

REVISTA DE ECONOMIA DA UEG

ISSN 1809-970X

DOSSIÊ ESPECIAL  
TRABALHO, CAPITALISMO E MIGRAÇÕES

Org.: Glauber Lopes Xavier



Segunda Classe (1933) – Tarsila do Amaral

Pintora brasileira (1886-1973)



DOI: [10.31668/reueg.v18i1](https://doi.org/10.31668/reueg.v18i1)

## EXPANSÃO CAPITALISTA E A INDUSTRIALIZAÇÃO EM GOIÁS: A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO INTERIOR DO BRASIL

### CAPITALIST EXPANSION AND INDUSTRIALIZATION IN GOIÁS: THE AUTOMOBILE INDUSTRY IN THE INTERIOR OF BRAZIL

DEYVISON DIAS GOMES

 <http://lattes.cnpq.br/6365859197968138>

Graduação em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Goiás (2020), mestrado em Humanidades e Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Goiás (2023), especialização em Finanças com Ênfase em Mercado de Capitais pela Universidade Norte Paraná (2020), especialização em Gestão Pública pela Universidade Norte Paraná (2020) discente do programa de Pós-Graduação lato sensu em Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais pela Universidade Estadual de Goiás.

#### Resumo

O presente artigo propõe discutir a industrialização goiana a partir da implantação da indústria automobilística no estado de Goiás. Para isso ele propõe a periodização do processo de industrialização no Brasil, apresenta breve histórico da industrialização goiana e discute a territorialização da indústria automobilística no Brasil e no estado de Goiás. A pesquisa aponta para o peso das decisões do Estado na formulação e implementação de políticas para o desenvolvimento do processo de industrialização no país, especialmente no caso da indústria automobilística. A princípio as primeiras empresas se instalaram nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, mais tarde os governos estaduais entraram na disputa para atrair fabricantes de automóveis para seus territórios, no que ficou conhecida como guerra fiscal. Goiás sedia a primeira fábrica, Mitsubishi Motors, em seu território em 1998 e a segunda, Hyundai, em 2007.

Palavras-chave: Industrialização, Indústria Automobilística, Goiás.

#### Abstract

This article proposes to discuss the industrialization of Goiás based on the implementation of the automobile industry in the state of Goiás. For this, he proposes the periodization of the industrialization process in Brazil, presents a brief history of industrialization in Goiás and discusses the territorialization of the automobile industry in Brazil and in the state of Goiás. The research points to the weight of the State's decisions in the formulation and implementation of policies for the development of the

industrialization process in the country, especially in the case of the automobile industry. At first, the first companies settled in the states of São Paulo and Rio de Janeiro, later the state governments entered the dispute to attract car manufacturers to their territories, in what became known as the fiscal war. Goiás hosts the first factory, Mitsubishi Motors, in its territory in 1998 and the second, Hyundai, in 2007.

Keywords: Industrialization, Automotive Industry, Goiás.

## INTRODUÇÃO

Sabe-se que o Brasil é hoje um país industrializado. De acordo com dados da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o setor industrial contribui atualmente com mais de 20% do PIB brasileiro. No seu auge, já chegou a contribuir com mais de 48% do PIB, máxima histórica atingida em 1985. Mas nem sempre foi assim. Enquanto a Inglaterra, por exemplo, realizava sua primeira Revolução Industrial já no século XVIII, o Brasil ainda vivia sob o regime colonial e escravista. As primeiras fabriquetas ou pequenas manufaturas só vieram a surgir no Brasil com a vinda da Família Real Portuguesa em 1808. Antes disso, qualquer manufatura era proibida pela Coroa em suas colônias. Todavia, ainda aqui, não se podia afirmar que houve um processo de industrialização propriamente dito no Brasil. Esse processo só iria se dar muito tempo depois.

Se a industrialização no Brasil foi tardia, no estado de Goiás, ela demorou ainda mais, durante muito tempo o estado viveu uma economia bastante simples e/ou de subsistência. A industrialização no estado é um fenômeno relativamente recente na sua história e se deu muito em função de políticas territoriais de criação de infraestrutura, mercado consumidor e atração de empresas. A princípio, a maioria das indústrias que se instalaram na unidade federativa estavam ligadas ao setor primário e agroindustrial. Mais recentemente, Goiás apresentou maior diversificação em sua estrutura industrial, incluindo também indústrias do setor farmoquímico, metal mecânico e automobilístico, para citar exemplos.

