

INSTALAÇÃO DA MITSUBISHI EM CATALÃO: elementos que definem a escolha como uma decisão estratégica

Alexander Dias Siqueira¹

RESUMO

Apontam-se, neste artigo, os elementos condicionantes da instalação da Mitsubishi em Catalão. A análise leva em conta os movimentos recentes de desconcentração e reestruturação produtiva ocorridos no setor automobilístico – movimentos estes oriundos do atual estágio de concorrência desta indústria em escala global. No estudo em questão, as evidências apontam que a decisão estratégica da Mitsubishi de investir em Catalão levou em conta uma série de fatores cujas implicações diretas repercutem sobre os lucros da empresa, a saber: as políticas de incentivos fiscais dos governos estaduais e municipais; a localização privilegiada de Catalão numa malha rodod-ferroviária, que facilita a movimentação de componentes, peças e produtos da empresa; o elevado índice de venda do produto 4 por 4 no Centro-Oeste; o elevado nível de escolaridade dos trabalhadores; o quantitativo de jovens com pouca experiência de trabalho, o que favorece os baixos salários; e as características da mão-de-obra local, sem cultura sindical e com predisposição a baixos salários.

Palavras-chave: Indústria automobilística, desconcentração industrial, Greenfield, Mitsubishi

1. Introdução

A decisão de investir leva em consideração um conjunto de razões, como as disponibilidades de recursos naturais e mão-de-obra, fatores espaciais e a intervenção pública direta ou por meio de incentivos. Tais fatores podem repercutir sobre os lucros de uma empresa, seja por reduzirem seus custos, seja por elevarem suas receitas. O objetivo deste artigo é apontar os principais fatores que levaram a Mitsubishi Motors Corporation Automotores do Brasil (MMC) a instalar-se no município de Catalão. Mostra-se que o conjunto desses fatores pode definir a escolha do investimento como uma decisão estratégica, nesse caso particular, como uma estratégia que visou

¹ Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e mestrado em Economia pela UFU. Professor do Centro de Ensino Superior de Catalão (CESUC).

minimizar os custos de produção da empresa, além de posicioná-la próxima de seu mercado consumidor.

Toda investigação insere-se no momento histórico recente, especialmente aquele que enquadra movimento de desconcentração industrial para fora da região metropolitana de São Paulo (RMSP). Nesse interregno, interessa mostrar que as transformações na estrutura produtiva do Estado de Goiás reuniram um conjunto de fatores com potencial à expansão e à atração de novos investimentos, destacando-se a instalação de uma primeira montadora de veículos em Catalão.

O artigo estrutura-se em três seções, além desta introdução e das considerações finais. Na primeira seção, faz-se uma alocação temporal dos principais movimentos de expansão e desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil, com destaque para os investimentos ocorridos a partir dos anos 1990. Na seção seguinte, faz-se um breve histórico da evolução econômica de Goiás. Na terceira seção, mostram-se as condições em que se deu a instalação da MMC em Catalão.

2. Indústria automobilística no Brasil

Durante a segunda metade do século passado, assistiu-se uma onda de investimentos no setor automobilístico brasileiro, com a instalação de várias montadoras de veículos no país. Por toda essa época, o setor experimentou, então, profundas transformações em sua estrutura produtiva e na sua alocação espacial, numa dinâmica que foi sendo condicionada pelo movimento de expansão da indústria automobilística internacional, pelo contexto nacional de industrialização e por intervenções e políticas governamentais.

Ao longo do período em questão, a indústria automobilística brasileira conheceu pelo menos três intensas ondas de expansão e desenvolvimento definidas: pela implantação efetiva dessa indústria a partir de meados dos anos 1950; pelo surto de expansão dos investimentos e pelo início de um processo de desconcentração dessa indústria a partir da metade dos anos 1970 e, ainda, pelos intensos processos de reestruturação produtiva e organizacional, bem como pelas novas tendências de desconcentração da indústria automotiva no espaço nacional nos anos 1990. Convém

ainda ressaltar que, na década de 1980, apesar dos problemas macroeconômicos vivenciados pela economia brasileira, conformaram-se algumas iniciativas mais efetivas no sentido de uma reestruturação produtiva. Para fins de análise, interessa, neste estudo, apresentar, com algum grau de detalhe, as mudanças estabelecidas no setor ao longo dos anos 90. Afinal, foi nesta década que ocorreu a implantação da MMC em Catalão.

Nos anos 90, a indústria automotiva internacional experimentou transformações relevantes no que se refere à introdução de novas tecnologias, processos organizacionais e redistribuição geográfica da produção, orientada, segundo Sarti e Laplane (2007, p. 09), por três grandes desafios. Primeiro, o de reorganizar sua cadeia de valor, adequando-se às novas condições de rentabilidade. Segundo, o de aprofundar a internacionalização da produção, de modo a fortalecer sua presença nos mercados com maior potencial de crescimento ou baixo custo de produção. Terceiro, o de ajustar sua estrutura de produção ao surgimento dos grandes blocos comerciais na economia mundial. Diante dessas tendências, constatou-se a consolidação de empresas e de uma indústria mundial, bem como a constituição de uma cadeia produtiva global.

