

# **A NOVA FRONTEIRA INDUSTRIAL DO SUDESTE DE GOIÁS**

Por:

Eduardo Nunes Guimarães, UFU

Rosana Ribeiro, UFU

## **RESUMO**

Tendo por referência a caracterização do Centro-Oeste como uma economia baseada predominantemente na agropecuária, experiências isoladas de indústrias extrativas minerais e, mais recentemente, na produção intensiva das grandes monoculturas, nosso trabalho procura discutir os processos desencadeadores do crescimento industrial regional, empreendido por unidades “modernas” e de alta produtividade. Procura-se mostrar que, apesar de vislumbrada em seu conjunto como área de fronteira em expansão, a região Centro-Oeste – e, em particular, o Estado de Goiás – apresenta transformações recentes que, na verdade, se sobrepõem a uma estruturação espacial herdada. Ou seja, sua estrutura recente está marcada pelo legado de um sistema urbano e de um conjunto de investimentos fixos na região, ocorridos no período de 1930-1980, complementados pelos incentivos públicos. Assim, diferentemente dos estudos que procuram entender o caso regional do Centro-Oeste e de cada um de seus Estados a partir de uma leitura da evolução agropecuária, nosso trabalho partiu de um recorte espacial do Sudeste de Goiás, destacando o município de Catalão como detentor de uma destacada base econômica industrial. O objetivo é analisar as especificidades e os pontos de convergência da estrutura industrial desse município com a expansão do agronegócio, enfatizando e caracterizando as particularidades de uma área que vem atraindo novos investimentos industriais.

## **PALAVRAS-CHAVE**

Desenvolvimento regional, tecnologia, industrialização.

## INTRODUÇÃO

O desenvolvimento apresentado pelo Centro-Oeste nas últimas décadas despertou o interesse dos pesquisadores que, sob variadas óticas, procuraram caracterizar as transformações em curso e o potencial de expansão e de atração de novos investimentos. Estas análises tomaram por referência uma série de trabalhos – Muller (1990), Castro e Fonseca (1995), Galindo e Duarte (1998), Guimarães e Leme (1998, 1999, 2001), IPEA/IBGE/NESUR-UNICAMP (2002), Guimarães (2002) – que procuraram caracterizar as transformações econômicas e espaciais no território do Centro-Oeste brasileiro. Neste estudo, o objeto de investigação enfoca as recentes transformações na estrutura produtiva de uma área específica situada na porção leste do Sul do Estado de Goiás. O interesse por esse recorte espacial decorre do fato das marcadas diferenciações que essa experiência apresenta em relação ao padrão de desenvolvimento da moderna fronteira agropecuária que se desenvolve no Centro-Oeste e, em particular, na porção oeste do Sul de Goiás.

Assim, diferentemente dos estudos que procuram entender o caso regional do Centro-Oeste e de cada um de seus Estados a partir de uma leitura da evolução agropecuária, nosso trabalho partiu de um recorte espacial do Sudeste de Goiás. Destaca o município de Catalão como detentor de uma nova base econômica industrial, não processadora de insumos agropecuários. O objetivo é analisar as especificidades e os pontos de convergência da estrutura industrial desse município em relação ao agronegócio, além de destacar e caracterizar as particularidades de uma área que vem atraindo investimentos de setores não-agroindustriais, como é o caso da Mitsubishi Motors Corporation, instalada no município de Catalão (GO).

Em outros trabalhos, procuramos mostrar que o desenvolvimento da fronteira do Centro-Oeste guarda uma relação direta com as políticas de incentivo à modernização agrícola, visando ao aproveitamento racional do cerrado. Essa região apresentou um impulso econômico mais substancial nas décadas de 1970 e 1980, quando ali se implantaram importantes empresas agroindustriais, tanto de capitais nacionais quanto internacionais. Também procuramos mostrar que esse processo sucedia e, ao mesmo tempo, estava associado, ao conjunto de investimentos em infra-estrutura, realizados pelo Estado, responsáveis pela modernização das vias de transporte, energia e telecomunicações. Salientamos que, junto a essa ação direta do Estado, foram fundamentais os incentivos fiscais, o crédito subsidiado e os órgãos de apoio, sem os quais dificilmente o Centro-Oeste teria sido palco de pujantes transformações em curto espaço de

tempo. Uma interpretação que toma por referência os trabalhos de Cano (1985 e 1997) e Diniz (1993 e 1999) – que analisam o processo mais geral das transformações na estruturação do espaço econômico brasileiro – destaca as características e os determinantes da concentração e desconcentração econômica e industrial ocorridos, em particular, no período 1930-1985. Esses trabalhos também expõem a formação do mercado interno e a marcada centralidade da economia paulista, características a partir das quais devemos analisar o caso de desenvolvimento e inserção das demais regiões.

O artigo é dividido em seis seções, sendo a primeira uma caracterização do Centro-Oeste. Na segunda seção, o recorte espacial utilizado é delimitado; enquanto a seguinte compreende uma caracterização espacial do Sudeste de Goiás. A quarta seção é uma reflexão sobre a nova expansão da produção industrial naquela região. Os determinantes da localização da Mitsubishi Motors Corporation (MMC) no município de Catalão são investigados na quinta seção. As considerações finais fecham o estudo.

## **CARACTERIZAÇÃO REGIONAL DO CENTRO-OESTE**

A recuperação histórica das transformações econômicas e sociais do Centro-Oeste aponta que o recorte histórico para a compreensão de sua dinâmica urbana presente, antecede a expansão da moderna fronteira agropecuária. Nesse período, a partir dos anos 60/70, foram consolidadas as bases para a introdução das frentes modernas de ocupação, que impulsionaram vigorosamente a malha urbana regional. Ou seja, a fase de expansão do agronegócio regional representa o corolário das transformações que tiveram início na década de 1930, com as políticas nacionais de colonização, integração e interiorização da economia, capitaneadas pelo Estado brasileiro. As mudanças também foram impulsionadas pela implantação, pouco tempo depois, dos dois principais núcleos urbanos, que cumprem funções polares na região, respectivamente Goiânia (1935-42) e Brasília (1957-60).

Como se sabe, em uma região com as características do Centro-Oeste, com grandes áreas desocupadas e com baixa densidade demográfica, a base logística, iniciada ainda na primeira metade do século 20, representou um vetor fundamental na estruturação urbana e no processo de ocupação de novas áreas. Essa urbanização deve ser entendida, no seu desenrolar histórico, não como resultado, mas antes como parte constitutiva dos novos determinantes da localização da atividade produtiva. Assim, a análise da dinâmica socioeconômica do Centro-Oeste, em geral, e de qualquer de seus Estados e recortes regionais em específico, leva obrigatoriamente a extravasar a divisão territorial convencional. Ou seja, para entender suas particularidades, há que se buscar tanto sua

complementariedade à economia do Sul-Sudeste como suas conexões com outras regiões e Estados, especialmente aquelas inter-relações mais evidentes com Rondônia, Minas Gerais (Triângulo Mineiro) e São Paulo.

