

CIDADE E AUTOMÓVEIS NA GEOGRAFIA URBANA DE CATALÃO¹

Pedro Ricardo Reis Filho²
Ronaldo da Silva³

Introdução

Catalão, localizada na região sudeste de Goiás, a 270 km de Goiânia, é hoje a quinta cidade no ranking de arrecadação de ICMS, sendo então um dos mais ricos e prósperos municípios do Estado. Ela tem indústrias mineradoras, produtoras de fosfato e nióbio que investiram na cidade cerca de U\$ 180,00 milhões entre 1999 e 2003. Conta também com a primeira montadora de automóveis da região Centro-Oeste (Mitsubishi Motors Company) e uma montadora de máquinas colheitadeiras (CAMECO) sendo que a primeira investiu cerca de U\$ 200 milhões e a segunda U\$ 100 milhões. Estes são apenas os investimentos mais visíveis, mais comentados pela mídia, há ainda outros de diversas empresas que seguem o rastro desses ou são frutos de outras motivações econômicas.

A presente proposta de trabalho, como busca indicar o título, configura-se como um estudo de geografia econômica e urbana. Ele quer se debruçar sobre um dado visível nas ruas, mas ainda não investigado. Os sinais de riqueza da cidade não estão expressos apenas nas estatísticas oficiais e nas cifras crescentes da arrecadação municipal que saltou de uma média de R\$ 1,8 milhão em 2000 para R\$ 4 milhões em 2004.

Novos loteamentos e uma construção civil com prédios, materiais, tecnologia e arquitetura cada vez mais ousados e inovadores, também atestam a nova fase econômica. O poder público (gestão 2001-2004) conduziu uma reforma urbana na cidade com objetivo de deixá-la preparada, mais vistosa, requalificar os seus espaços públicos e melhorar as condições de vida da população, ao menos estas são as intenções manifestadas, quanto ao resultado e os custos será preciso esperar um pouco mais para avaliar os impactos econômicos, sociais e ambientais dessa empreitada.

Juntamente com as construções, novos loteamentos, investimentos privados, crescimento do setor de serviços da iniciativa privada, e ampliação dos serviços e obras públicas, cresce também a frota de veículos automotivos. Sim são eles, os vilões das ruas que tornam o trânsito das grandes metrópoles e de prósperas cidades médias um caos

¹ Pesquisa de iniciação científica voluntária/PIVIC em desenvolvimento no Campus da UFG / Catalão curso de Geografia, sob a orientação do Prof.º Ms. Ronaldo da Silva

² Graduando do curso de Geografia do CAC/UFG e bolsista do PIVIC. pedroricardoreis@yahoo.com.br

³ Prof.º Assistente do curso de Geografia do CAC/UFG e orientador do projeto.
ronaldogeo@hotmail.com

crecente. Este estudo pretende analisar o desenvolvimento e a riqueza de Catalão por um dos mais significativos indicadores de sua economia, o mercado de automóveis. Com o recente *boom* econômico da cidade e o conseqüente aumento da renda média, o mercado de veículos a anos apresenta um crescimento muito significativo.

Há outras pistas sobre a emergência urbano-industrial de Catalão, como a vitalidade de sua construção civil e a “revitalização” dos espaços, bens e obras públicas, entre outros indicadores. Mas este estudo buscará analisar o vigor da cidade a partir do setor de automóveis. Para isso, será necessário conhecer o crescimento das vendas de autoveículos nos últimos dez anos e comparar com o crescimento econômico da cidade. E ainda será preciso tratar a rede econômica dos carros no que tange a serviços, produtos, geração de empregos e impostos.