Vários estudos, tais como os de Camargo (2006) e de Meiners (1999), apontam que a inclusão brasileira nesse processo foi favorecida, inicialmente, pela política nacional de abertura econômica, pelos acordos firmados no âmbito da Câmara Automotiva – os quais conduziram a algumas políticas setoriais para a produção de carros populares (1000cc) – e pela conformação do Mercosul². A conjugação desses fatores foi determinante para a retomada do crescimento e o desenvolvimento da indústria automobilística a partir de 1992, bem como para a realização de elevados volumes de novos investimentos na segunda metade da década.

Nessas condições, ocorreu um novo surto de investimentos na indústria automotiva a partir de meados da década de 1990, marcado por um processo de desconcentração geográfica dos investimentos, “que seguiram, mais uma vez, concentrados no Sudeste e Sul, nos Estados do Paraná, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro” (RIBEIRO e CUNHA, 2007b, p. 83).

² Para uma análise específica sobre o impacto do Mercosul na dinâmica do setor automotivos, ver Tigre et al. (1999).

Empresas automobilísticas instalaram-se em diferentes regiões do país, predominantemente em direção aos Estados do Paraná, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, além da fábrica da Ford na Bahia e da MMC e da Hyundai em Goiás. O fato é que o surgimento de redes mais integradas e enxutas, sob o comando da montadora, facilitou o seu deslocamento conjunto. No limite, a montadoras podem se localizar em qualquer região que apresente uma infra-estrutura mínima, uma vez que ela é seu próprio pólo (ZANCHET et al., 2006, p. 13).

A figura abaixo ilustra a disposição da indústria automobilística no país nesse novo momento do setor automobilístico.

Figura 1

Disposição da indústria de montagem no Brasil



Fonte: ANFAVEA (2006, p. 35).

A disposição das novas unidades fabris obedece à lógica de desconcentração dessa indústria, mediante estratégias focadas principalmente em redução de custos e proximidade de mercados consumidores.

Como se nota, cidades como Gravataí-RS, Camaçari-BA, São José dos Pinhais-PR, Resende-RJ e Catalão-GO mudaram o mapa dos pólos automobilísticos brasileiros, apoiadas, entre outros fatores, em uma força tarefa dos governos estaduais e municipais, interessados no desenvolvimento que as novas fábricas poderiam trazer às suas regiões. Entretanto, as decisões de localização industrial dependem não somente de fatores políticos, pois as empresas levam em conta outros fatores, que em conjunto, e não isoladamente, devem orientar suas decisões estratégicas.

3. Breve histórico da evolução econômica de Goiás³

A formação econômica do Estado de Goiás tem suas raízes no decurso da atividade mineradora⁴ no século XVIII, num processo que se desdobrou no desenvolvimento da atividade agropecuária⁵, em particular a pecuária de corte, nos séculos XIX e XX.

O século XX inicia-se nesse Estado sob o domínio da pecuária, cuja expansão para as regiões meridionais foi favorecida pela construção de uma ferrovia, ligando o estado de São Paulo ao sudeste de Goiás.

Nesse contexto, a estrada de ferro foi fundamental ao escoamento da produção agrícola goiana e à ocupação do Estado, pois, como afirma Guimarães e Ribeiro (2006, p. 02), em uma região com grandes áreas desocupadas e com baixa densidade demográfica, a consolidação desta base logística representou um vetor fundamental na estruturação urbana e no processo de ocupação de novas áreas.

Em vários estudos, como os de Estevam (1997); Silva (2002); Silva Só (2004); Guimarães e Ribeiro (2006), mostra-se que, durante o século XX, o Estado de Goiás sofreu profundas transformações em sua estrutura produtiva, principalmente a partir dos anos 1930, em função i) de estímulos do Governo Federal à migração para a região central e oeste do Brasil, a *Marcha para o Oeste*; ii) da determinação do governo goiano em mudar a capital do Estado do antigo município de Goiás para a recém construída Goiânia, promovendo assim a ocupação, a urbanização e a modernização de um vazio demográfico⁶; iii) da transferência da capital federal para o interior de Goiás, o que determinou a implantação de toda uma infra-estrutura (energia e transporte) na região, e iv) de mecanismos federais de estímulo ao desenvolvimento, como a Superintendência para o Desenvolvimento do Centro Oeste (SUDECO). Neste caso, deve-se incluir a

³Um estudo detalhado sobre o longo tempo de transformações estruturais em Goiás é encontrado em Estevam (1997).

⁴A maior concentração aurífera em Goiás deu-se em torno das serras dos Pirineus e Dourada, ao longo dos rios Vermelho e das Almas, na região Centro-Sul (ESTEVAM, 1997, p. 16).

⁵ Esta atividade, em especial a pecuária, representou um papel fundamental na história de Goiás porque evitou, após a decadência da mineração, o despovoamento e a falência econômica da região, funcionando como elemento de fixação do homem e de ocupação de novas parcelas do território goiano.

⁶ Desde a segunda metade do século XIX a distribuição da população no Estado de Goiás se concentrava nos extremos norte e sul. Com a transferência da capital essa distribuição se volta para o centro, alterando sensivelmente a distribuição da população no Estado (SILVA SÓ, p. 21).

expansão da fronteira agrícola⁷ e as políticas de incentivo às exportações, as quais estimularam a modernização e a desconcentração da agroindústria, promovendo a criação de várias unidades industriais.

Sem aprofundar em cada um dos condicionantes por ora listados, chama-se a atenção para o fato de que, ao longo daquele período, as modificações na estrutura produtiva ocorreram, em grande parte, em função da atuação do setor público, com destaque para a esfera federal, que visava ao crescimento econômico da região, dentro da lógica de se reduzir desigualdades regionais no Brasil.