Tendo por referência sua inserção histórica, podemos dizer que nas últimas décadas, o Centro-Oeste vem sendo caracterizado pela expansão das experiências isoladas de indústrias extrativas minerais, expansão da pecuária e, particularmente, pelo avanço da moderna fronteira agrícola, capitaneada pela soja. Tratam-se de sistemas produtivos responsáveis pela produção de matérias-primas para a agroindústria e produtos de exportação – grãos, carnes e minerais – Neste sentido, eles são desencadeadores do próprio processo de agroindustrialização regional, empreendido por unidades modernas e de alta produtividade, com representativos impactos à montante e à jusante. O resultado tem sido a transformação na base econômica primária do Centro-Oeste, impulsionada pelos *linkages* promovidos nos setores secundário e terciário regionais.

A expansão econômica foi acompanhada por grandes fluxos migratórios, como apontam os estudos demográficos,<sup>3</sup> gerando taxas de crescimento populacional superiores às médias nacionais. Contudo, não se tratava de uma área até então desocupada, ou um grande vazio, como é suposto frequentemente. Em função do legado histórico, dispunha de núcleos e experiências de vida urbanas importantes, ainda que dispersas, tipificando uma ocupação descontínua e, em sua maior parte, sustentada por uma base econômica tradicional, subproduto histórico característico das atividades de extração mineral e pecuária extensiva tradicional. Embora o adensamento do Centro-Oeste não fosse significativo, a forma de ocupação pela pecuária extensiva e agricultura de subsistência – desdobradas da decadência mineratória, com seu regime de posse da terra e trabalhadores agregados – representava uma relação socioeconômica com grande capacidade de resistência aos imperativos do mercado. Com isso, as transformações recentes em processo no Centro-Oeste, inauguradas pela marcha modernizadora dos anos 70, devem ser analisadas tanto pelo ângulo da expropriação dos antigos ocupantes e pequenos produtores, quanto da respectiva destruição das economias naturais e tradicionais preexistentes.

Por essa razão, a análise da dinâmica recente do Centro-Oeste necessita ser realizada à luz do processo histórico de ocupação socioeconômica e da especialização da infraestrutura, caminho imprescindível para resgatar as particularidades da configuração espacial da produção e, conseqüentemente, de suas tessituras urbana e regional. Ou seja, as bases produtivas do Centro-Oeste remontam às especificidades do processo histórico de

---

<sup>3</sup>. Conforme análises dos censos demográficos de 1991 e 2000, IBGE.

interiorização das vias de transporte e à conseqüente integração de suas diferentes áreas à economia nacional.

Portanto, o Centro-Oeste, como um macro agregado político-administrativo, cumpre historicamente uma função geral de complementar a economia do Sudeste. Por essa razão, está, no seu conjunto, submetido aos determinantes histórico-estruturais das dinâmicas econômicas nacional e internacional. Entretanto, quando observado no plano interno, emergem na sua vasta área<sup>4</sup> diversidades socioeconômicas inter e intra-estaduais. Elas conformam uma gama diversa de experiências e funções regionais e municipais, responsáveis pela emergência de um processo heterogêneo de adensamento populacional, desenvolvimento das forças produtivas e de produção e acumulação de riquezas e capital.

No caso do Estado de Goiás, que nos interessa mais de perto neste texto, as transformações espaciais foram mais acentuadas no século 20. Nessa época, ocorreu o deslocamento do seu eixo socioeconômico histórico, quase dois séculos depois do início da mineração e um século após seu letárgico declínio. Por obra da intervenção direta dos poderes públicos, tomou-se a decisão de implantar, em local praticamente desocupado, a nova sede administrativa do Estado, com a construção na década de 1930 da cidade planejada de Goiânia. Tal processo foi complementado na década de 1950, quando o Governo Federal decide construir a nova capital federal, Brasília, no interior de Goiás.

Essa nova configuração espacial de Goiás, iniciada com os ares da Revolução de 1930, marcou o paulatino rompimento estrutural com a herança do ciclo do ouro e com os desdobramentos da tradicional pecuária extensiva, que haviam moldado sua inserção histórica na economia brasileira. Antes disso, porém, cabe destacar a construção da estrada de ferro na porção sul-leste do Estado, já anunciando, a partir de 1913, os novos condicionantes da inserção de Goiás na economia nacional.<sup>5</sup> Na verdade, os impactos da escolha do Estado de Goiás para sediar a nova capital remontam ao final do século 19, quando foi definida, na Constituição de 1889, a vontade explícita de construção da nova capital. A partir de então, iniciava-se um processo que trouxe ao Triângulo Mineiro (Cia Mogiana de Estradas de Ferro) e ao Sul de Goiás (Estrada de Ferro Goiás – EFG), duas importantes ferrovias que ligaram essa região a São Paulo. A primeira chegou em Araguari (1896) abrindo novas perspectivas à produção e ao comércio do Sul de Goiás. A segunda

<sup>4</sup> Embora represente pouco menos de 1/5 do território nacional, o equivalente a 1,612 milhão de Km<sup>2</sup> (quatro vezes a área do Estado da Califórnia ou três vezes o território da França), concentra apenas 6,85% da população total do País, isto é, pouco mais de 11 milhões de habitantes em 2000 e participa com 7,20% do Produto Interno Bruto (PIB), valores de 2001 (IBGE,2004 – [www.ibge.gov.br/contas](http://www.ibge.gov.br/contas) regionais).

<sup>5</sup> A corrida ferroviária pelas terras goianas pode ser entendida como subproduto das discussões ocorridas desde o final do século 19 acerca dos propósitos de deslocamento da Capital Federal para o interior. Ver: Guimarães, 1990.

adentrou o território goiano (1913), ligando Araguari à estação de Roncador, depois de cruzar os municípios de Catalão (Estação de Goiandira) e Ipameri. Uma década depois, uma terceira ferrovia chegou ao Sudeste de Goiás, interligando-o a Belo Horizonte e ao Rio de Janeiro (Rede Mineira de Viação – RMV), por intermédio das estações de Catalão e Goiandira, entroncamento com a estrada de ferro Goiás.

Assim, o início do século 19 marca um período decisivo de transformações espaciais em Goiás e, particularmente, para a divisão territorial do trabalho da porção leste da mesorregião denominada de Sul Goiano. Ou seja, foi pelo lado leste do Sul de Goiás que chegaram as ferrovias, demandando atingir uma futura Capital Federal, naquele momento, ainda sem localização precisa. Portanto, considerando o período da chegada dos trilhos ferroviários como decisivo para a integração regional do Sudeste goiano na economia nacional, demarcamos esta área e este momento histórico como ponto de partida para analisar as diferenciações na sua estrutura produtiva regional.