Este trabalho tem como objetivo discutir a industrialização goiana a partir da implantação da indústria automobilística no estado de Goiás. Para isso o artigo foi dividido em cinco seções, além desta introdução. Na seção 1.1, discute-se como se deu a industrialização no Brasil e propõe a sua periodização, tomando como referência aquela proposta por Tavares (1975) e Mello (1982) que toma o desenvolvimento do capitalismo brasileiro como tardio ou retardatário. Na seção 1.2, apresenta-se como se deu a implantação da indústria automobilística no território brasileiro e a importância do plano de metas para a implantação e desenvolvimento do parque automobilístico no país e os desafios

e dificuldades impostas para a sua implantação. Na seção 1.3, é apresentado um breve histórico do processo de industrialização no estado de Goiás. Na seção 1.4 são apresentadas as razões das primeiras fábricas automobilísticas terem se instalado no estado de São Paulo e as estratégias do governo do estado de Goiás para atrair novas indústrias do setor para seu território. Por fim, na seção 1.5 são apresentadas as conclusões finais.

## **A INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA**

Para compreender como se deu o processo de industrialização no Brasil, propõe-se a sua periodização. De acordo com Wilson Suzigan (1986) há na literatura científica brasileira quatro interpretações principais sobre as origens e o processo de industrialização brasileiro. De acordo com o autor, são elas: a teoria dos choques adversos; a ótica da industrialização liderada pela expansão das exportações; a interpretação baseada no desenvolvimento do capitalismo no Brasil ou capitalismo tardio; e a ótica da industrialização promovida por políticas de governo.

De maneira bastante sucinta a interpretação dos choques adversos argumenta que o processo de industrialização brasileiro foi uma resposta da economia nacional às dificuldades colocadas pela Primeira Guerra Mundial e pela Grande Depressão dos anos 1930, principalmente no que se refere à redução das importações. Assim, de acordo com essa interpretação, as limitações impostas pelos choques externos e a dificuldade para as importações teriam estimulado o desenvolvimento da indústria local que objetivou minimizar a dependência por artigos importados com sua fabricação interna.

De acordo com a interpretação que toma como ponto de partida a industrialização incentivada pelo avanço das exportações, a economia agroexportadora exerceu papel central para o surgimento e desenvolvimento da indústria no país. O excedente gerado por esse setor teria gerado divisas que poderiam ser investidas nas atividades industriais.

A interpretação que se baseia na teoria do desenvolvimento do capitalismo no Brasil ou capitalismo tardio, ressalta o processo de industrialização retardatário no país como elemento central para a sua compreensão. De acordo com Curado e Cruz (2008) essa interpretação defende que a origem das atividades industriais se encontra atreladas à expansão das atividades agroexportadoras do café. A acumulação de capital pelo setor agroexportador e a impossibilidade de inversão desse capital em sua totalidade na própria atividade foram considerados essenciais para a expansão das atividades industriais. Todavia, ressalta o autor, que a relação entre o desenvolvimento da indústria e a expansão do setor cafeeiro não é linear, como proposta pela vertente que toma como ponto de partida para seu entendimento que a industrialização foi liderada pela expansão das exportações. O contexto

histórico particular da industrialização brasileira, tida como atrasada em relação aos processos originais, impõe limites e especificidades que acabam por colocar a relação setor agroexportador e desenvolvimento industrial muito mais complexa. De acordo com Curado e Cruz (2008), ao passo que os recursos da expansão cafeeira são considerados fundamentais para o desenvolvimento da indústria, a capacidade de importação vinculada ao setor cafeeiro impõe, por seu turno, limitações à expansão do processo de industrialização.

A quarta e última interpretação do processo de industrialização brasileira, que toma a industrialização como promovida por políticas do governo, destaca, segundo Suzigan (1986), a função exercida pelas políticas do Estado. Essa vertente toma, por sua vez, o protecionismo tarifário e a concessão de incentivos como pontos centrais para o desenvolvimento da atividade industrial no país.