A partir da segunda metade da década de 1980, com o agravamento da crise da dívida externa e fiscal, com a elevação da inflação e a orientação da política econômica pelos preceitos neoliberais, a política de desenvolvimento regional do Governo Federal, que beneficiou inclusive Goiás, sofreu uma inflexão, permanecendo num ritmo menos intenso, embora não estanque, o movimento de descentralização da indústria (SILVA, 2002; RIBEIRO e CUNHA, 2007b). Nesse momento, a dinâmica do aparelho produtivo goiano, alicerçada no investimento público, prosseguiu de forma mais tímida, conquanto não desprezível. Na verdade, Goiás continuou crescendo sob a égide da intervenção estatal, porém, o que mudou foi o mecanismo adotado de se intervir, visto que os programas de desenvolvimento regional do Governo Federal foram sendo substituídos por outras políticas.

Em Goiás, a intervenção do Estado ocorreu a partir de políticas de incentivo à industrialização, com programas e fundos tais como i) Fundo de Participação e Fomento à industrialização do Estado de Goiás (FOMENTAR), ii) Fundo Constitucional do Centro Oeste (FCO) e iii) Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás

⁷ A modernização em Goiás foi de caráter parcial, concentrando-se em poucos produtos, em selecionados produtores e esteve geograficamente localizada no centro-sul do Estado. O êxodo rural foi notável e, em decorrência, houve acelerado incremento populacional em áreas urbanas; o “esvaziamento” do campo, dissolução da fazenda tradicional e a concomitante especulação de terras provocaram o “fechamento” da fronteira. Com o fechamento da fronteira, a população de pequenos agricultores e de trabalhadores rurais, expulsa das regiões de agricultura “mais desenvolvida”, migrou em direção a zona urbana em busca de emprego oferecido por empresas do setor agroindustrial que se estabeleceram em algumas cidades. Há que se ressaltar que as transformações na agricultura brasileira para um novo modelo de desenvolvimento assentado no incremento do PIB agropecuário e no progresso técnico não inseriam programas de reforma agrária e, em muitos casos, as políticas favoreciam, sobremaneira, as grandes propriedades, redundando em concentração fundiária (ESTEVAM, 1997; SILVA, 2002; GUIMARÃES e RIBEIRO, 2006).

(PRODUZIR), bem como seus subprogramas, os quais garantem incentivos fiscais às empresas que se instalarem no Estado.

Todo o aporte de recursos, federais e estaduais, bem como as políticas de incentivo foram, decisivos a muitos investimentos industriais e, especialmente, às políticas do Estado que estimularam a expansão e a modernização da agropecuária e da agroindústria, bem como o crescimento econômico do território (SILVA, 2002, p. 01).

Nas décadas de 80 e 90, foram para Goiás 18 laticínios, 09 usinas de açúcar e álcool, 11 curtumes, 10 frigoríficos, 05 indústrias alimentícias, 06 indústrias processadoras de oleaginosas e 04 de derivados de milho, 12 metalúrgicas, 06 cerâmicas, 07 fábricas de bebidas, 04 de cimento, 14 confecções, 05 farmacêuticas, 06 de embalagens, 03 serralharias, 01 montadora de veículos utilitários e 01 de tratores.

Como se nota, houve uma forte presença do setor agroindustrial no Estado, justificável, neste caso, pela proximidade das fontes de recursos naturais e matérias-primas. A esse respeito, deve-se mencionar que, de forma indireta, o desenvolvimento deste setor criou condições de atratividade para outros investimentos, sobretudo pela formação de um mercado consumidor não desprezível, como no caso de alguns produtos oferecidos pela MMC e pela John Deere, camionetas e tratores, respectivamente.

O fato é que foi se delineando um perfil industrial em Goiás (mas uma atividade industrial ligada ao agronegócio), no qual as políticas de incentivo e a atividade agropecuária foram decisivas.

4. A instalação da MMC em Catalão, pólo de referência do sudeste goiano

Assim como o Brasil é um país de dimensões continentais, guardando significativas desigualdades regionais, o Estado de Goiás também não é homogêneo, no que diz respeito ao nível de desenvolvimento de seus 246 municípios. Sem dúvida, a decisão de se realizar um investimento industrial de grande porte na cidade de Catalão, como a implantação de uma montadora de veículos, levou em conta esse fator. Neste tópico, aprofunda-se a análise sobre os determinantes da instalação da MMC em Catalão, com foco nos aspectos mais relevantes à decisão desse empreendimento, a

saber: fatores espaciais, características da mão-de-obra e a intervenção do Poder Público (Estadual e Municipal).

Com uma área de 3.778 km², 75.623 habitantes e um PIB de mais de 2,5 bilhões, Catalão é o principal município do sudeste de Goiás, a terceira economia do Estado e a quinta arrecadação em ICMS (CENSO 2007). As transformações ocorridas na logística de integração dessa região com Minas Gerais e São Paulo, já no início do século passado, foram decisivas à diferenciação desta região do restante da experiência goiana:

O tempo das transformações em Goiás começou a despontar no último quartel do século XIX quando a economia paulista incorporou áreas limítrofes ao seu processo de acumulação. Um dos veículos foi a Mogiana que ingressou em territórios fora da região paulista transportando produtos manufaturados, alimentos e matérias primas. Esta ferrovia atingiu o Triângulo Mineiro – Uberaba (1889), Uberlândia (1895) e Araguari (1896) – e acarretou modificações para o sul de Goiás (ESTEVAM, 1998, p. 54).