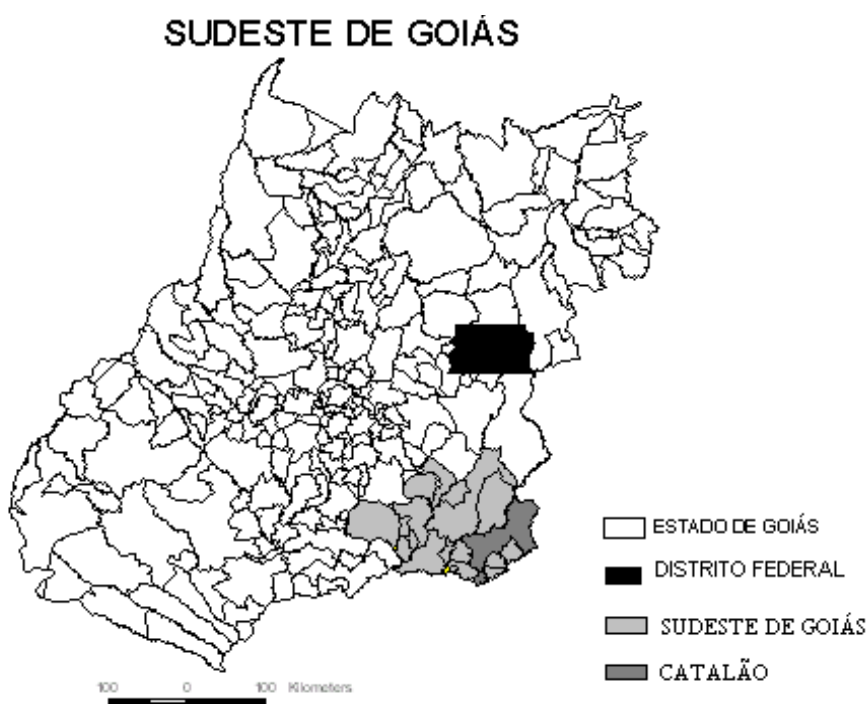
## **O RECORTE ESPACIAL**

Seguindo a divisão institucional do IBGE, que divide os territórios estaduais em mesorregiões e microrregiões, a área de interesse do nosso estudo situa-se na denominada Mesorregião V – Sul Goiano. Entretanto, considerando a diversidade de características econômicas no interior dessa localidade – onde historicamente a porção leste apresentou uma inserção diferenciada na divisão territorial do trabalho em relação à porção oeste –, criamos um sub-recorte espacial, que denominaremos de Sudeste goiano. Este, composto por municípios cuja inserção econômica está mais articulada com a histórica inserção ferroviária e, atualmente, mais integrada ao campo de forças do principal município da área, que é Catalão.

Portanto, recortamos na mesorregião V três microrregiões que apresentam historicamente as características mais próximas: microrregião de Catalão (17), microrregião de Pires do Rio (16) e microrregião do Meia Ponte (15). Nestas três microrregiões, procuramos, considerando a pesquisa do IBGE, 1993, denominada de Regic - Região de Influência das Cidades (IPEA/IBGE/NESUR-UNICAMP, 2002) e as malhas rodoviárias e ferroviárias, selecionar o grupo de municípios componentes do Sudeste Goiano. Chegamos a um grupo de municípios cujas formação econômica e características da estrutura produtiva e mercado de trabalho diferenciam-se do restante da experiência goiana e do Centro Oeste.. Selecionamos um total de 20 municípios: área de influência direta de Catalão (Regic, 1993) – Anhanguera, Campo Alegre de Goiás, Catalão,

Corumbaíba (classificada em 1993 como área de influência de Morrinhos e Caldas Novas), Cumari, Davinópolis, Goiandira, Ipameri, Nova Aurora, Ouvidor, Três Ranchos e Urutaí; área de influência direta de Morrinhos e Caldas Novas (Regic, 1993) – Água Limpa, Caldas Novas, Corumbaíba, Marzagão, Morrinhos, Rio Quente e Santa Cruz de Goiás; e área de influência direta de Goiânia e extensão da ferrovia e rodovias BR 352; e GO 330 (Regic, 1993) – Pires do Rio.

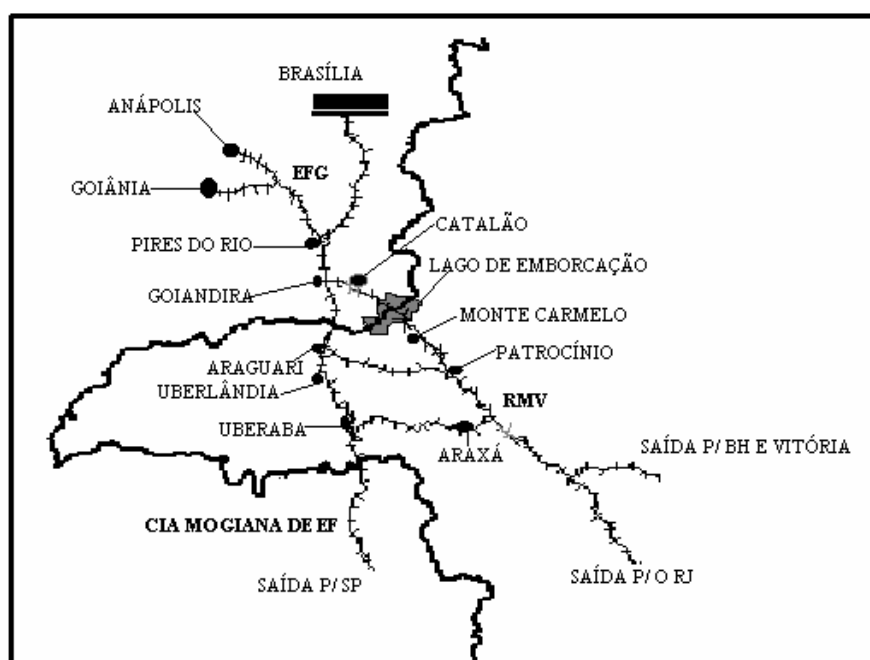
### MAPA 1 – DESTAQUE DA ÁREA SELECIONADA



Uma análise das características da localização desta área demonstra que, a Leste, ela está precariamente interligada com o Estado limítrofe de Minas Gerais. A principal ligação era pela via ferroviária, ligando Catalão à Monte Carmelo e Patrocínio, com destino a Belo Horizonte, Sul de Minas e Barra Mansa no Rio de Janeiro. Inaugurada na década de 1920, essa ferrovia foi interrompida na década de 1970, com a construção da Barragem da Hidrelétrica de Emborcação, desviando a ferrovia de Monte Carmelo para Araguari. Por uma lado, conforme pode ser visto no Mapa 2, além de interromper a principal ligação de Catalão com o Centro-Sul, a barragem passou a constituir um importante obstáculo na interligação destas duas áreas. Por outro, nos sentidos norte e sul de Catalão, a construção da BR 050, ligando São Paulo a Brasília, posicionou essa área sob a influência direta de Uberlândia e Brasília, implicando numa concorrência em desfavor do desenvolvimento de

Catalão. A Oeste, a BR 153, aberta ao trânsito ainda na década de 1950, delimita a fronteira de integração da região de Catalão, uma vez que privilegia as ligações polarizadoras de Goiânia, Itumbiara e Uberlândia com o mercado de São Paulo. Enfim, as transformações ocorridas na logística de integração do Sudeste de Goiás com Minas Gerais e São Paulo, em especial, entre as décadas de 1950 e 1970, foram decisivas para a diferenciação dessa área de Goiás na divisão inter-regional do trabalho.

## MAPA 2 – MALHA FERROVIÁRIA DE INTEGRAÇÃO DO SUDESTE DE GOIÁS



Portanto, as transformações recentes na estrutura produtiva dessa área e suas diferenciações com o resto das experiências estadual e do Centro-Oeste não só se situam em um recorte temporal das duas últimas décadas, mas, sobretudo, precisam ser analisadas a partir de características próprias em relação à expansão da moderna agricultura comercial do Centro-Oeste e das principais logísticas de integração com a rede urbana do Centro-Sul. Isso tudo sem nos esquecer da criação na Constituição da República de 1989 do fundo para investimento no Centro-Oeste – FCO – e da decisiva influência da guerra fiscal empreendida a partir da década de 1990, notadamente pelo Estado de Goiás.