A rede econômica dos automóveis no tecido urbano

Os carros representam a liberdade consumista do *american way of life* é, um dos maiores símbolos do capitalismo, do desenvolvimento urbano e industrial do século XX para o bem e para o mal. Há muitos críticos da opção urbana pelo automóvel. Estratégias de transportes coletivos e menos dispendiosos, menos poluentes e problemáticos para o trânsito foram abandonados em benefícios de consumidores e das montadoras. SOUZA (2003, p 85), nessa linha crítica, destaca o problema do transporte individual no Brasil:

“... o problema é o conjunto de dificuldades vinculadas a um sistema de tráfego ineficiente, anti-ecológico e caro. A prioridade do veículo particular de transporte de passageiros é evidente no Brasil; ela reflete tanto distorções de mentalidade e defeitos de planejamento quanto, sem dúvida, a influência da poderosíssima indústria automobilística e seus interesses”.

Seria uma tarefa extensa demais descrever aqui o sentido e força do automóvel no século passado e neste que se inicia, contudo é absolutamente necessário saber hoje do seu papel na economia urbana de Catalão. Apesar dos veículos automotores poluírem as cidades, e tornar mais difícil o trânsito, ele é responsável por uma extensa rede de empregos, produção e serviços de vital importância para várias economias nacionais. Em Catalão, cidade que cumpre um papel de pólo regional no Sudeste Goiano, os veículos são uma forte presença na economia urbana. No entanto, não se conhece de forma sistematizada o seu papel na geração de emprego, renda, impostos e lucros na cidade. MAXIMIANO (1996, p 130) destaca o significado das indústrias automobilísticas para o Brasil:

“Foram responsáveis pela urbanização do País, pela transformação de grandes contingentes de trabalhadores rurais em trabalhadores urbanos politizados, pela introdução de novos hábitos de consumo, pelo desenvolvimento do sindicalismo e das comissões de fábrica, pelo crescimento e distribuição da riqueza nacional. Fizeram do ABC, até então apenas “o caminho para o mar”, um pólo de modernização industrial e tecnológica, de agitação trabalhista e de formação de lideranças, um centro de influência na vida nacional. Não faltava razão a Drucker quando, nos anos 40 chamou a indústria automobilística de “a indústria das indústrias”.

Para esta cidade seria interessante ver a economia que roda no ritmo dos veículos, mas que não tem sido objeto de investigação da academia, dos empresários, de suas entidades representativas, dos trabalhadores e de seus sindicatos e sequer do poder público. As razões da escolha de Catalão pela Mitsubishi Motors Company para instalar a sua montadora foram investigadas e analisadas por Silva (2002). Essa empresa não seria então objeto direto dessa pesquisa. Ela será analisada apenas no que tange aos dados atuais de sua imensa contribuição para arrecadação de divisas e geração de empregos diretos e indiretos. Isso porque a maioria de seus veículos são vendidos para outras cidades e Estados.

Conhecer a rede geográfico-urbana que cuida da venda e manutenção dos automóveis para descobrir o seu peso na arrecadação, geração de empregos, remuneração da força de trabalho, enfim, a sua força econômica na cidade é objetivo desse trabalho. Alguns exemplos da rede de automóveis pode ser visto na articulação entre:

- a) concessionárias;
- b) seguradora;
- c) lojas de autopeças;
- d) oficinas mecânicas;
- e) lanternagem e pintura;
- f) postos de gasolina;
- g) lojas de som automotivo;
- h) serviços de guincho;
- i) lavadores de carros;

- j) oficinas de auto-elétrica;
- k) borracharias e seus serviços de alinhamento e balanceamento;
- l) auto-escolas de habilitação de novos motoristas;
- m) garagens de compra, venda e troca de veículos usados.
- n) retificadoras e torneadoras

Enfim, há um grande número de atividades integradas na manutenção de veículos que precisam ser conhecidas para que revelem a extensão e o poder da sua rede no tecido urbano desta cidade. A própria estrutura pública de fiscalização dos veículos e arrecadação de impostos acaba gerando empregos na medida em que ela precisa se tornar mais extensa para atender aos reclamos da crescente presença de mais e mais veículos nas ruas.

