarinense parece pouco compreensível se desvinculada analiticamente, tanto quanto da mudança organizacional e estratégica expressa no interesse em instalar capacidade produtiva no Sul do Brasil, da tradição eletrometalmecânica local mormente com respeito ao significado em disponibilidade de trabalho, mas também em cultura empresarial. Pode-se dizer, de fato, que há uma relação de natureza interna – embora assimétrica

– entre a instalação da BMW (e da GM), “criando” espaço, e os elementos da referida tradição.

Portanto, tem sentido assinalar que a opção pelo Nordeste catarinense deriva de uma conjugação local-regional de elementos de atratividade em cuja base há aspectos legados pela história. Isso não quer dizer, entretanto, que ações institucionais protagonizadas no âmbito do governo catarinense não devem ser consideradas. A esfera política há de ter tido papel importante na atração, inclusive por ser bastante provável que também outros ambientes no Sul ou no Sudeste do Brasil, para falar somente da parte meridional (ou quase) do país, reuniriam condições para magnetizar a atenção e o interesse dessas empresas.

Conclusão

Focalizou-se neste artigo o problema da espacialidade da acumulação de capital, argumentando terem grande influência, nas configurações observadas, os determinantes econômicos, notadamente aqueles ligados à produção. O assunto tem sido objeto de debate, com repercussões no modo como se produz (ou se tenta produzir) conhecimento sobre importante aspecto da dimensão espacial da vida em sociedade.

Abraçando a ideia de que é preciso identificar os tipos de relações envolvendo os objetos do mundo real – relações internas, necessárias, ou relações externas, contingentes –, postulou-se que as respostas do capital às exigências da produção criam espaço em conformidade com a própria geografia das condições favoráveis à acumulação, determinante das decisões sobre os investimentos. Expressando a trajetória das relações sociais, essa geografia constitui herança do passado que, a cada *round* de investimentos, afeta as novas decisões locais. O que se tem, assim, é um *continuum* na (re)criação de espaço, sob o primado (mas não sob a exclusividade) da lógica produtiva. Entre a geografia da acumulação de capital – a sua espacialidade – e os processos dizendo respeito à produção, a relação existente é interna. Isso significa que para compreender a primeira é preciso considerar a segunda.

Após falar de algumas situações históricas, exploraram-se duas ilustrações envolvendo Santa Catarina. De um lado, foram abordados aspectos da “saída” da agroindústria de carnes do Oeste catarinense para o Sudoeste de Goiás, envolvendo a então empresa Perdigão. Destacou-se existir naquele processo uma relação interna entre a reconfiguração espacial e as exigências do processamento de carnes quanto ao fornecimento de insumos (animais criados para abate) por produtores integrados. O Centro-Oeste brasileiro sobressaía em face das necessidades setoriais, representando vantagens para a acumulação por conta do seu envolvimento na histórica expansão do cultivo de grãos no país e do que podia oferecer, em

condições produtivas, para a busca da modernização das práticas sobretudo no elo da cadeia referente à criação.

De outro lado, estudou-se movimento de “entrada” em Santa Catarina, relacionado à indústria automotiva, envolvendo a instalação de unidades produtivas da BMW e da GM no Nordeste do estado. Existe uma relação interna entre a considerada espacialidade da indústria automotiva, moldada com os novos investimentos no setor desde os anos 1990, e a distribuição das condições favoráveis à acumulação no setor, envolvendo atributos como mão de obra, infraestrutura, serviços e apoio institucional. Indicou-se que, para compreender esse processo e a associada criação de espaço, é preciso considerar a tradição eletrometalmecânica local, notadamente quanto ao legado em capacidade e oferta de trabalho. Tal aspecto autorizaria postular a existência de uma relação de natureza interna – embora assimétrica – entre a presença dessas empresas e, consistindo em herança da história, os elementos enfeixados na referida atmosfera setorial. Mas o âmbito da política há de ser igualmente levado em conta, pois não teria sido sem consequências o empenho governamental na atração dos referidos investimentos.