## A DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL DO SUDESTE DE GOIÁS

O desenvolvimento da região Sudeste de Goiás apresenta quatro fases bem características, desde a chegada da ferrovia no início do século 20. A fase da expansão, que vai de 1913 a 1935; a fase da polarização reversa, que vai de 1935 a 1960; a fase da



marginalização, que vai dos anos 1960 a 1980; e a fase atual, que inicia na década de 1980 e demarca a nova inserção industrial.

A primeira fase é marcada pela expansão transformadora representada pela chegada do revolucionário padrão de transporte ferroviário. Dando seqüência ao antigo projeto de extensão da Cia Mogiana, de levar os trilhos de Campinas (SP) ao território de Goiás, foi enfim retomada a construção da ferrovia, que havia paralisado suas obras em Araguari (1896). Conforme relata Estevam (1997:91), por uma concessão dada à Cia Estrada de Ferro de Goiás, foi construído o prolongamento da ferrovia pelo sudeste de Goiás, chegando ao município de Catalão em 1913 e estendendo-se até a estação de Roncador (1914). Passou também por Ipameri, numa extensão de 233 km a partir de Araguari, ponto terminal da Cia Mogiana. (Ver Mapa 2)

Essa nova logística de transporte, embora não tenha sido construída com o que havia de melhor em matéria de tecnologia, causou uma revolução na organização do espaço do Sudeste goiano, retirando de Araguari o monopólio da polarização do comércio regional. A partir de então, o Sudeste de Goiás estava ligado diretamente à economia paulista. Entretanto, dois pontos merecem destaque. Primeiro que, embora tenha chegado no território do município de Catalão, de fato, a ferrovia não beneficiou diretamente a cidade de Catalão, haja vista que distava aproximadamente 15 Km da sua atual sede municipal. Nesta sua primeira fase, ela propiciou o desenvolvimento das estações de Goiandira (município emancipado de Catalão em 1931), Ipameri e Roncador. Segundo que, ainda na década de 1920, uma segunda ferrovia – Rede Mineira de Viação (RMV) – adentrou o referido território, fazendo a ligação de Catalão com Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Essa situação logística criou um clima de dinamismo na região de Catalão, que passou a estar integrada com as principais economias do País.

A fase de polarização reversa ocorre a partir de 1935, quando a ferrovia – Estrada de Ferro Goiás (EFG) – foi prolongada até Anápolis, que seria transformada no principal pólo comercial de Goiás. Ao mesmo tempo, o governo desse Estado decide construir a nova capital (Goiânia), deslocando para esta nova área o centro de polarização estadual.

A fase de marginalização ocorreu após a construção de Brasília, que novamente ocasionou a descentralização regional. Entretanto, foi caracterizada, sobretudo, pela exclusão do Sudeste de Goiás de todos os principais programas federais de expansão e modernização da fronteira agropecuária, como os projetos Campo, Prodecer e Jica..

A última fase será tratada a seguir.

## A EXPANSÃO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL EM GOIÁS

A partir dos anos 90, Goiás tem uma taxa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) superior aos valores registrados para o Brasil<sup>6</sup>, tendo como principal determinante a excelente performance da atividade agropecuária nesse Estado (Tabela 1).

Tabela 1  
Taxa de crescimento do PIB por setor de atividade do Estado de Goiás – 1986 -2001

Ano	Variação anual real (%)			
	PIB	Agropecuária	Indústria	Serviços
1986	6,58	-4,24	14,21	6,78
1987	2,47	23,00	-5,98	-0,67
1988	6,32	-1,17	14,46	5,09
1989	0,13	1,91	1,05	-0,78
1990	0,01	2,47	-1,46	0,20
1991	2,38	7,59	-1,10	2,56
1992	1,86	6,04	-1,61	2,35
1993	6,42	5,61	8,72	5,55
1994	2,70	1,62	2,35	3,19
1995	1,84	4,20	-0,84	2,43
1996	3,67	0,39	5,00	4,11
1997	5,27	8,61	7,29	3,41
1998	2,19	6,97	-0,97	2,50
1999	3,17	4,53	3,18	2,76
2000	5,11	7,27	6,89	3,50
2001	<b>4,32</b>	<b>7,37</b>	<b>2,86</b>	4,63

Fonte: SEPLAN-GO / SEPIN / Gerência de Contas Regionais, 2004

A decomposição do produto estadual, em 1986, revelou que o setor de serviços respondia por grande parte do PIB (49%), o que se deve, em parte, à construção da cidade de Brasília como nova sede administrativa do País. Esta, ao abrigar parcela relevante das funções burocráticas do Estado brasileiro, contribuiu para a expansão do terciário. No mesmo ano, o peso da indústria, por sua vez, correspondia a 31% do produto total, o que expressa, na verdade, o intenso crescimento da agroindústria. Contudo, a atividade agropecuária contribuía com 20% do PIB. Apesar de representar a menor parcela, em termos relativos, do produto estadual, essa atividade reveste-se de significativa importância econômica, pois o desenvolvimento da moderna agricultura em algumas áreas de Goiás (no Centro e na porção oeste do Sul) possibilitou e impulsionou o setor industrial e a rápida urbanização. Nos anos 80, mais especificamente em 19 de julho de 1984, as autoridades governamentais de Goiás, com o intuito de atrair novas plantas industriais, implementaram,

<sup>6</sup> Por exemplo, em 1999, a variação anual do PIB brasileiro foi de 0,79%, enquanto para Goiás essa variação atingiu 3,17%.

por meio do Decreto Lei 2.453, um programa denominado Fomentar – Fomento à Industrialização do Estado de Goiás – que concedia a isenção temporária de 70% do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) por um período de 30 anos. Além disso, as transações que envolvessem as empresas beneficiadas somente recolheriam 7% desse imposto, sendo também permitido a importação de matérias-primas.<sup>7</sup> Os investimentos, os quais teriam preferencialmente o apóio desse projeto, estariam ligados às atividades agroindustriais ou seriam aqueles empreendimentos considerados de “alta relevância para o desenvolvimento do Estado”.

Vale ressaltar que, após a segunda metade dos anos 80, outras unidades da federação também lançaram programas de estímulos fiscais às empresas, iniciando a denominada Guerra Fiscal. Segundo Cano (1997), no mesmo período, após a inflexão da política de desenvolvimento regional do executivo federal, um dos principais determinantes da desconcentração industrial refere-se a exatamente esses incentivos fiscais.