Catalão conta, segundo dados do Detran - GO e Secretaria Municipal de Trânsito (SMT), com cerca de 22 mil veículos registrados no município entre carros, caminhões e motos. Sendo que além desses registrados há uma flutuação diária de mais 3 mil veículos que vem principalmente de Minas Gerais e Brasília através da BR-050 e de municípios vizinhos da Região do Sudeste de Goiás, polarizada por Catalão. A população do município segundo o IBGE no censo 2000 é de cerca de 64.200 mil habitantes. Se dividirmos o total de habitantes pela população de veículos teremos uma média de 2,9 habitantes por automóveis, sem dúvida, um dos maiores índices de Goiás e do Brasil. Entre os 22 mil veículos constam carros, motocicletas e caminhões. Se acrescentarmos os veículos flutuantes e diminuirmos cerca de 7.000 mil habitantes por da zona rural o índice de veículos por habitantes subirá de forma estarrecedora. E esta seria uma medida válida porque são as ruas da cidade e a infra-estrutura urbana que sofre de forma efetiva a pressão de veículos, construções e pedestres na disputa cotidiana por espaço.

Quais seriam os indicadores per capita razoáveis de convivência entre habitantes e veículos? Como Catalão convive e oferece respostas a esta pressão. Não se buscará tratar nesse texto de todo o problema de trânsito que a cidade enfrenta. O objetivo é resgatar a força econômica dos veículos na geração de emprego, renda e impostos na cidade. Os veículos tornaram-se “vilões” da vida contemporânea, a análise de seu impacto na qualidade de vida de uma cidade, de seus usuários e não usuários podem ser estudados e devassados a partir dos mais diversos ângulos e perspectivas.

Mas o objetivo desta pesquisa é conhecer sistematicamente a força sócio-econômica dos veículos automotivos na economia urbana de Catalão. Para isso, será feito um amplo levantamento de dados das redes que os envolvem na venda, comercialização,

manutenção e prestação de serviços, bem como os serviços públicos de regulamentação, fiscalização e recolhimento de impostos.

No Departamento Estadual de Trânsito (Detran-GO) e na Secretaria Municipal de Trânsito (SMT-Catalão), teremos dados referentes aos valores anuais recolhidos pelos órgãos arrecadadores de taxas pagas por veículos automotores novos e usados na cidade, oriundos de taxas regulares e de multas de trânsito. Deve se levantar na prefeitura o valor e o significado para a arrecadação municipal dos impostos mais relevantes pagos por concessionárias, postos de combustíveis, autopeças, oficinas, despachantes, seguradoras e outros serviços e vendas vinculados à comercialização e manutenção de veículos automotivos para descobrir o peso na arrecadação desse setor.

Perspectivas e objetivos desse estudo

Com esses dados será possível conhecer exatamente o número de empregos formais gerados pelo setor de venda, manutenção e prestação de serviços aos veículos na cidade de Catalão, nos mais diferentes braços do ramo: concessionárias, venda de veículos usados, postos de combustíveis, autopeças e outros;

Os dados levantarão aproximadamente o número de trabalhadores informais no setor; bem como buscará conhecer exatamente o número de empregos diretos e aproximadamente o número de empregos indiretos gerados pela montadora Mitsubishi Motors Company na cidade de Catalão no ano de 2004 considerando a expansão e o crescimento da empresa. Saber também do peso da Montadora de veículos MMC na arrecadação do imposto sobre circulação de mercadoria e serviços (ICMS), para o município numa série histórica desde a sua implantação em 1998 até o ano de 2004 é um dado relevante para a economia desta cidade média. Outra informação, é saber a extensão da força de trabalho empregada pelo setor público em Catalão para a fiscalização dos veículos, recolhimento de taxas e prestação de serviços. Levantar a série histórica dos últimos 10 anos da quantidade de veículos novos licenciados na cidade para fazer comparações com o crescimento econômico que Catalão vem experimentando nos últimos anos.

Metodologia para uma análise do setor de autoveículos na economia urbana.