Não é tarefa simples vislumbrar os nexos entre a dinâmica da acumulação e sua espacialidade. Parece ser útil a identificação, como se procurou fazer neste estudo, dos tipos de relações envolvendo objetos do mundo real, um procedimento que valeria para pesquisas sobre quaisquer problemas da vida social. Mas também essa identificação não é trivial, pois costuma ser complexa a combinação de relações envolvendo situações concretas. Seja como for, se o que se apresentou aqui, a título exploratório, encorajar outras tentativas de discurso analítico sobre o tema do desdobramento geográfico (criando espaço) da acumulação de capital, o esforço de elaboração do artigo estará plenamente justificado.

Referências

AMIN, A. (Ed.). **Post-Fordism: a reader**. Oxford: Blackwell, 1994).

AYDALOT, P. **Dynamique spatiale et développement inégal**. Paris: Economica, 1976.

BAIR, J. Global capitalism and commodity chains: looking back, going forward. **Competition & Change**, v. 9, n. 2, p. 153-180, 2005.

BÉLIS-BERGOUIGNAN, M.-C.; BORDENAVE, G.; LUNG, Y. Global strategies in the automobile industry. **Actes du GERPISA**, n. 18, 1996.

BENETTI, M. D. **Globalização e desnacionalização do agronegócio brasileiro no pós 1990**. Porto Alegre: FEE, 2004.

BMW. **BMW Group Report 2021**. Munich: Bayerische Motoren Werke, 2021. Disponível em: https://www.bmwgroup.com/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_com/ir/downloads/en/2022/bericht/BMW-Group-Report-2021-en.pdf Acesso em: 19 out. 2022.

BORGES, R. E. **No meio da soja, o brilho dos telhados: a implantação da Perdigão em Rio Verde (GO), transformações e impactos socioeconômicos e espaciais**. 2006. 229 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2012.

BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo – séculos XV-XVIII**. V. 2: Os jogos das trocas. São Paulo, 1998.

BRUM, B.; WEDEKIN, I. O agricluster de carnes de aves e suínos do sudoeste de Goiás. *In: I Congresso Brasileiro de Agribusiness*, jun. 2002, São Paulo, ABAG. **Anais...**, v. 2, p. 57-84. Disponível em: http://www.abag.com.br/index.php?apg=cong_visor&ncong=2002 Acesso em: 25 fev. 2021.

BUAINAIN, A. M. (Coord.). **Agricultura familiar e inovação tecnológica no Brasil: características, desafios e obstáculos**. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

CATTANEO, O.; GEREFFI, G.; STARITZ, C. (Eds.). **Global value chains in a postcrisis world: a development perspective**. Washington, D.C.: The World Bank, 2010.

DINIZ, C. C.; CROCCO, M. A. Reestruturação econômica e impacto regional: o novo mapa da indústria brasileira. **Nova Economia**, v. 6, n. 1, p. 77-103, 1996.

DUNFORD, M. Integration and unequal development: the case of Southern Italy, 1951-73. *In: SCOTT, A.; STORPER, M. (Eds.). Production, work, territory: the geographical anatomy of industrial capitalism*. Winchester: Allen&Unwin, 1986, p. 225-245.

ENDERWICK, P.; BUCKLEY, P. Rising regionalization: will the post-COVID-19 world see a retreat from globalization? **Transnational Corporations**, v. 27, n. 2, p. 99-112, 2020.

ETTORE, J. (2014). BMW inaugura sua 1ª fábrica no Brasil, em Araquari, SC. **G1 Santa Catarina**, 9 out. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2014/10/bmw-inaugura-sua-1-fabrica-no-brasil-em-araquari-sc.html> Acesso em: 07 jul. 2023.

FRANÇA, L. R. de; SOUZA, J. G. de; MORAES, V. M. B. de. Comparação de dois modelos de frango de corte. **Archivos de Zootecnia**, v. 56, n. 215, p. 359-362, 2007.

FROEHLICH, A. Fase de treinamento para equipe da BMW no Estado. **Diário Catarinense**, p. 16, 17 maio 2015.