Ainda em relação ao Estado de Goiás, em 1988, um outro estímulo para instalação de unidades produtivas foi concedido por meio do Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste – regulamentado pela lei n.º 7.827 de 27 de setembro de 1989 –, disponibilizando 3% do produto da arrecadação do imposto sobre a renda e proventos de qualquer natureza, e do imposto sobre produtos industrializados, entregues pela União e distribuídos entre as Regiões Norte (0,6%), Nordeste (1,8%) e Centro-Oeste (0,6%). O aporte permanente dos recursos do Fundo (29% para Goiás, 29% para Mato Grosso, 23% para Mato Grosso do Sul e 19% para o Distrito Federal) vem possibilitando financiamentos de longo prazo para os setores econômicos. Para completar, no ano de 2000, o Governo de Goiás, por meio de vários expedientes legais<sup>8</sup>, criou o Programa de Desenvolvimento Industrial (Produzir) que também estabelece uma isenção de 73% do ICMS para médias e grandes empresas.<sup>9</sup>

O resultado foi que, em 2001, a participação da indústria no PIB goiano atingiu 35%, o que corresponde a uma variação de 13% em relação ao ano de 1986. Entretanto, como se observa, os diversos estímulos concedidos pelas autoridades governamentais ainda não foram capazes de alterar radicalmente a composição da estrutura do PIB desse

---

<sup>7</sup> Os juros seriam de 2,4% a.a, sem correção monetária, e o prazo de utilização dos benefícios corresponde a 30 anos, com o mesmo período para o pagamento.

<sup>8</sup> Instrução Normativa n. 001/02; Decreto n. 5.25 de 31/07/2000 e Lei n. 13.591 de 18/01/2000.

<sup>9</sup> Com prazo de 15 anos e juros de 0,2 a.m. O saldo devedor acumulado do ICMS no ano tem 12 meses de carência, sendo pago, com redução por descontos que podem atingir até 100%.

Estado<sup>10</sup>. Todavia, esses estímulos contribuíram para a instalação de muitas empresas em Goiás. No período de 1985 a 1999, o projeto Fomentar, por exemplo, concedeu benefícios a 116 unidades produtivas, enquanto, entre 2000 e maio de 2003, foram aprovados 174 projetos pelo programa Produzir. Porém, esses programas não promoveram uma diversificação do PIB industrial goiano, pois, no ano de 2002, o Valor da Transformação Industrial (VTI) do segmento de alimentos e de bebidas foi responsável por 53% do Valor da Transformação Industrial desse Estado (Pesquisa Industrial Anual/IBGE, 2002), o que ilustra a forte predominância da agroindústria na economia goiana.

Aliás, entre as prioridades do projeto Fomentar estavam as atividades vinculadas ao setor agroindustrial, o que resultou na cifra de 50% dos empreendimentos apoiados por esse programa. Eles pertencem ao grupo de indústrias de alimentos e bebidas ou a outras atividades industriais ligadas ao agronegócio. Enquanto 12% das empresas atuam na área da construção e o restante nas indústrias de móveis e madeira, confecções etc.

Adicionalmente, os programas de incentivos fiscais deslanchados pelo governo goiano, a partir dos anos 80, não conseguiram alterar a concentração espacial da indústria. Para exemplificar, entre 1985 e 1999, no caso do projeto Fomentar, os municípios de Aparecida de Goiânia (periferia de Goiânia), Anápolis e Goiânia receberam 60% dos empreendimentos beneficiados pelo programa. Tal fato contribuiu para a elevação do peso do setor industrial no PIB desses municípios, que respondia, em 1985, por 31% desse produto e atingiu, em 1998, 50% do PIB (IPEA, 1985 e 1998).

Enfim, o PIB industrial de Goiás permanece pouco diversificado, pois, no ano de 2002, por exemplo, o peso do VTI dos municípios de Anápolis e da Grande Goiânia, no VTI<sup>11</sup> total, atingiu 39% (Pesquisa Industrial Anual/IBGE, 2002).

Entretanto, atendendo ao objetivo específico deste texto, vale ressaltar que os municípios de Catalão e de Ouidor, localizados no Sudeste goiano, também têm sua importância para o parque industrial local. As duas cidades são caracterizadas por uma proximidade física e industrial, e, conjuntamente, em 2002, foram responsáveis por 6% do VTI de Goiás (Pesquisa Industrial Anual/IBGE, 2002).

Mais recentemente, uma grande novidade para os goianos foi a instalação em Catalão de uma montadora, a empresa de Automotores Mitsubishi<sup>12</sup>. Esse município, desde

---

<sup>10</sup> No ano de 2001, em Minas Gerais, por exemplo, a decomposição da estrutura do PIB revelou que as atividades agropecuárias, a indústria e os serviços contribuíram, respectivamente, com 7%, 42% e 51% (Informativo CEI/Fundação João Pinheiro, 2004).

<sup>11</sup> Municípios da Região Metropolitana de Goiânia (RMG) contemplados pela PIA: Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Goiânia, Goianápolis, Goianira, Hidrolândia, Neirópolis.

os anos 80, tem na estrutura do seu PIB uma grande contribuição do setor industrial. Ela respondia, em 1985, por 71% do produto municipal, enquanto as contribuições da agropecuária e do setor de serviços foram, respectivamente, de 10% e 19%. No ano de 1998, esses percentuais tiveram pequenas alterações com o setor de serviços, a indústria e a agropecuária, respondendo, respectivamente, por 25%, 68% e 7% do produto. No entanto, Catalão foi um dos municípios situados fora da mesorregião do Mato Grosso goiano, que mais recebeu empreendimentos beneficiados pelo programa Fomentar, apesar da pequena queda da contribuição do setor industrial ao seu PIB, no ano de 1998.

No caso de Catalão, o dinamismo industrial é associado à disponibilidade de recursos naturais que, segundo Diniz (1993), são capazes de alterar a dinâmica espacial da produção. Essa cidade possui ricas jazidas minerais de Argila Refratária, Barita, Fosfato, Nióbio, Pirocloro, Titânio (Anatásio) e Vermiculita., mas apenas as reservas de Fosfato e o Nióbio são explorados.

Tabela 2  
Número de unidades produtivas em Catalão 1997-2002

Classificação de atividades econômicas	Número de unidades produtivas		
	1997	2002	Variações relativas %
<b>Setor Primário</b>	<b>42</b>	<b>84</b>	<b>100</b>
<b>Setor Secundário</b>	<b>242</b>	<b>343</b>	<b>42</b>
<b>Indústrias extrativas</b>	7	14	100
<b>Indústrias de transformação</b>	188	265	41
<b>Produção e distribuição de eletricidade, gás e água</b>	11	3	-73
<b>Construção</b>	36	61	69
<b>Setor Terciário</b>	<b>1554</b>	<b>2411</b>	<b>55</b>
<b>Serviços</b>	533	1522	186
<b>Comércio</b>	1021	889	- 13
Total	1838	2838	54

Fonte: Cadastro Central de Empresas-IBGE/SIDRA, 2004

Comparando as variações relativas do número de unidades locais de Catalão e do Estado de Goiás para o período de 1997/2002, torna-se evidente que, em Catalão, a variação foi praticamente a mesma do Estado (54%). Porém, essa variação foi superior às oscilações do número de unidades em alguns dos grandes municípios goianos<sup>13</sup>, como Goiânia (49%) e Itumbiara (49%). Deve-se destacar que, no município de Catalão, essa

<sup>12</sup> Em Catalão, as outras empresas beneficiadas com o Fomentar foram: Cooperativa Agropecuária de Catalão, Produtos Alimentícios Teixeira, Risca Alimentos, Resegue Indústria Comércio, Agroquim Catalão Indústria e Comércio de Fertilizantes e Osmar Rodovalho (Cerâmica).

<sup>13</sup> Dentre os maiores municípios de Goiás estão Goiânia, Anápolis, Aparecida de Goiânia, Rio Verde e Itumbiara.

variação no segmento da indústria de transformação, entre 1997 e 2002, atingiu 42% e, na indústria extrativa, alcançou 100%, o que é um indicador de sua pujança industrial (Tabela 2).