Pretende-se levantar dados oficiais nos arquivos públicos e órgãos de arrecadação ligados ao setor de fiscalização e prestação de serviços aos proprietários de veículos. Alguns dados podem estar sistematizados e disponíveis e outros deverão precisar de levantamentos em arquivos. Será necessário fazer questionários aos proprietários de diversos estabelecimentos de comercialização, prestação de serviços e manutenção de veículos. Algumas entrevistas com homens de órgãos e instituições públicas como prefeitura municipal, Detran-GO e Secretaria Municipal de Trânsito serão necessárias para que se

tenha uma melhor compreensão do peso econômico dos veículos. E também, alguns proprietários de estabelecimentos que vendem e prestam serviços no ramo de veículos poderão ser entrevistados sobre o fenômeno da expansão dos veículos nas ruas e na economia da cidade. Diversas visitas a campo: órgãos públicos, instituições e empresas deverão acontecer ao longo da pesquisa. A interpretação dos dados será feita à luz das forças econômicas e políticas, privadas e públicas que na segunda metade dos anos 90 iniciaram um processo de produção em Catalão que “catapultou” a cidade a um dos maiores índices de arrecadação do Estado de Goiás bem como a constituição de um dos melhores IDHs do território goiano.

O nome de indústria das indústrias recebido pelas fábricas de automóveis é devido a suas raízes se deitarem de forma profunda e ao mesmo tempo extensa no tecido produtivo da sociedade. É sabido que milhares de componentes dos veículos são montados por outras empresas. Não apenas antes da montagem, mas também depois, no transporte, vendas, serviços e manutenção os carros continuam a gerar emprego e renda. O peso político das montadoras de veículos é grande em qualquer país em que elas se localizem. No Brasil, as montadoras já responderam por 11 por cento do PIB nos anos 70.

Neste estudo, o foco é o peso dos automóveis em uma economia urbana de uma das mais ricas cidades de Goiás. Para isso, será preciso devassar a rede de serviços, produtos, impostos e empregos numa escala territorial local. Vejamos alguns exemplos práticos do impacto dos veículos na riqueza urbana. Sem dúvida, há outros aspectos como trânsito, espaços e vias públicas, acidentes e a poluição ambiental que não serão objetos dessa análise, posto que o interesse é nos bens econômicos.

Se tomarmos o sistema público de vigilância, taxaço e fiscalizaço do automóvel, veremos que, na medida em que cresce a frota de veículos, o sistema público também amplia a sua estrutura burocrática para o enquadramento de automóveis e motoristas gerando inclusive empregos. Além da existência do Detran, órgão estadual, Catalão implantou em 2001 a Secretaria Municipal de Trânsito. O objetivo era organizar e fiscalizar o sistema de trânsito que crescera muito, estava desorganizado e os esforços da polícia estavam aquém das tarefas necessárias para o bem estar da população. A arrecadaço do IPVA (Imposto sobre propriedade de veículos automotores) cresceu vertiginosamente, pois o licenciamento há 10 anos fora de cerca de 55 veículos por mês, chegando em 2004 à cerca de 126 mensais. Isto revela o grande aumento de poder aquisitivo da população.

Um outro item que é revelador da força do automóvel são as oficinas de mecânica, lanternagem e pintura. Como a frota está em 22 mil veículos em uma cidade de aproximadamente 65 mil habitantes, há grande procura por serviços ligados a manutenção e

recuperação de automóveis. Os bairros de Catalão têm assistido a um crescimento significativo das oficinas, que por sua vez, embora registradas na prefeitura para licenciamento não assinam a carteira de trabalho de mecânicos, pintores e outros. Mesmo assim as oficinas são importantes na geração de empregos para jovens e pais de famílias, mas estão, do ponto de vista de emprego, com elevada informalidade. E como os seus proprietários preferem não revelar essa situação na entrevista torna-se difícil o levantamento dos dados, embora se sabe que em Catalão eles geram muitos empregos e renda.

O quadro abaixo revela um pouco da intrincada rede de automóveis e geração de empregos na cidade, e esta pesquisa pretende conseguir dados empíricos sólidos para revelar a sua expressão na economia urbana tanto isoladamente como comparativamente a outros setores.