Por conseguinte, entre 1913 e 1935, há uma fase de expansão do sudeste de Goiás, representada pela chegada na região do revolucionário padrão de transporte ferroviário. A ferrovia chegou ao município de Catalão em 1913 e estendeu-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. Assim, a ferrovia estimulou o desenvolvimento do sudeste goiano, ao possibilitar o aumento dos fluxos de pessoas e mercadorias.

Embora essa nova logística de transporte não tenha sido construída com o que havia de melhor em termos de tecnologia, ela causou uma revolução na organização do espaço do Sudeste goiano, pois conectava a região diretamente à economia paulista, retirando de Araguari o monopólio da polarização do comércio regional. Não obstante, Guimarães e Ribeiro (2006) advertem que, apesar de ter chegado ao território do município de Catalão, de fato, a ferrovia não beneficiou diretamente esta cidade, tendo em vista que se distanciava em aproximadamente 15 Km da sua atual sede municipal. Segundo os autores, nesse momento, houve apenas o desenvolvimento das estações de Goiandira, Ipameri e Roncador.

Foi, entretanto, com a chegada de uma segunda ferrovia, a Rede Mineira de Viação (RMV), ainda na década de 1920, que houve a inclusão de Catalão, por meio da ligação deste município com Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Essa situação logística criou um clima de dinamismo na região de Catalão, que passou a integrar-se com as principais economias do país (GUIMARÃES E RIBEIRO, 2006, p. 09).

A partir de 1935, o prolongamento da Estrada de Ferro Goiás (EFG) até Anápolis transformou esse município no principal pólo comercial de Goiás. Além disso, com a construção de Goiânia e de Brasília e o forte desenvolvimento da cidade de Uberlândia no Triângulo Mineiro, houve um impulso de crescimento dessas regiões em desfavor da expansão inicial no sudeste goiano. Nesse contexto, Estevam (1998) argumenta que a carência de capitais no âmbito da produção impediu o desenvolvimento socioeconômico da região. Ou seja, cria-se um novo eixo de atração no Estado⁸, ao contrário do que ocorria por volta da década de 1920, quando o sudeste goiano era a única região que dispunha de vias férreas no Estado de Goiás e, por isso, tinha uma das mais significativas economias deste Estado, bem como alguns dos seus mais populosos núcleos à época, a saber, Catalão e Ipameri (GUIMARÃES e RIBEIRO, 2006; SILVA SÓ, 2004).

Nesse cenário, há uma estagnação (1930 a 1940), seguida de um processo de marginalização (1950 a 1970) da atividade industrial, na região sudeste de Goiás:

Há de se dizer, porém, que o quadro não foi sempre este, dado que na década de 1920 mais de 25% de toda a população residente no atual Estado de Goiás, se encontrava na região. Isto equivale a dizer que a Margem [sudeste de Goiás], apesar de ser a primeira beneficiada pela ferrovia - um arquétipo da modernidade à época -, enfrenta desde então um processo contínuo de esvaziamento populacional (SILVA SÓ, p. 8).

A recuperação da região teve início a partir de meados da década de 1970, à luz da *Revolução Verde*, com a modernização conservadora na região de Pires do Rio e a descoberta de amplas jazidas minerais em Catalão e Ouidor. Conforme Estevam (1997, p. 130), este processo associava-se aos programas federais para o desenvolvimento do

⁸Charqueadas, frigoríficos, beneficiadoras de cereais, destilarias, usinas de açúcar, pequenas metalúrgicas, indústrias calçadistas e de confecções, fábricas de massas. No período entre 1955 e 1975 praticamente toda a atividade industrial da Margem da Estrada de Ferro se extinguiu (SILVA SÓ, 2004).

Centro Oeste, os quais contribuíram para aumentar a produção agrícola e efetivar um padrão de “colonização” na fronteira, altamente intensivo em capital. No caso de Catalão, há que se destacar que, nesse período, o município beneficiou-se do Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (PROAGRO), do programa GOIÁSRURAL e do Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (POLOCENTRO).

Com a difusão das inovações da ciência e da tecnologia na atividade agropecuária, as formas tradicionais de uso do solo sofreram alterações. Essas alterações relacionam-se com a intensificação do uso da terra, por meio da abertura de novas áreas para pastagens e para a agricultura, com implantação de novas culturas (soja e trigo) e ampliação de culturas tradicionais (milho, algodão e cana-de-açúcar):

Allá por los años sesenta, en los albores de la Revolución Verde, nos auto convencimos que el desarrollo agrario llevaría por sí mismo al desarrollo rural. En el caso de Brasil el resultado fue la “modernización conservadora” de la agricultura, es decir, una modernización sin cambios en la estructura de la propiedad fundiaria, que mantuvo niveles extremadamente altos de la concentración de la tierra y de la renta por ella generada, y, por ende de concentración del poder político a ella asociada. En las áreas rurales brasileñas, ese proceso de modernización conservadora significó la exclusión de lo pequeños agricultores, especialmente en áreas que ya eran por sí pobres. Menos de cincuenta años después de la introducción de nuevas variedades agrícolas cultivadas mediante sistemas altamente mecanizados y gran consumo de productos químicos, Brasil conquistó la envidiable posición de ser uno de los mayores productores de cereales y carne del mundo (...) a pesar de ello, una cuarta parte de su población urbana sigue pasando hambre o sufre algún tipo de desnutrición. (GRAZIANO DA SILVA, 2000, p. 184).