Segundo o Quadro 1, o parque industrial de Catalão é aparentemente “diversificado”, com empresas dos setores mineroquímico, metal-mecânico e da indústria ceramista e de alimentos, mas várias das grandes firmas estão ligadas à extração e ao beneficiamento de matérias-primas minerais locais que são também exploradas em Ouvidor.

Entretanto, os produtos de suas principais unidades industriais não estão dissociados da demanda oriunda da fronteira agropecuária, pois, mesmo os veículos produzidos pela Mitsubishi Motors Corporation (MMC), têm como principal mercado consumidor as pessoas cuja renda é gerada no agronegócio. Na verdade, do conjunto dos principais produtos industriais de Catalão, apenas os da Mineração Catalão/Anglo American (extração de nióbio) não são destinados ao complexo agropecuário.

Quadro 1 - Principais unidades industriais instaladas em Catalão - 2003

<b>UNIDADES INDUSTRIAIS</b>	<b>LOCAL</b>	<b>RAMO</b>
<b>MMC/Mitsubishi</b>	Catalão	<b>Automobilístico</b>
<b>Cameco/John Deere</b>	Catalão	<b>Máquinas agrícolas</b>
<b>Ultrafértil</b>	Catalão	<b>Fertilizantes fosfatados</b>
<b>Ultrafértil</b>	Ouvidor	<b>Extração mineral</b>
<b>Copebrás</b>	Catalão	<b>Fertilizantes fosfatados, fosfatados diversos</b>
<b>Copebrás</b>	Ouvidor	<b>Extração mineral</b>
<b>Mineração Catalão/Anglo American</b>	Catalão	<b>Ferro-nióbio</b>
<b>Mineração Catalão/Anglo American</b>	Ouvidor	<b>Extração mineral</b>
<b>Bunge</b>	Catalão	<b>Fertilizantes</b>
<b>ADM</b>	Catalão	<b>Fertilizantes</b>
<b>Aubos Sudoeste</b>	Catalão	<b>Fertilizantes</b>
<b>Brasília e Catalão</b>	Catalão	<b>Cerâmica</b>
<b>Laticínios Queijolac Sta. Terezinha</b>	Catalão	<b>Alimentos</b>

Fonte: Silva Só, 2004.

No mais, se compararmos a participação do VTI de alguns municípios da área delimitada como Sudeste goiano, no VTI de Goiás, verifica-se que apenas Catalão atinge o percentual de 4%. Enquanto o segundo maior percentual pertence a Ouvidor (2%), que tem uma grande proximidade física e industrial com o primeiro município. Assim, somente nesses dois municípios, a atividade industrial ganha destaque, o que nos permite concluir que não existe nas cidades dessa área nenhuma tendência de formação de um *cluster* industrial no entorno de Catalão, nem mesmo uma diversificação produtiva (Tabela 3). Além disso, em 2002, o cálculo da razão entre o VTI e o Valor da Produção Industrial

(VPI) para os municípios selecionados revela que Catalão tem uma baixa agregação do valor produzido (28%), ficando bem abaixo do coeficiente encontrado para o Estado de Goiás (39%). Entretanto, no caso de Ouvidor, essa razão atinge um patamar elevado (81%).

Tabela 3

Número de unidades industriais, razão entre o VTI dos municípios e o VTI de Goiás e razão entre o VTI e o Valor da Produção Industrial (VPI) - 2002.

Municípios*	Número de unidades industriais	$\frac{\text{VTI municipal}}{\text{VTI de Goiás}}$	$\frac{\text{VTI}}{\text{VPI}}$
Caldas Novas	4	0	27
Catalão	16	4	28
Corumbáiba	1	0	XXXX
Davinópolis	1	0	XXXX
Ipameri	5	0	64
Morrinhos	9	1	25
Ouvidor	3	2	81
Pires do Rio	<b>4</b>	<b>1</b>	21

Fonte: Pesquisa Industrial Anual/IBGE, 2002

\*Municípios da Mesoregião Sul Goiano contemplados na PIA.

Tabela 4

Número de pessoas empregadas no setor formal em Catalão - 2002

	Número de pessoas empregadas	(%)
<b>Setor primário</b>	<b>716</b>	<b>6</b>
<b>Setor secundário</b>	<b>3.616</b>	<b>32</b>
Extrativa mineral	435	4
Indústria de transformação	2.572	23
Serviços industr. de utilidade pública	33	0
Construção civil	576	5
<b>Setor terciário</b>	<b>6.806</b>	<b>61</b>
Comércio	2.348	21
Serviços	2.951	26
Administração pública	1.507	14
<b>Total</b>	<b>11.138</b>	<b>100</b>

Fonte:RAIS-MTE (Elaboração própria), 2004.

Em relação aos empregos gerados, o setor secundário também tem uma importância decisiva para Catalão. No entanto, cabe destacar, nessa área, a indústria de transformação como um dos principais empregadores do mercado formal, perdendo a liderança apenas para os Serviços (Tabela 4). Todavia, apesar do intenso crescimento de unidades produtivas na indústria extrativa mineral, o peso do emprego total é o menor, o que se deve

às características de seu processo produtivo, que exige poucos trabalhadores quando comparado à organização da produção em outras indústrias.

Apesar dos produtos da MMC serem destinados, prioritariamente, às pessoas vinculadas ao agronegócio, a instalação dessa empresa em solo goiano constitui-se numa efetiva novidade. Resta investigar os principais determinante de sua localização em Catalão.

## **OS DETERMINANTES DA LOCALIZAÇÃO DA MITSUBISHI**

A MMC é a única montadora brasileira com capital 100% nacional, sob a forma de quotas por responsabilidade limitada e com contrato de venda e de produção dos veículos da marca Mitsubishi. Outra especificidade da montadora é o seu índice de nacionalização dos veículos, que fica bem abaixo de qualquer outra montadora instalada no País, considerando que grande parte das peças e dos componentes que emprega são importados, como: motor, caixa de câmbio, estamparia, chassi, equipamentos eletrônicos. Porém, os itens de menor valor agregado são adquiridos no mercado nacional, como: pára-choques, vidros etc. Desse modo, a empresa opera com elevado coeficiente de importação de peças, o que a torna, praticamente, uma plataforma de montagem.

Por que a MMC escolheu Catalão? Um fator de atração estaria nas características da mão-de-obra local, quais sejam, baixos salários e ausência de tradição sindical. Segundo a Tabela 5, no ano de 2002, em torno de 80% dos trabalhadores da MMC receberam até cinco salários mínimos. No entanto, os rendimentos de 73% dos trabalhadores do segmento de fabricação de automóveis da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) situavam-se acima de dez salários mínimos. Contudo, a força de trabalho da cidade de Catalão não tem a cultura industrial típica do setor metalúrgico. Esse impasse foi resolvido por meio de uma parceria com o Senai local, que oferece vários cursos profissionalizantes dirigidos aos profissionais do setor<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> O Senai oferece um curso técnico em eletromecânica que inclui os operários da MMC portadores de bolsas fornecidas pela empresa. Outro curso com duração de 40 horas e aberto a toda a comunidade da cidade é o de iniciação profissional com o objetivo de apresentar o que é a empresa, seus objetivos, metas e produtos. Além disso, a empresa e o Senai têm uma parceria que resultou na criação de laboratório com equipamentos, máquinas e produtos da MMC, com o intuito de fornecer cursos profissionalizantes para os trabalhadores da montadora e das concessionárias. A cada seis meses, o centro de treinamento disponibiliza uma planilha com os cursos que serão oferecidos.