SETOR PÚBLICO	ATIVIDADES
Secretaria Municipal de Trânsito (SMT)	Sinalização, fiscalização, educação, planejamento, orientação, controle.
Detran – GO	Recolhimento de taxas, licenciamentos, fiscalização e controle.
Polícia Militar	Fiscalização, segurança, punição.
Corpo de Bombeiros	Socorro a urgências no trânsito.

SETOR DE SERVIÇOS	AGENTES
Manutenção	Oficinas: lanternagem, pintura, mecânica, borracharia, alinhamento - balanceamento, auto-elétricas, retificadoras e torneadoras.
Seguros, financiamentos, despachantes	Bancos, escritórios, seguradoras.
Educação e treinamento	Auto-escolas.
Vendas, Comercialização	Concessionárias, garagens

PRODUTOS	ESTABELECEMENTOS
Peças, componentes	Lojas de autopeças
Combustível	Postos de abastecimento

acessórios	Som automotivo, blindagem,
------------	----------------------------

Esse quadro mostra com clareza a ramificação extensa dos atores ligados à vida de motoristas e a manutenção dos automóveis no setor público e privado. Embora nas grandes metrópoles o carro é um dos principais fatores da degradação da qualidade de vida, ele não adquiriu no interior e na maioria das cidades abaixo de 100 mil habitantes esse mau status. No caso de Catalão, assim como a construção civil e outros indicadores, o crescimento vertiginoso da frota de veículos revela antes um período em que a cidade recebe investimentos da ordem de mais de U\$ 300 milhões dos setores automotivo, metal mecânico e da área de mineração e beneficiamento de adubos. E sem dúvida, esses investimentos geraram empregos, rendas e impostos em toda a cadeia de econômica da cidade: supermercados, vestuário, farmácias, entretenimento, educação e outros e de modo significativo no setor automotivo.

Um exemplo do tratamento da pesquisa é o questionário desenvolvido para ser aplicado aos proprietários de oficinas em Catalão.

Vejamos:

OFICINAS – SERVIÇOS

Modalidade

- () mecânica
- () lanternagem
- () pintura
- () autocenters
- () autoelétrica
- () borracharia, alinhamento
- () guincho
- () acessórios especiais
- () veículos pesados/caminhões ...
- () retificadoras
- () torneadoras

Tempo de existência do estabelecimento _____

Nome de fantasia _____

Proprietário(s) _____

Endereço _____

Número de funcionários () efetivos () prováveis

Possui loja de autopeça anexa? () sim () não

É um dos dez maiores estabelecimento no ramo? () sim () não

Quantos carros atende por () dia () semana () mês () aproximadamente?

No item modalidade os proprietários precisam assinalar a área de atuação em que prestam serviços. O questionário busca essa informação para saber a abrangência de cada estabelecimento e conseqüentemente o seu poder no setor. A pergunta pelo tempo de existência busca informar se o estabelecimento foi aberto a partir de 1998. Conforme já foi frisado, esse período marca a retomada econômica da cidade com a chegada de duas indústrias automotivas (MMC e CAMECO), além da ampliação das indústrias mineradoras. Nesse processo houve um revigoramento da economia da cidade e a proliferação de novos negócios como hotéis, farmácias, construção civil, loteamentos, entre outros, mas, sobretudo o aumento de veículos e empresas ligadas a serviços e produtos destinados a automóveis e motoristas.

A pergunta pelo número de funcionários prováveis e efetivos busca captar o número de empregados formais e informais posto que nas oficinas é grande a informalidade no registro dos trabalhadores. Um outro dado relevante diz respeito a modalidade de funcionamento das oficinas. Ela pode verticalizar a sua atuação apenas em

mecânica ou realizar múltiplas tarefas tais como: pintura, lanternagem, autoelétrica entre outros. Uma oficina pode manter uma autopeça e vice-versa, sendo que isto significa então prestar serviços e vender produtos ao mesmo tempo ampliando o raio de ação do estabelecimento.