Esse processo de modernização agropecuária tornou-se mais evidente no sudeste goiano a partir da década de 1980, orientando um processo de reestruturação produtiva agrícola que originou uma nova realidade socioeconômica na região.

Em seu estudo, Silva Só (2004) chama a atenção para a heterogeneidade da atividade agropecuária local. Segundo o autor, nesta região identifica-se desde consideráveis comunidades de pequenos agricultores, em municípios como Orizona, Silvânia, Vianópolis e Catalão, até áreas de agricultura intensiva de larga escala, nos municípios de Catalão, Campo Alegre de Goiás, Pires do Rio e Ipameri. Há, além disso, considerável presença em alguns municípios com atividade de gado de corte

(Corumbáiba, Ipameri) e de leite (Orizona, Silvânia, Vianópolis, Ipameri, Corumbáiba e Catalão).

Considerando esta heterogeneidade, Matos e Pessoa (2007, p. 04) afirmam que a consolidação do meio técnico científico informacional no processo produtivo não ocorre de modo regular, mas de forma fragmentada e contraditória:

É o que ocorre no sudeste goiano, onde se verifica que a disseminação das inovações técnico-científicas não atingiu todos os municípios. Porém, é notório que estão cada vez mais presentes na referida região, em grandes, médias e pequenas proporções, criando dessa forma, novas formas e funções para o espaço agrário regional (p. 4-5).

Um fato que chama a atenção, e por isso merece adendo, refere-se à ampliação da estrutura educacional da região, a qual, conforme Silva Só (2004, p. 38), ocorreu em paralelo ao crescimento advindo da construção da ferrovia. Este autor sustenta que, apesar do contínuo esvaziamento populacional por que passou após os anos 1930 até a década de 1990, a região manteve um padrão educacional acima da média das demais regiões do Estado, fruto da proximidade do sudeste goiano com importantes centros urbanos (Uberlândia, Goiânia, Brasília), bem como de uma luta interna pela educação.

Outra constatação do estudo de Silva Só (2004) refere-se à intensa presença na região sudeste de entidades de ensino e treinamento, tais como SENAI⁹ e SENAC¹⁰ em Catalão; Universidade Estadual de Goiás em Silvânia, Pires do Rio, Ipameri e Catalão (também um pólo em Goiandira); o único campus da Universidade Católica de Goiás no interior do Estado em Ipameri; um campus da UFG em Catalão e um CEFET em Urutaí, além de instituições de ensino superior privadas em Catalão (CESUC) e Pires do Rio (FASUG), o que proporciona à região um bom padrão educacional, sobretudo se comparado com a realidade de outras regiões do Estado de Goiás.

Em julho de 2007, a cidade de Catalão sediava, além do CESUC, do Campus Universitário da UFG e do Pólo Universitário da UEG, a Faculdade de Tecnologia de Catalão (FATECA). Deve-se mencionar ainda que, em maio de 2008, a Comissão de

⁹ Uma leitura crítica sobre o papel do SENAI na profissionalização dos trabalhadores, com enfoque sobre o SENAI de Catalão, pode ser encontrada em MENDES (2007).

¹⁰ Em 2002, o número de matriculados nas unidades SENAI e SENAC de Catalão foi de 346 alunos, atingindo 425 em 2006.

Educação do Senado Federal aprovou o Projeto de Lei do Senador Marconi Perillo, que autoriza o Poder Executivo a criar a Universidade Federal do Sudeste de Goiás (UFSG), com sede em Catalão. A escolha de Catalão para sediar a futura UFSG foi justificada pela velocidade do crescimento econômico do município e sua influência sobre a região sudeste de Goiás.

O município de Catalão, desde os anos 1980, tem na estrutura do seu PIB uma grande contribuição do setor industrial, que correspondia, em 1985, a 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 têm pequenas alterações com o setor de serviços, a indústria e a agropecuária, respondendo, respectivamente, por 25%, 68% e 7%. Já o ano de 2005, apresentou mudanças mais efetivas, com a participação do setor de serviços (53,26%), superando a indústria (41,21%) e a agropecuária, decaindo para 5,52%. Sobre isto, deve-se destacar que, de modo geral, o crescimento de uma economia está associado ao aumento da participação do setor de serviços no PIB. Ademais, apesar da queda da contribuição do setor industrial ao seu PIB, o município de Catalão foi um dos que mais recebeu empreendimentos beneficiados pelo programa FOMENTAR fora da região do Mato Grosso Goiano (GUIMARÃES e RIBEIRO, 2006, p. 12).

No estudo da Seplan (2005), em que é avaliada a competitividade dos municípios goianos, as dimensões investigadas foram: dinamismo, riqueza econômica, infra-estrutura econômica, qualidade de vida, mão-de-obra, infra-estrutura tecnológica, localização estratégica/ logística e políticas de incentivos financeiros e tributários. No ranking¹¹, Catalão foi a primeira em dinamismo¹², a quarta em riqueza econômica, a sexta em infra-estrutura, a quinta em qualidade de vida, mão-de-obra e infra-estrutura

¹¹O ranking indica os municípios com melhores condições para a atração de investimentos, exceto Goiânia.