Neste trabalho, toma-se como ponto de partida a interpretação baseada na vertente do capitalismo tardio, elaborada entre outros, por Tavares (1975) e Mello (1982). De acordo com a proposta de periodização desses autores, destaca-se no processo de industrialização brasileiro três períodos distintos, são eles: o período que se estende de 1860 a 1933, chamado de fase do crescimento com diversificação da atividade industrial; o período que se estende de 1933 a 1955, chamado pelos autores de fase da industrialização restringida e o período da industrialização pesada que vai de 1955 a 1980.

O primeiro período, de acordo com a periodização de Tavares (1975) e Mello (1982), que estende de 1860 a 1933, foi um período onde houve um rápido crescimento das atividades industriais, especialmente aquelas voltadas para a produção de bens de consumo não duráveis. O peso das atividades ligadas a bens intermediários e de capital era pouco relevante nesse momento. Segundo os autores, porém, o crescimento das atividades industriais nessa época era insuficiente para endogenizar o crescimento da economia como um todo. O setor dependia grande maneira do setor agroexportador do café em função, principalmente, dos efeitos indiretos das políticas de manutenção da renda da economia cafeeira bem como da acumulação prévia pelo setor que permitia inversões nessas atividades industriais que despontavam.

De acordo com Tavares (1975), só a partir de 1933 que se pôde afirmar que houve um processo de industrialização propriamente dito no Brasil. A partir desse ano o ritmo de crescimento da economia passou a ser determinado pelo ritmo de expansão do setor industrial que apresentou também relevante diversificação de sua estrutura aumentando a participação de bens de capital relativamente aos bens de consumo não duráveis como têxteis, bebidas e produtos de alimentação. A partir desse período, de acordo com a autora, o ritmo de crescimento da economia, diferentemente do período

anterior, se encontrava vinculado mais à acumulação de capital endógena do setor industrial do que à demanda externa.

O processo de diversificação estrutural da indústria nesse período foi chamado por Tavares (1975) e Mello (1982) de restringido, isso, porque, de acordo com os autores, esse processo de diversificação era restrito uma vez que o crescimento da atividade industrial se encontrava diretamente associado à capacidade de importação de bens de produção que, por sua vez, dependia das divisas obtidas pelo setor primário exportador. Assim, embora o ritmo do crescimento da economia não esteja mais, nesse período, vinculado à demanda externa, as dificuldades impostas pela capacidade de importação, altamente dependente do setor agroexportador, continuavam a limitar a capacidade de crescimento da economia.

A partir de 1955, durante a execução do Plano de Metas, inicia-se o processo de industrialização "pesado". Aqui, o caráter restrito do processo de industrialização foi finalmente superado. O Plano de Metas, de acordo com Lessa (1993), dava prioridade à construção dos estágios superiores da pirâmide industrial. Esse momento é marcado pela concentração de investimentos em setores específicos da economia, como a siderurgia e os transportes, por exemplo, sob a forte liderança do capital privado nacional e do capital privado internacional.

É neste contexto de incentivo ao desenvolvimento dos estágios superiores da pirâmide industrial, dentro do âmbito do plano de metas, que se começa um programa efetivo do governo federal para o início das instalações das primeiras fábricas montadoras de veículos no Brasil.

## **A TERRITORIALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL**

De acordo com dados do Ministério da Infraestrutura, o Brasil conta hoje com uma frota de mais de 110 milhões de veículos, entre nacionais e importados. Situação bem distinta de 100 anos atrás onde o país contava com uma frota de cerca de 30 mil veículos, Latini (2007). As primeiras fábricas estrangeiras a se instalarem no país foram a Ford no ano de 1919 e a General Motors em 1925. Contudo, somente em 1956, no governo de Juscelino Kubitschek, a indústria automobilística passou a fazer parte de um programa estatal de industrialização.