Nesta mesma linha metodológica há uma tentativa de mapear os maiores representantes do ramo na cidade como na questão das dez maiores oficinas e também o número de seus atendimentos diários. É importante fazer além de questionários, entrevistas com os proprietários mais representativos do setor. Além das oficinas foram elaborados questionários específicos para outros agentes do setor como autopeças, postos de combustíveis, auto-escolas e concessionárias. As concessionárias merecem uma cuidadosa avaliação pois além de vender carros novos, com alto valor de ICMS agregado presta vários serviços a compradores novos e antigos clientes. O seu peso na economia urbana, particularmente na arrecadação de impostos é considerável.

Portanto, o levantamento dos vários estabelecimentos privados e a checagem nos órgãos públicos pretende devassar a rede de empregos, rendas e impostos para descrever e analisar o peso do automóvel na economia de uma cidade média do Estado de Goiás – Catalão – em franco desenvolvimento econômico. E, vale lembrar que este setor, juntamente com o da construção civil são os mais vistosos na paisagem urbana e não foram ainda objetos de uma pesquisa abrangente.

Cabe ainda destacar mais uma vez que a Mitsubishi Motors, primeira montadora de veículos da região Centro-Oeste, iniciou as suas atividades em 1998 com duas centenas de trabalhadores, produzindo cerca de 10 carros por dia. Em 2004, há cerca de 1300 homens trabalhando para Mitsubishi, dos quais 800 são funcionários diretos e montam cerca de 95 carros por dia. Ela já investiu cerca de U\$ 200 milhões e está em processo de ampliação podendo chegar no final de 2005 a possuir cerca de 2200 funcionários. O principal imposto para os Estados e Municípios é o ICMS, a MMC – *Mitsubishi Motors Company* sozinha responde por 45% da arrecadação dessa contribuição ao município de Catalão. Este estudo buscará analisar apenas aspectos da MMC na economia da cidade posto que o foco é na circulação dos veículos comuns no espaço cotidiano da cidade e o seu impacto multiplicador na renda, empregos e impostos. Vale ressaltar mais uma vez que outros setores da economia e do espaço urbano poderiam ser tomados em um estudo para representar o enriquecimento e desenvolvimento que a cidade vive atualmente. Mas a opção feita foi por um dos setores mais representativos – os autoveículos.

Considerações Finais

O resultado esperado é produzir um conhecimento e trazer a tona um conjunto de dados que municiem o setor público na fiscalização e arrecadação e mesmo na elaboração de políticas públicas. Às pequenas empresas do ramo como algumas oficinas, autopeças e a outros empresários as informações poderão ser lhes úteis para o planejamento de suas atividades, melhoria da concorrência e o que poderia inclusive resultar na geração de mais empregos a partir das informações levantadas na pesquisa. Os órgãos públicos, possivelmente, já sabem da quantidade de veículos existentes e arrecadam os impostos dos mesmos e também das empresas que vendem manutenções e serviços. Falta, porém um estudo sistemático que apresente, por exemplo, a força geradora de emprego que o setor apresenta e a fornecimento de divisas na sobrevivência de muitas famílias de trabalhadores, pequenos e grandes empresários formais e informais que atuam na área. Saber a taxa de crescimento anual e histórico do crescimento do número de veículos na cidade não serve apenas para “engordar” os cofres públicos com recolhimento de impostos ou, para aumentar a prestação de serviços pelos agentes privados, serve também como alerta para a constituição de um trânsito melhor planejado, para o meio ambiente urbano e mesmo para o estímulo à melhoria dos transportes públicos. Tudo isso, no limite, apresenta não apenas um peso econômico, mas tem relação direta com a qualidade de vida da cidade cujo interesse e planejamento é fundamental para o poder público.

Saber e revelar a força econômica dos veículos automotores e a sua imbricação na teia social da sobrevivência, empregos, renda, negócios e recolhimentos de impostos poderá ser uma ferramenta muito eficaz nas mãos de todos esses atores. Far-se-á também uma comparação entre o crescimento da venda de veículos no município e ascensão da cidade na lista dos seis municípios mais ricos do Estado de Goiás. Os resultados da pesquisa terão tanto um uso sócio-econômico como também poderá revelar, embora não seja um objeto direto da pesquisa, uma preocupação ambiental com a possível constatação de uma altíssima taxa de veículos por habitantes.