¹²O dinamismo econômico é resultado de uma combinação de esforços públicos e privados, cabendo ao Estado investir em infra-estrutura básica e fornecer bens públicos e semipúblicos que gerem externalidades positivas, como por exemplo: educação, política de pesquisa e desenvolvimento, saúde, segurança, saneamento, ou seja, um conjunto de investimentos estratégicos que forneçam condições para empresas obterem os recursos necessários para maximização de seus resultados. Além dos recursos humanos e tecnológicos, é fundamental que a empresa esteja localizada em uma região que ofereça uma logística eficiente que possibilite à mesma atingir um ponto ideal entre seus fornecedores e consumidores, minimizando os custos de transporte. Um fator determinante para atração de investimentos é a concessão de financiamentos e incentivos fiscais, ação em que o Estado de Goiás tem uma participação ativa por meio do Programa Produzir e dos recursos do Fundo Constitucional do Centro Oeste (SEPLAN, 2005).

tecnológica, a segunda em localização estratégica e a quinta em políticas de incentivos financeiros e tributários. Deve-se ressaltar que o indicador de dinamismo é derivado dos demais, na medida em que este é influenciado pelo crescimento econômico, aumento de consumo de energia e arrecadação de ICMS, fatores decorrentes de novos investimentos ou melhoria de processos produtivos. Catalão foi destaque neste indicador devido ao forte processo de industrialização deste município nos últimos anos.

Constatou-se nesse estudo que, em geral, os municípios mais competitivos são os mais industrializados, aqueles que possuem como diferencial algum recurso mineral ou, no caso específico de Caldas Novas, o turismo. A maior parte dos municípios mais competitivos está localizada nas regiões Metropolitana de Goiânia, Sudoeste, Sul e Sudeste, destacando-se um pequeno grupo de municípios (Anápolis, Rio Verde, Aparecida de Goiânia, Catalão, Senador Canedo, Itumbiara, Luziânia, Jataí e Caldas Novas), em relação aos demais.

No resultado, Catalão foi considerado o terceiro município mais competitivo do Estado de Goiás, atrás apenas de Anápolis (1º lugar) e Rio Verde (2º lugar). Sua economia encontra-se também entre as maiores do Estado em todos os setores: tendo uma indústria forte, um setor de serviços e comércio bastante desenvolvidos, uma agropecuária produtiva, além de ser a maior província mineral do Estado.

A economia do município destaca-se nos segmentos minero-metal-mecânico, sediando o Distrito Mínero Industrial (DIMIC) de propriedade do governo estadual. As principais empresas instaladas no DIMIC são as montadoras Jonh Deere e Mitsubishi. Também merecem destaque as empresas instaladas na área mineradora, onde se

localizam as empresas Mineração Catalão¹³, Coopebrás e Fosfértil, as quais, além de plantas extratoras, contam também com plantas industriais¹⁴:

Essas empresas além de colaborarem com as economias locais demandando mão-de-obra e pagando impostos, são importantes também por serem “incentivadoras” do retorno aos estudos, visto que no caso específico das unidades instaladas em Catalão, por exemplo, somente podem se candidatar para funcionários os trabalhadores que concluíram o ensino médio. Inclusive empresas como a Coopebrás e a Mineração Catalão/Anglo American adotaram políticas agressivas de educação e treinamento para seus funcionários, das quais a de melhor resultado parece ter sido o subsídio dos estudos (inclusive superiores) de seus funcionários (SILVA SÓ, 2004, p. 87-88).

Portanto, o sudeste de Goiás é uma típica região de fronteira mineral, cuja base de recursos condiciona as decisões de localização industrial (GUIMARÃES E RIBEIRO, 2006, p. 19). Entretanto, duas ressalvas devem ser feitas sobre Catalão. Primeiro, apesar de o município possuir ricas jazidas minerais de argila refratária, barita, fosfato, nióbio, pirocloro, titânio (anatásio) e vermicula, somente o fosfato e o nióbio são explorados. Segundo, Catalão não é um grande detentor de fontes de recursos naturais utilizados em larga escala pelo setor automobilístico, o que significa dizer que não foi a base de recursos naturais que determinou a instalação de uma indústria automotiva na cidade.

¹³A presença de minérios importantes como o fosfato e o nióbio atraíram empresas do porte da Coopebrás (do Grupo Anglo American) e da Ultrafértil (Grupo Fosfértil). A Coopebrás, com matriz em Cubatão-SP, inaugurou seu novo complexo em Catalão em 2003, elevando sua produção global para 1,14 milhão de toneladas por ano de fertilizantes fosfatados. A instalação do complexo de Catalão gerou mais de 300 empregos diretos, além de 1,5 mil indiretos, totalizando um investimento da ordem de R\$ 140 milhões. A produção da empresa, em sua maioria, é consumida no próprio Estado. O fosfato beneficiado em Goiás é transformado em fertilizantes fosfatados e fosfato bicálcico, ácido fosfórico, superfosfato simples, superfosfato triplo e monoamônio fosfato. Os insumos são utilizados como matéria-prima na agricultura e alimentação animal. O Grupo Fosfértil está instalada no município desde 1982 e sua atividade é voltada para a produção de concentrado fosfático e superfosfático simples, minérios usados na produção de fertilizantes.