GEREFFI, G. What does the COVID-19 pandemic teach us about global value chains? The case of medical supplies. **Journal of International Business Policy**, n. 3, p. 287-301, 2020.

GEREFFI, G.; HUMPHREY, J.; STURGEON, T. The governance of global value chains. **Review of International Political Economy**, v. 12, n. 1, p. 78-104, 2005.

GOULART, G. T. **Capital agroindustrial e economia regional**: estudo sobre a organização produtiva da empresa Perdigão no Sudoeste de Goiás. 2012. 215 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

KAPLINSKY, R. Spreading the gains from globalisation: what can be learned from value chain analysis? **IDS Working Paper 110**, Brighton: Institute of Development Studies, 2000.

GOIÁS Industrial. Ano 55, n. 222, maio 2008. Disponível em: http://www.fieg.org.br/dados/File/arquivos/publicacoes/goias_industrial_maio08.pdf. Acesso em: 12 fev. 2020.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1993.

HELFAND, S. M.; REZENDE, G. C. Mudanças na distribuição espacial da produção de grãos, aves e suínos no Brasil: o papel do Centro-Oeste. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 611, p. 219-273, 1999.

IBGE. **Estimativas da População**. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=resultados> Acesso em: 19 out. 2022.

KEEBLE, D. E. Industrial movements and regional development in the United Kingdom. **Town Planning Review**, v. 43, n. 1, p. 197-215, 1972.

KRÜMME, G. Toward a geography of enterprise. **Economic Geography**, v. 45, n. 1, p. 30-40, 1969.

LEITE, T. S. **Encontro produtivo e ancoragem territorial: coordenação e relações firma-território em arranjos produtivos agroindustriais**. 2004. 213 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2004.

LINS, H. N. Estruturas globais de produção e territórios: processos recentes na indústria automotiva em Santa Catarina. **Revista de Economia**, v. 41, n. 2, p. 151-174, 2015.

LINS, H. N.; GOULART, G. T. Reestruturação espacial da agroindústria de carnes no Brasil: a ascensão do sudoeste goiano na virada do século. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, v. 1, n. 51, p. 81-106, 2022.

LIPIETZ, A. **Le capital et son espace**. 2. ed. Paris: La Découverte, 1983.

LIPIETZ, A. **Mirages et miracles: problèmes de l'industrialisation dans le Tiers Monde**. Paris: La Découverte, 1985.

LOETZ, C.; BENETTI, E. Montadora alemã abre as portas em Araquari. **Diário Catarinense**, p. 6-7, 10 out. 2014.

MAMIGONIAN, A. Indústria. *In: Atlas de Santa Catarina*. Florianópolis, Gabinete de Planejamento e Coordenação Geral de Santa Catarina, 1986, p. 104-106.

MARINELLI, L. Montadoras unem divisões. **Gazeta Mercantil Latino-americana**, p. 27, 20 jul. 1998.

MASSEY, D. Regionalism: some current issues. **Capital and Class**, n. 6, p. 106-125, 1978.

MASSEY, D. **Spatial divisions of labour**. London: MacMillan, 1984.

MASSEY, D.; MEEGAN, R. **The anatomy of job loss**. London: Methuen, 1982.

MIOR, L. C. **Agricultores familiares, agroindústria e redes de desenvolvimento rural**. Chapecó: Argos, 2005.

NUNES, C. BMW eleva nível de exigência de fornecedores no Norte de SC. **A Notícia**, 9 out. 2014. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/bmw-eleva-nivel-de-exigencia-de-fornecedores-no-norte-de-sc>. Acesso em: 07 jul. 2023.

PEDROSO, I. L. P. B.; SILVA, A. R. P. O papel das políticas públicas no desenvolvimento industrial de Rio Verde - GO. **Caminhos de Geografia**, v. 6, n. 15, p. 20-27, 2005.

PEET, R. The geography of class struggle and the relocation of United States manufacturing industry. *In*: PEET, R. (Ed.). **Internacional capitalismo and industrial restructuring: a critical analysis**. London: Allen & Unwin, 1987, p. 40-71.