A quantidade de estabelecimentos que trabalham com veículos em Catalão é grande, embora ainda, não sabida exatamente. Algumas dificuldades se colocam no caminho da pesquisa. Talvez muitas oficinas e garagens devem ser entrevistadas ou questionadas sobre suas atividades por telefone ao invés da presença in lócus. Um outro exemplo, muitos pequenos empresários do ramo de oficinas podem não querer revelar os número de mecânicos que trabalham no estabelecimento por conta de não estarem registrados. Esses dois problemas, o primeiro de efetiva visita nos estabelecimentos, juntamente com o receio de passar uma informação precisa por parte dos empresários podem afetar a confiabilidade dos dados sobre trabalho informal e pagamento de impostos ao poder público. Os dados sobre o trabalho informal são com freqüência inexatos posto

que os empresários não o revelam. A estratégia é mostrar aos pequenos empresários da prestação de serviços aos veículos: donos de oficinas, borracheiros, lavadores de carros e outros que a pesquisa vai gerar um conhecimento que inclusive lhes será útil em suas reivindicações. Não sendo instrumentos de órgãos de fiscalização, posto que eles não aparecerão como empresas individuais mais apenas computados na massa de dados do setor.

Assim, essa pesquisa espera prestar um relevante trabalho na área da economia urbana. O setor dos automóveis é um importante indicador da riqueza e da estratificação social nas cidades brasileiras. Este estudo espera ser útil para revelar a pujança econômica da cidade a partir do crescimento do setor de vendas e serviços ligados aos automóveis. E, ambiciona ainda ser útil também aos usuários, empresários, agente públicos e trabalhadores do setor. Desde aqueles que trabalham no chão da oficina aos engravatados das concessionárias, passando por agentes públicos e empresários, haverá sem dúvida, muita utilidade para a melhoria da concorrência entre homens de negócios, para o usuário dos serviços, o melhor planejamento dos agentes públicos e para as reivindicações dos trabalhadores.

REFERÊNCIAS

- ARBIX, Glauco; POSE-RODRIGUES, André. Estratégias do Desperdício: a guerra fiscal e as incertezas do desenvolvimento. In: **Novos Estudos CEBRAP**, nº.54, São Paulo, 1999. p. 55-71.
- ARBIX, Glauco. Política Industrial e o Laissez-faire na Guerra Fiscal. In: Rattner, Henrique (org.). **Brasil no Limiar do Século XX**. São Paulo: Edusp, 2000. p. 243-267.
- BEDÊ, Marco Aurélio. A política automotiva nos anos 90. In: **De JK a FHC, a reinvenção dos carros**. org. ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro. – São Paulo: Scritta, 1997. p. 357-387.
- BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI**. São Paulo: Hucitec, 1996. 226 p.
- BOTELHO, Adriano. **Do Fordismo à Acumulação Flexível: a produção do espaço num contexto de mudança das estratégias de acumulação do capital**. 2000, 148 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.
- BRASIL. Decreto-Lei nº. 9440, de 14 de março de 1997. **Estabelece incentivos fiscais**
- BUENO, Edir de P. **A Segregação sócio-espacial: A reprodução de espaços em Catalão**. 2000. 236 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Unesp, Rio Claro, 2000.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede: a era da informação: economia, Sociedade e Cultura**. V.1. São Paulo: Paz e Terra, 1999. 617 p.
- CHAUD, Miguel Jorge. **Memorial do Catalão**. Goiânia: Agepel, 2000. 180 p
- CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996. 335 p.
- DEUS, João de. **A urbanização em Goiás: o caso de Catalão**. 2000, 106 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.
- DEUS, João de. **Catalão e o sudeste goiano: transformações territoriais da descentralização industrial brasileira**. 2002, s. nº f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2002. (no prelo)
- ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, XII, 2000, Florianópolis, **Os outros 500 na formação do território brasileiro**. Florianópolis: julho, 2000, Anais, Florianópolis: AGB/UFSC, 2000. 633 p.