Tabela 5  
Distribuição dos trabalhadores na MMC e na fabricação de automóveis da RMSP segundo faixas de rendimento-2002 (%)

Faixa de rendimentos em salário mínimo (sm)	Trabalhadores na MMC	Trabalhadores na RMSP
De 0 até 1 sm	1,6	0,8
De 1,01 até 2 sm	6,9	0,4
De 2,01 até 3 sm	35,0	0,6
De 3,01 até 5 sm	36,7	0,6
De 5,01 até 7 sm	10,8	1,7
De 7,01 até 10 sm	2,3	23,0
Acima de 10,01 sm	9,0	72,8
Total	100	100

Fonte: RAIS/MTE. (Elaboração própria), 2004

Outra vantagem importante destacada quanto aos trabalhadores dessa cidade refere-se aos elevados níveis de escolaridade: 68% dos operários da MMC têm o segundo grau completo, enquanto que, no caso dos trabalhadores do segmento de fabricação de automóveis da RMSP, esse percentual atinge somente 6% (Tabela 6).

Tabela 6  
Distribuição dos trabalhadores na MMC e na fabricação de automóveis da RMSP segundo faixa de escolaridade-2002 (%)

Faixa de escolaridade	Trabalhadores na MMC	Trabalhadores na RMSP
Analfabetos	0,0	0,0
Da 1ª série até 4ª série incompleta do 1º grau	0,2	1,7
Da 4ª série completa até 8ª série incompleta do 1º grau	1,9	8,7
8ª série completa	1,8	4,1
Da 1ª série até 3ª série incompleta do 2º grau	9,8	31,7
2º grau completo	68,5	5,6
Superior incompleto	9,1	21,6
Superior completo	8,6	11,5
Total	100,0	15,2

Fonte: RAIS/MTE. (Elaboração própria), 2004.

Adicionalmente, a maioria dos operários dessa empresa são jovens, tendo entre 18 e 29 anos e pouca experiência de trabalho, permitindo a MMC oferecer baixos salários. As pessoas que se candidatam a qualquer posto de trabalho no chão de fábrica da MMC devem ter, no mínimo, o ensino médio. No entanto, a empresa adota um padrão de organização da produção e do trabalho extremamente arcaico que, efetivamente, não exigem uma elevada escolaridade de seus operários. Mas, em Catalão, é grande o número

de jovens com ensino médio completo. Conforme seção anterior, um outro atrativo de Catalão é sua inserção numa malha rodoviária central que facilita a movimentação de componentes, peças e produtos da MMC.

As políticas de benefícios fiscais dos governos federal, estadual e municipal foram também uma fonte de atração aos investimentos da MMC. A empresa, desde o início, contou com os incentivos do Fomentar e do Regime Automotivo Especial, bem como demais benefícios concedidos pelo Estado de Goiás e pela prefeitura de Catalão<sup>15</sup>: isenções fiscais, benfeitorias na fábrica, financiamentos, infra-estrutura. Em contrapartida, os principais compromissos assumidos pela MMC foram a implantação no município da montadora e a geração de 100 empregos diretos (Quadros 2 e 3). No entanto, vários benefícios prometidos não foram cumpridos, como a construção de um ramal ferroviário específico e a adequação do aeroporto local. Mas, existe alguma prioridade entre os fatores de atração enumerados anteriormente para a instalação da MMC em Catalão?

Quadro 2  
Incentivos e benefícios estaduais

- Concessão de isenção de 70% do ICMS devido, por 20 anos
- Garantia de financiamento de R\$ 4 milhões para implantação e instalação da unidade produtiva
- Aprovação e liberação de recursos do Fundo Constitucional do Centro-Oeste para a construção e instalação da montadora
- Esforços para conceder um financiamento especial para capital de giro
- Instalação de um posto aduaneiro no município
- Apoio a empresa a fim de obter aprovação para o seu enquadramento no R.A.E
- Venda de um terreno, incluído as obras de infra-estrutura, ao preço R\$ 0,25 o metro quadrado
- Fornecimento de 10 metros cúbicos por hora de água
- Assegurar, sem ônus a MMC, a ligação de rede de água e esgoto
- Construção de ramal ferroviário específico para a montadora
- Adequação do aeroporto local
- Concessão a empresa o prazo de 90 dias para o pagamento de ICMS devido nas saídas dos produtos
- Redução de 50% do ICMS a recolher pela MMC, relativo à parcela não fomentada
- Extensão de rede elétrica de alta tensão
- Gestões na TELEGOIÁS para aquisição e instalação de até 40 troncos de linhas telefônicas e linhas de 0800 e LPCD

Fonte: Protocolo de implantação de indústria montadora de veículos Mitsubishi, 1997.

Todas as cidades do Estado de Goiás contavam com os benefícios do Fomentar e do Regime Automotivo Especial, e várias delas tinham uma mão-de-obra farta e com elevada escolaridade. Entretanto, apenas alguns municípios estão inseridos num espaço geográfico que os tornam um prolongamento de algum eixo de desenvolvimento e gozam de vantagens locais. Seria o caso da cidade de Catalão, localizada num eixo do qual

<sup>15</sup>No município de Catalão, entre 1985 e 1999, oito unidades produtivas foram instaladas contando com os benefícios do projeto Fomentar: SLC- Tratores John Dear; MMC- Automotores; Cooperativa Agropecuária de Catalão; Indústria de Produtos Alimentícios Teixeira; Ricsa Alimentos; Resegue Indústria Comércio; Agroquim Catalão Indústria e Comércio de Fertilizantes.

Uberlândia faz parte. Ou seja, mesmo com vários benefícios oferecidos pelas autoridades federais e estaduais, a MMC dificilmente seria instalada numa cidade ao norte de Goiás, pois existe um limite geográfico para a atuação desses incentivos. Todavia, algumas cidades do Sudoeste de Goiás têm todas as vantagens de Catalão, inclusive a proximidade com São Paulo, como é o caso de Itumbiara. Apenas no município de Catalão localiza-se uma importante ferrovia, sendo que constou do protocolo de implantação da empresa a promessa de criação de um ramal específico, embora não tenha sido cumprida. Portanto, os recursos humanos, o sistema de transporte rodoferroviário, a política de atração de investimento e a localização geográfica, conjuntamente, explicam a instalação da MMC em Catalão.