¹⁴Vale ressaltar que em 2003 o Governo de Goiás aprovou o Regulamento do Fundo de Fomento à Mineração (FUNMINERAL) por meio do Decreto 5.760. Vinculado à Secretaria de Indústria e Comércio, o FUNMINERAL tem por objetivo fomentar no Estado de Goiás as atividades de prospecção e pesquisa mineral, o aproveitamento das jazidas minerais, a industrialização de bens minerais, a geração e difusão de tecnologias de prospecção, pesquisa, lavra, beneficiamento e industrialização de bens minerais, o financiamento de projetos e empreendimentos de prospecção, pesquisa, lavra e industrialização de bens minerais, e participações societárias em empresas, objetivando a alavancagem de empreendimentos de mineração. Até outubro de 2005, o Fundo financiou um total de 184 projetos, investindo cerca de R\$ 12 milhões.

Catalão conta ainda com uma indústria de vestuário, com mais de 150 micro e pequenas indústrias formais e informais. O segmento é representado em especial pelo setor de moda íntima e atende muitos municípios da região. A atividade agropecuária também é significativa no município, sobretudo no setor de grãos (soja e milho), rebanhos de aves e bovinos e produtos irrigados como alho, feijão, tomate e café. No seu conjunto, essas características dão uma dimensão do perfil econômico de Catalão que, antes da instalação da MMC, não tinha empresa automotiva, no entanto, seu PIB já contava com significativa contribuição industrial, que correspondia a 68% em 1998.

Enfim, Catalão destaca-se como sendo detentor de uma nova base econômico-industrial, não processadora de insumos agropecuários, mas cuja estrutura industrial possui pontos de convergência com o agronegócio¹⁵, visto que os produtos industriais dessa região possuem uma forte interação com o mercado regional da fronteira agropecuária, seja de insumos, máquinas agrícolas e veículos, bem como uma integração com o mercado externo, a qual, como sublinham Guimarães e Ribeiro (2006, p. 19), é confirmada pela presença decisiva do capital estrangeiro entre as principais unidades produtivas do município.

A instalação de uma montadora de veículos na cidade insere-se, de um lado, nos condicionantes internos, tanto do estado quanto do município, e, de outro, na dinâmica do processo de desconcentração verificado na indústria automotiva nos anos 90, quando montadoras criaram unidades fabris fora da Grande São Paulo em busca, sobretudo, de trabalhadores sem tradição nas negociações sindicais¹⁶, baixos salários e incentivos fiscais.

No caso específico de Catalão, os fatores de atração que levaram à instalação da MMC no município estão relacionados às características da mão-de-obra local, sem cultura sindical e com predisposição a baixos salários; ao elevado nível de escolaridade dos trabalhadores; ao quantitativo de jovens com pouca experiência de trabalho, o que

¹⁵ Silva Só (2004, p. 87) chama a atenção para o fato de que, na região sudeste do Estado de Goiás, todas as grandes firmas, à exceção da MMC, estão ligadas ao beneficiamento de matérias-primas locais e, mesmo entre estas, apenas a Mineração Catalão/ *Anglo American* não está relacionada, a jusante ou a montante, ao setor de agronegócios.

¹⁶Vale ressaltar que esses fatores são apontados num período em que o movimento sindical, em muitas regiões do País, vivia um refluxo, com a adoção de uma estratégia defensiva. Em Catalão não existia sequer um sindicato dos trabalhadores metalúrgicos, no entanto outros fatores foram também decisivos para a instalação da MMC nesta cidade.

favorece os baixos salários; à localização privilegiada de Catalão numa malha rodoferroviária, que facilita a movimentação de componentes, peças e produtos da empresa; ao elevado índice de venda do produto 4 por 4 no Centro-Oeste, e às políticas de incentivos fiscais¹⁷ dos governos estadual e municipal, tal como se mostra nos quadros abaixo. As evidências indicam que tais fatores definem a escolha do município como uma decisão estratégica, em virtude das implicações destes sobre os lucros da empresa, seja no potencial à redução de custos, seja pela localização privilegiada em relação ao mercado consumidor dos produtos por ela oferecidos.

Quadro 1 – Incentivos e benefícios estaduais

Concessão de isenção por 20 anos de 70% do ICMS devido;
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 à empresa a fim de obter aprovação para o seu enquadramento no R.A.E.;
venda de um terreno, incluídas as obras de infra-estrutura, ao preço R\$ 0,25 o metro quadrado;
fornecimento de 10 metros cúbicos de água por hora;
assegurar, sem ônus para a MMC, a ligação da rede de água e esgoto;
construção de ramal ferroviário específico para a montadora;
adequação do aeroporto local;
concessão à empresa do 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, retirado de Ribeiro e Cunha (2007b).

Quadro 2 – Incentivos e benefícios municipais

O município oferece, sem ônus para a 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.

¹⁷No período de 2002 a 2004 foram aprovados mais de R\$ 542,3 milhões em contratos do Produzir, Programa de incentivos do Governo do Estado, para as empresas do ramo automotivo, moveleiro e de laticínio, e liberados cerca de R\$ 33,2 milhões do Fundo Constitucional do Centro-Oeste (FCO).

Fonte: Protocolo de Implantação de Indústria Montadora de Veículos Mitsubishi, retirado de Ribeiro e Cunha (2007b).

Em 2004, quando o faturamento da MMC girou em torno de R\$ 1,68 bilhão, a empresa já operava em um quadro de aproximadamente 864 postos de trabalho. Em 2008, o quadro da empresa aproximou-se dos 1.752 empregos diretos, dos quais em mais ou menos 600 são de fornecedores que operam dentro da fábrica. Deve-se destacar que o crescimento no número de postos de trabalho na empresa ocorreu em paralelo ao crescimento da produção e das vendas, as quais apresentaram crescimento contínuo desde a implantação da empresa em 1998. Em 2006, a montadora já era responsável por aproximadamente 50% das receitas do município de Catalão. Mesmo no período mais crítico para o setor automotivo, como foi 1998 e 1999, a MMC se expandiu. Esse ritmo da empresa deve-se ao seu mercado consumidor em expansão, particularmente devido ao bom desempenho do agronegócio no período. A tabela abaixo apresenta os dados para a produção e as vendas entre 1998 e 2007.