ESTADO DE GOIÁS. **Goiás oferece mais**. Disponível em: <<http://www.produzir.go.gov.br>> Acesso em: 03 set. 2001.

ESTADO DE GOIÁS; MUNICÍPIO DE CATALÃO; MMC – AUTOMOTORES DO BRASIL. **Protocolo para a implantação de indústria montadora de veículos mitsubishi**. Goiânia, 06 de junho de 1997. (Fonte do Documento: Procuradoria Jurídica da Prefeitura Municipal de Catalão) .

ESTALL, R. C.; BUCHANAM, R. Ogihvie. **Atividade industrial e geografia econômica**. Rio de Janeiro: ZAHAR, 1971. 237 p.

GEORGE, Pierre. **Geografia Econômica**. 4ª ed., São Paulo: Difel, 1983. 317 p.

GISBERT, Maria Luisa Bustos. **Las teorías de localización industrial**: una breve aproximación. Universidad de Salamanca. Revista de Estudios Regionales, nº 35, 1993. p 51-76.

GOIÁS INDUSTRIAL. De São Paulo para Goiás, a hora e a vez de Catalão. **Revista do Sistema Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG)** . Goiânia, nº 175, p. 35-36, Jan./fev. 2000.

GONZÁLEZ, Christianne. BNDS dará R\$ 700 milhões à Ford. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 29 de junho de 1999, Dinheiro, p. 2-3.

GORENDER, Jacob. **Marxismo sem utopia**. São Paulo: Ática, 1999. 270 p.

GOVERNO DE GOIÁS. Secretaria Executiva do Produzir/Fomentar. **A importância econômica da industrialização para Goiás e para o Brasil**. Mimeo. 2001.

JÚNIOR, Jarbas Rodrigues. Mitsubishi vai produzir linha Pajero em Catalão. **O Popular**. Goiânia, 18 nov. 1999, Economia.

MAXIMIANO. Antônio C. Amaru. Volkswagen do Brasil: a fábrica de caminhões de Resende. São Paulo: ABAMEC-FGV. In: **Prêmio Mario Henrique Simonsen/Concurso Nacional de “Case Studies”**. 1997. p. 127-134.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. **Perguntas mais frequentes sobre o Regime Automotivo**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br>> Acesso em: 03 set. 2001.

MOYA, Guillermo L. Castro. **Subsídios à regionalização e classificação funcional das cidades**: o caso de Catalão-GO. 2000, 179 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Unesp, Rio Claro, 2000.

O POPULAR. **Nova L-200 tem índice maior de nacionalização**. 06 nov. 1999. Economia, p. 06.

para o desenvolvimento regional e da outras providências. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br>>. Acesso em: 03 set. 2001.

PINTO, Costa Luiz. **Entre ACM e a OMC**. Época, Rio de Janeiro, nº 61, p.20-22, jul. 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO. **Catalão cresce 40% ao Ano**. Cartilha Informativa. Catalão, 2001.

REVISTA CARRO. Rio de Janeiro: Globo, nº 98, dez. 2001 – Mensal.

REVISTA DE ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO. Goiânia: Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás. Ano II, nº 8, Jul./Set. 2001. Trimestral.

SANTOS. Milton; SILVEIRA, Maria L.; **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001. 471 p.

SHAPIRO, Helen. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: **De JK à FHC, a reinvenção dos carros**. Org. ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro. São Paulo: Scritta, 1997. p.23-87.

SILVA, Ronaldo da. **A Implantação da Mitsubishi em Catalão: Estratégias Políticas e Territoriais da Indústria Automobilística Brasileira nos anos 90**. Goiânia: 143 f. (Dissertação de Mestrado em Geografia) Instituto de Estudos Sócio Ambientais da UFG. 2002

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. 192 p.

VASSALLO, Claudia. Aí, que saudade de 1997! In: **Quatro Rodas**, Rio de Janeiro, nº 498, Jan. 2002. p. 20.

VIEIRA, André. O ABC do Paraná. **Isto É**. São Paulo, nº 1502, p.98-119, 15 jul. 1998.