O país contava ainda na década de 1960, de acordo com Araújo (2014), com uma frota de veículos pouco diversificada e obsoleta para os padrões exigidos na época. Além disso, a importação de veículos causava sérias restrições à balança de pagamentos. Era hora de iniciar um plano de desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil. Entretanto, havia grandes obstáculos a serem superados. Diante disso, em 1956 foi criado um grupo de estudos sobre a indústria automobilística. Com base nos resultados dos estudos, foi proposto a criação de um grupo executivo para equacionar

o problema da indústria automobilística e encaminhar o processo da nacionalização da produção de veículos automotores.

No mesmo ano foi criado, pelo então presidente Juscelino Kubitschek, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) que já de início contava com quatro desafios importantes para serem superados e, com isso, poder colocar em marcha a implantação da indústria automobilística no Brasil. De acordo com Latini (2007) são estes os desafios para implantação da indústria automobilística no Brasil: a necessidade de capital; a necessidade de divisas para importação de equipamentos; a mobilização técnica para as realizações industriais; a necessidade de mão de obra e a demanda de matérias-primas e demais fatores de produção.

Com relação à necessidade de capital e de divisas para importação de equipamentos, estimou-se, de acordo com Latini (2007), uma necessidade total de US \$402,5 milhões para a implantação de um parque automobilístico no país. Valor extremamente elevado para a época mesmo se considerado os financiamentos em moeda estrangeira. Diante da impossibilidade de se implantar o setor automobilístico com capital nacional privado e estatal, a saída encontrada foi a abertura à empresas estrangeiras que tivessem interesse mútuo em investir na construção de fábricas no Brasil. Se por um lado não se fazia restrição à origem do capital externo, pelo contrário, recomendava-se empenho em atrair capitais internacionais, especialmente para as empresas montadoras, por outro lado, recomendou-se a horizontalidade da indústria, isto é, montadoras estrangeiras supridas por um parque de produção de autopeças nacional composto principalmente por empresas de pequeno e médio portes. De acordo com Latini (2007), também, em contrapartida aos benefícios concedidos pelo Estado, seriam exigidos programas mínimos de produção e grau de nacionalização progressivos.

No que diz respeito à mobilização técnica para as realizações industriais, uma vez descartada a possibilidade de inversões maciças com capitais nacionais, recorreu-se a empresas estrangeiras com interesses de investimento no país. Essas indústrias automobilísticas, especialmente as americanas e europeias, tinham como característica, ressalta Latini (2007), a horizontalidade. A empresa montadora ocupava o centro econômico de um parque produtor de peças e componentes. Caberia ao Estado cumprir o papel de incentivador do parque produtor de peças e componentes local com a adoção de práticas protecionistas, caberia também ao Estado garantir a importação de peças e componentes eventualmente não produzidos localmente a taxas cambiais favoráveis. De acordo com Latini (2007), o Know-how necessário para a realização industrial deveria, em parte, ser transferido pelas montadoras que se instalassem no país, ao Estado, novamente, caberia incentivar as associações do capital privado nacional com o capital externo, com o objetivo de possibilitar a assimilação de tecnologias de produção de peças mais avançadas.

Com relação à demanda por matérias primas, mão de obra e demais fatores de produção, Latini (2007) ressalta que fatores de produção tais como energia e transporte não foram um problema, uma vez que a energia elétrica adicional para o setor automobilístico poderia ser gerada por termelétricas, em caso de inexistência de alternativas mais adequadas, e não haveria grandes dificuldades também quanto ao transporte, dado que a infraestrutura de transportes já vinha sendo desenvolvida anos antes. A questão da mão de obra qualificada é que gerava um grau maior de preocupação, sendo que o Brasil apesar de possuir grande quantidade de mão de obra disponível, esta contava com baixíssima qualificação. Entretanto, segundo o autor, não se verificou falta de operadores de máquinas, uma vez que a sua operação era de relativamente baixa complexidade. O que se observou foi uma certa escassez para funções de manutenção, supervisão e ajustamento de máquinas que, por seu turno, demandam um grau de especialização maior. A questão da demanda da matéria prima, apresentava-se como um relevante desafio. De acordo com Latini (2007), uma produção elevada, cerca de 130 mil veículos de início, demandaria cerca de 440 mil toneladas de insumos como ferro fundido, aço comum e especial, não-ferrosos e não metálicos. De acordo com o autor, a existência de um parque produtor de ferro gusa e carvão vegetal garantiu o suprimento às fundidoras de autopeças. Os materiais não-ferrosos e não-metálicos poderiam ser supridos por importação caso faltasse fornecimento interno. O ponto crítico ficaria por conta do abastecimento de aço devido ao alto volume demandado deste insumo. A expansão da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e outros investimentos em novas usinas de aço comum iria apresentar resultados no prazo mínimo de cinco anos, gerando uma pressão de demanda pelo material no curto prazo.