Tabela 6

Produção e vendas da MMC
1998-2007 (Em unidades)

Ano	Produção	Vendas
1998	652	629
1999	3.098	3.079
2000	6.252	6.305
2001	8.571	8.559
2002	9.743	9.596
2003	11.767	12.122
2004	18.011	17.135
2005	20.153	18.512
2006	20.171	20.392
2007	25.844	24.525

Fonte: ANFAVEA (2008)

Convém notar que, se a capacidade da MMC permite uma produção anual de 30 mil veículos, a produção atual da empresa aproxima-se desse limite de capacidade, o que pode indicar que a empresa esteja próxima do seu limite máximo de trabalhadores empregados. Naturalmente, a continuidade do crescimento das vendas pode levar a novos investimentos na empresa e, possivelmente, ao crescimento do emprego.

Os resultados, pelo menos em termos de receitas, sugerem que os elementos que definiram a escolha pela instalação da MMC em Catalão agiram favoravelmente, justificando inclusive investimentos consideráveis na ampliação da planta produtiva da empresa. Enfim, uma estratégia bem definida e que leva em conta o conjunto de interações de uma empresa com o ambiente em que está inserida, é fundamental à sua sobrevivência e crescimento frente a um ambiente concorrencial. No caso da MMC, há fortes indícios de que as estratégias foram bem sucedidas.

5. Notas conclusivas

Como resultado das mudanças ocorridas no setor automobilístico nos anos 90, o Brasil foi um dos países que mais recebeu unidades fabris de montadoras, não apenas pela entrada de novas fábricas no território nacional, mas também pela construção de novas plantas de unidades já existentes no país, ao que se soma a forte remodelação das unidades já instaladas.

Nesse contexto, mostrou-se neste estudo a instalação da MMC em Catalão, no Estado de Goiás, e definiram-se os principais fatores que determinaram a realização de tal investimento como elementos de uma escolha estratégica, ou seja, capaz de fazer a planta entrar em operação com menores custos e maior capacidade de auferir receitas.

Destarte, as evidências apontam que a decisão estratégica da Mitsubishi de investir em Catalão levou em conta: as políticas de incentivos fiscais dos governos estadual e municipal; a localização privilegiada de Catalão numa malha rodoferroviária, que facilita a movimentação de componentes, peças e produtos da empresa; o elevado índice de venda do produto 4 por 4 no Centro-Oeste; o elevado nível de escolaridade dos trabalhadores; o quantitativo de jovens com pouca experiência de trabalho, o que favorece os baixos salários; e as características da mão-de-obra local, sem cultura sindical e com predisposição a baixos salários.

Nessas condições, os resultados vieram, pelo menos no que diz respeito ao crescimento das receitas da empresa. Portanto, é razoável a conclusão de que a estratégia adotada de se investir na construção de uma planta automotiva em Catalão foi uma estratégia acertada.

Referências

ANFAVEA. **Anuário estatístico da indústria automobilística brasileira**. São Paulo: ANFAVEA, 2008.

_____. Indústria automobilística brasileira – 50 anos. **Revista 50 anos da ANFAVEA**, 2006.

ESTEVAM, Luis Antonio. **O Tempo da transformação: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás**. Tese de Doutorado. Campinas, SP/ UNICAMP/IE, 1997.

GRAZIANO DA SILVA, J. El desarrollo local en contextos de globalización: una reflexión desde la experiencia brasileña. **Revista Internacional de sociología**, Tercera Época, nº 27, set-dez 2000, Pp. 171-187, CSIC: Madrid, 2000.

GUIMARAES, E. N.; RIBEIRO, R. A. A nova fronteira industrial do sudeste de Goiás. **Multiciência**, UNICAMP, v. 06, p. 1-21, 2006.

MATOS e PESSOA. **Modernização agrícola no sudeste goiano: (re)estruturação do espaço agrário**. X EREGEO – Simpósio Regional de Geografia. Abordagens geográficas do cerrado: paisagens e diversidades. Universidade Federal de Goiás, Catalão, 2007.

RIBEIRO, R. A. CUNHA, S. **Mitsubishi: organização da produção e do trabalho**. In: ARAÚJO, Silvia Maria de. **Trabalho e capital em trânsito: a indústria automobilística no Brasil**. Curitiba: Ed. UFPR, 2007.

SARTI e LAPLANE. **The brazilian car industry in transition: convergence and differentiation with regard to other productive models**. Douziem Rencontre internationale du Gerpisa, 2004.

SEPLAN. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento de Goiás. **Ranking dos municípios goianos**, 2005.

SILVA, Eduardo. **A economia goiana no contexto nacional: 1970-2000**. Dissertação de mestrado. Instituto de Economia - UNICAMP, 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.

ZANCHET et al.. **Evolução da indústria automobilística brasileira**. Universidade Federal de Mato Grosso. Faculdade de Administração Economia e Ciências Contábeis. Curso de Administração. Turma Especial de Primavera do Leste, maio de 2006.