### Quadro 3 Incentivos e benefícios municipais

- O município oferecia sem ônus para empresa asfaltamento nos acessos ao terreno e vias internas;
- Urbanização do terreno
- Serviços de terraplanagem e drenagem de águas pluviais
- Execução de projeto paisagístico
- Coleta de lixo
- Reestruturação do sistema de transporte público
- Disponibiliza vagas em creches aos empregados da MMC
- Manutenção de posto de saúde nas intermediações
- Criação de posto de bombeiro nas proximidades
- Arca com o gasto de transporte do material para a construção da empresa
- Concessão da redução da alíquota do ISSQN
- Isenção dos tributos municipais sobre o imóvel durante o período de fruição de financiamento
- Instalação iluminação nas vias de acesso a empresa e em sua parte interna

Fonte: Protocolo de implantação de indústria montadora de veículos Mitsubishi, 1997

Segundo o gerente da MMC, o “único” incentivo que a empresa recebeu foi a isenção de 70% do ICMS, o que é facilmente contestado pelos benefícios arrolados anteriormente. Porém, ele confirmou a importância dos fatores de atração já levantados, como o eixo rodoviário no qual Catalão é inserido, a ausência de mobilização sindical entre os trabalhadores ali residentes, a possibilidade da utilização do sistema ferroviário e sua proximidade com o mercado consumidor de carros 4 por 4 e de Uberlândia, considerado por ele importante centro logístico. No entanto, por que Catalão em vez de Uberlândia, por exemplo? A mão-de-obra que vive em Uberlândia recebe rendimentos bem menores do que os trabalhadores da RMSP e possui elevados níveis de escolaridade, tampouco há na cidade um sindicato dos metalúrgicos com tradição combativa. Além disso, esse município conta com importante malha rodoviária e estrutura logística.

Sem dúvida, nessas circunstâncias, o Regime Automotivo e o projeto Fomentar contribuíram para que Catalão fosse o município escolhido. Muitos alegam que não existe

perda de arrecadação tributária, pois sem os benefícios as empresas não teriam se instalado em Goiás, portanto, não se pode perder o que não existiria. Porém, a decisão de investir é, certamente, influenciada pelo cálculo de avaliação de lucro prospectivo, e também pelo ambiente concorrencial, ou seja, pela lógica de manutenção, expansão e criação de mercados. Esses determinantes influenciaram na criação de uma unidade produtiva da MMC no País. Além disso, a guerra fiscal entre Estados nos anos 90 criou a possibilidade de tal companhia se instalar no País, com menores custos e num espaço geográfico considerado relevante. Podemos afirmar que os benefícios e incentivos fiscais não são decisivos para a instalação da empresa no Brasil, mas sim para determinadas região e cidade.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O Sudeste de Goiás pode ser caracterizado como uma típica região de fronteira mineral, cuja base de recursos naturais condiciona as decisões de localização industrial. Tal fato é confirmado pelo baixo impacto de integração produtiva local e regional dessas atividades produtivas, além de uma reduzida agregação de valor. Sua estrutura produtiva não apresenta nenhuma característica similar ao processo de agroindustrialização típico do Centro-Oeste, embora sua dinâmica não esteja dissociada da geração de renda no agronegócio, que vem apresentando grande dinamismo na porção oeste do Sul de Goiás. Isto é, os produtos industriais aí produzidos possuem uma interação com o mercado regional da fronteira agropecuária, seja de insumos, máquinas agrícolas e veículos, seja de uma integração com o mercado externo. Esse fato é confirmado pela presença decisiva do capital estrangeiro entre as principais unidades produtivas do município de Catalão.

Assim, embora não tenha se beneficiado diretamente da expansão da fronteira agropecuária e não apresente características que lhe são próprias, a região de Catalão vem revelando um destacado dinamismo industrial, cujos determinantes devem ser buscados na infra-estrutura instalada e no potencial de ligação com um dos principais eixos de desenvolvimento do Sudeste brasileiro e, especialmente, São Paulo. Esse eixo vai do Porto de Santos, passando pelo Triângulo Mineiro, Catalão, até atingir a região de Anápolis-Goiânia-Brasília. Esta logística de integração é complementada pelo conjunto de incentivos fiscais e financeiros ofertados pelos governos municipal, estadual e federal.

Esse rol de vantagens locacionais foi decisivo para a instalação da MMC em Catalão, assim como para a elevação do grau de beneficiamento dos produtos das empresas de

mineração já existentes. Portanto, esses dados apontam para uma agregação maior de valores no município, bem como para a integração e diversificação da economia local, com a atração de novos empreendimentos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CANO, W. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930/70*. São Paulo: Global, 1985.
- \_\_\_\_\_. Concentração e desconcentração econômica regional no Brasil: 1970/95. *Revista Economia e Sociedade*, Campinas, n.º. 8, p.101-41, 1997.
- CASTRO, A. C.; FONSECA, M.G. D. *A dinâmica agro-industrial do Centro-Oeste*. Brasília, IPEA, 1995.
- DINIZ, C. C. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. *Revista Nova Economia*, Belo Horizonte, v.3, n.1, p.35-64, set, 1993.
- \_\_\_\_\_. A nova configuração urbano-industrial no Brasil. Encontro Nacional de Economia, XXVII,1999, Belém. ANAIS XXVII ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA. Belém, 1999. p. 1341-1362.
- ESTEVA, L. A. *O tempo da transformação: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás*. (Tese de doutorado), Campinas, IE/UNICAMP, 1997.
- GALINDO, O.; DUARTE, R. *Infra-estrutura econômica: um desafio à consolidação da grande fronteira do Brasil*. Brasília: IPEA (Trabalhos para Discussão, n.77/98), 1998.
- GUIMARÃES, E. N. *Infra-estrutura pública e movimento de capitais: a inserção do Triângulo Mineiro na divisão interregional do trabalho*. (Dissertação de mestrado), Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1990.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. Population and environment in the brazilian Center-West: the challenge of sustainable development. In: HOGAN, Daniel Joseph; BERQUÓ, Elza; COSTA, Heloísa S. M. (Org.). *Population and Environment in Brazil: Rio+10*. Campinas SP, v. 1, p. 31-54, 2002.
- IBGE. *Cadastro central de empresas*. Disponível em : <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 18 out. 2004.
- IBGE. *Censos demográficos*. Rio de Janeiro, 1991 e 2000.
- IBGE. *Pesquisa industrial anual*. Disponível em : <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 out. 2004.
- IPEA. *Produto Interno Bruto*. Rio de Janeiro, 1985 e 1998.
- IPEA/IBGE/NESUR-UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*. Brasília: IPEA,2002.
- SILVA SÓ, L.L. *Desenvolvimento em municípios rurais: a margem da estrada de ferro em Goiás*. (Dissertação de mestrado), Instituto de Economia/UFU, Uberlândia, 2004.
- Ministério do Trabalho e Emprego. *Relação Anual de Informações - RAIS*. Brasília: CD-ROM, 2002.
- MUELLER, C. C. *Políticas governamentais e expansão recente da agropecuária no Centro-Oeste*. Brasília: PPP, IPEA, 1990.

**Eduardo Nunes Guimarães**

Professor do Instituto de Economia da Universidade Federal de Uberlândia (UFU)  
Endereço para correspondência: Av. João Naves de Ávila, 2121, Bloco J, Campus Santa  
Mônica. CEP: 38400-089  
E-mail: ednunes@ufu.br

**Rosana Ribeiro**

Professora do Instituto de Economia da Universidade Federal de Uberlândia (UFU)  
Endereço para correspondência: Avenida João Naves de Ávila, 2121-Bloco J-Instituto de  
Economia-Uberlândia-MG-38400-902  
E-mail: [rosanaribeiro@netsite.com.br](mailto:rosanaribeiro@netsite.com.br)

**Data do Recebimento:** 21/03/2006

**Data da Aprovação:** 17/04/2006