PERDIGÃO inicia operações do complexo agroindustrial de Mineiros (GO). Rio Verde: Prefeitura de Rio Verde, 20 mar. 2007. Disponível em: <https://www.rioverde.go.gov.br/perdigao-inicia-operacoes-do-complexo-agroindustrial-de-mineiros-go>. Acesso em: 07 jul. 2023.

PIORE, M.; SABEL, C. **The second industrial divide: possibilities for prosperity**. New York: Basic Books, 1984.

RAIS – Relação Anual de Informações Sociais. Brasília, D.F.: Ministério da Economia, 2023. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/rais.php>. Acesso em: 06 jul. 2023.

SALIM, C. A. As políticas econômica e tecnológica para o desenvolvimento agrário das áreas de cerrados no Brasil: avaliação e perspectivas. **Cadernos de Ciência & Tecnologia**, v. 3, n. 2, p. 297-342, 1986.

SANTOS, A. M. M. M.; COSTA, C. S. Autopeças: um setor em transformação. **BNDES Setorial**, n. 3, p. 96-107, 1996.

SANTOS, A. M. M. M.; PINHÃO, C. M. A. Investimentos do complexo automotivo: atuação do BNDES. **BNDES Setorial**, v. 12, p. 3-15, 2000.

SAYER, A. Explanation in economic geography: abstraction versus generalization. **Progress in Human Geography**, v. 6, n. 1, p. 68-88, 1982.

SHIH, W. Is it time to rethink globalized supply chains? **MIT Sloan Management Review**, Mar. 19, 2020. Disponível em: <https://url.gratis/QdcQbC>. Acesso em: 27 abr. 2021.

SPOONER, D. J. Industrial movements and the rural periphery: the case of Devon and Cornwall. **Regional Studies**, v. 6, p. 197-215, 1972.

STURGEON, T. J.; BIESEBROECK, J. van; GEREFFI, G. Value chains, networks, and clusters: reframing the global automotive industry. **ITEC Working Paper Series**, n. 08-2, Kyoto: Doshisha University, 2008.

UNCTAD. **World Investment Report 2020**: international production beyond the pandemia. Geneva: United Nations, 2020.

VERLAQUE, C. Trente ans de décentralisation industrielle (1954-1984). **Cahiers du Centre de Recherches et d'Etudes sur Paris et l'Ile-de-France**, n. 7, p. 7-182, sept. 1984.

VOOS, C. H.; SILVA, L. E. de C. A BMW em Araquari/SC e o planejamento de ocasião: o Estado como agenciador da flexibilização urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 16, n. 2, p. 45-62, 2014.

WALKER, R.; STORPER, M. Capital and industrial location. **Progress in Human Geography**, v. 5, n. 4, p. 473-509, 1981.

WALLERSTEIN, I. **El moderno sistema mundial**: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI. México, D.F.: Siglo Veintiuno, 1979.

WALLERSTEIN, I. **El moderno sistema mundial**: el mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea – 1600-1750. México, D.F.: Siglo Veintiuno, 1984.

WALLERSTEIN, I. **El moderno sistema mundial**: la segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista – 1730-1850. México, D.F.: Siglo Veintiuno, 1998.

ZHAN, J. X. GVC transformation and a new investment landscape in the 2020s: driving forces, directions, and a forward-looking research and policy agenda. **Journal of International Business Policy**, n. 4, p. 206-220, 2021.

Data de submissão: 09/07/2023

Data de aprovação: 13/11/2023

Revisão: Daniela Matthes (português), Emily Camila Batschauer e Mateus Artur Pereira Nuss (inglês) e Yanet María Reimondo Barrios (espanhol).

Hoyédo Nunes Lins

Programa de Pós-Graduação em Economia e Programa de Pós-Graduação em
Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina

Rua Roberto Sampaio Gonzaga – Trindade

88040-900 Florianópolis/SC, Brasil

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7438-2951>

E-mail: hnlins55@gmail.com