Para atingir os objetivos propostos pelo GEIA e pelo Plano Nacional Automobilístico a ação do governo federal foi fundamental. Uma vez decidido pela não participação direta na fabricação de veículos, o Estado brasileiro optou por adotar medidas de caráter indireto, políticas cambial, fiscal e creditícia para atrair os investimentos necessários e alavancar o processo de industrialização automobilística. Segundo Latini (2007), o processo de nacionalização da produção automobilística, segundo normas concebidas e executadas no Brasil, contou com ampla aceitação das maiores fábricas do globo e estimou, por seu turno, a nascente indústria de autopeças preponderantemente nacional. De acordo com o autor, entre 1956 e 1957 o GEIA aprovou dezoito projetos para fabricação de veículos, desses, onze foram efetivados. São eles:

#### **Com capital predominantemente nacional**

- Willys (Jipes, automóveis de passageiros)
- Vemag (caminhões, utilitários, automóveis de passageiros)
- Fábrica Nacional de Motores - FNM (caminhões, automóveis de passageiros)

#### **50% de capital nacional**

- Mercedes Benz (caminhões e ônibus)
- Simca (automóveis de passageiros)

### **Capital controlado do exterior**

- Ford (caminhões, automóveis de passageiros)
- General Motors (caminhões, utilitários, automóveis de passageiros)
- International Harvester (caminhões)
- Scania Vabis (caminhões)
- Toyota (Jipes)

Latini (2007), destaca, que em 1967 a Chrysler comprou a Simca e a Volkswagen absorveu a Vemag. Ainda no mesmo ano a Ford assumiu o controle da Willys e a Alfa Romeo passou a controlar a FNM.

Durante os quatro anos e meio de implantação da indústria automobilística no Brasil (de 1957 até junho de 1961), as fábricas instaladas e em funcionamento já haviam produzido, segundo Latini (2007), 393.352 unidades entre caminhões leves, médios e pesados, jipes, utilitários e automóveis. Para se ter uma dimensão desse número, na época o Brasil já era o 10º produtor de veículos do mundo, superando inclusive a Suécia, país altamente industrializado. Ainda de acordo com dados do autor, neste mesmo ano, o setor empregava direta e indiretamente mais de 170 mil trabalhadores e gerava um valor de produção anual que girava em torno de 1,1 bilhão de dólares.

Enquanto isso o estado de Goiás ainda não possuía em seu território nenhuma montadora de veículos, isso só veio se dar muito tempo depois. Apresenta-se agora, brevemente, o processo de industrialização do estado e como isso veio a culminar mais tarde, em 1998, com a instalação da primeira fábrica de automóveis no estado.

## **A INDUSTRIALIZAÇÃO GOIANA**

No estado de Goiás o processo de industrialização se torna evidente a partir dos anos de 1970 e se intensifica a partir de 1990, puxado principalmente pelos esforços dos governos do estado em atrair indústrias. Contudo, ressalta Estevam (1998), que se pôde observar avanços na produção goiana desde o final dos anos de 1920, decorrentes, principalmente, por melhorias nos transportes e nas comunicações que vieram com a implantação da ferrovia.

A partir do ano de 1930 a economia goiana passou a ter uma nova dinâmica econômica. A agricultura de subsistência e pecuária tradicional que foram predominantes até o início do século XX

foi progressivamente cedendo lugar para a produção agropecuária voltada para a exportação, mesmo que ainda persistisse a dependência por produtos manufaturados de outros estados, em especial do estado de São Paulo. De acordo com Neto et.al. (2011), esta mudança na dinâmica econômica do estado se deve sobretudo à implementação da infraestrutura e o crescimento demográfico propiciado pela política desenvolvimentista de Getúlio Vargas.

No governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), a construção da capital Brasília e o aumento do fluxo migratório para a região Centro-Oeste, promoveu também uma mudança significativa na infraestrutura goiana, principalmente no que se refere à sua malha rodoviária que aumentou sobremaneira no período. A capital federal contribuiu para o aumento do mercado consumidor local, impulsionando o crescimento populacional. Segundo, Neto et.al. (2011), a urbanização na região propiciou a chegada de novas tecnologias para a produção, provocando relevantes transformações na agricultura, padrão fundiário e no espaço urbano. Na década de 1950, também ressalta o autor, que a capital Goiânia também se consolida como um expressivo mercado consumidor em razão de seu elevado crescimento demográfico.

No final da década de 1960 e início de 1970, de acordo com Neto et.al. (2011), um fenômeno global chamado de Revolução Verde, culminou com a modernização da prática agrícola no estado de Goiás e acelerou, por sua vez, ainda mais o processo de urbanização e industrialização do território. De acordo com os autores, em 1970, o estado se beneficiou também com a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) que promoveu o desenvolvimento da infraestrutura e transporte rodoviário. Na década de 1980, o estado passou por uma relevante expansão agroindustrial com a inserção de gêneros agrícolas como o milho, a soja e a cana de açúcar, atraindo a entrada de grandes empresas multinacionais para o território.

A partir dos anos 1990 o estado de Goiás entra na disputa tributária com outros estados para atrair grandes empresas para seu território com o objetivo de gerar desenvolvimento industrial e econômico. Para isso, o poder executivo estadual implementou programas de incentivos e benefícios fiscais, falaremos deles adiante, para estimular a industrialização pesada no estado. No cenário atual Goiás conta com uma indústria mais diversificada do que nas últimas décadas, acompanhando o processo de desconcentração regional que o país vem passando.

É neste contexto de disputa tributária entre os estados da federação que se inicia, no âmbito do governo de Goiás, um programa efetivo de incentivos e benefícios fiscais para atração de grandes empresas montadoras de veículos automotores para o estado.

Nos primeiros anos da indústria automobilística a grande maioria das empresas montadoras decidiram se instalar no estado de São Paulo, onde acabou por se formar uma importante rede de fábricas automobilísticas e de autopeças. A razão dessas empresas se instalarem em São Paulo se deve sobretudo à melhor infraestrutura e à maior oferta de mão de obra, principalmente com melhor qualificação, de que dispunha o estado. À época as únicas exceções foram a FNM que se instalou em Petrópolis, no estado do Rio de Janeiro, e a Mercedes Benz que se instalou em Resende, também no Rio de Janeiro. De acordo com Araújo (2014), a primeira montadora a se instalar fora do eixo Rio de Janeiro - São Paulo foi a FIAT em Betim, no estado de Minas Gerais. A construção de sua fábrica só se deu no ano de 1976.

Após isso, outros estados da federação também começaram a fornecer benefícios com a finalidade de atrair as montadoras estrangeiras. O estado do Paraná atraiu a sueca Volvo e mais tarde a alemã Audi e a francesa Renault, sendo que para a Renault, segundo Latini (2007), o governo do estado ofereceu participação societária de 40% do capital e a doação de um terreno no valor de US \$12 milhões em São José dos Pinhais. O estado da Bahia atraiu a americana Ford oferecendo isenções fiscais, financiamento via BNDES e terreno com condições para instalação imediata. O próprio estado do Rio de Janeiro também atraiu as francesas Citroen e Peugeot oferecendo isenções fiscais e financiamentos. O estado de Minas Gerais, após perder a Renault para o estado do Paraná, cria o Fundo de Desenvolvimento das Indústrias Estratégicas (Fundiest), com o objetivo de atrair indústrias do setor automobilístico, agroindustrial e eletrônico e acabou atraindo a alemã Mercedes Benz para a cidade de Juiz de Fora. Para esta foi fornecida, segundo Latini (2007), uma linha de crédito de R \$16 milhões sem cobrança de juros e ainda com carência de 10 anos para início da amortização.

A partir da década de 1990, de acordo com Araújo (2014), o estado de Goiás também entrou na disputa que ficou conhecida como guerra fiscal entre os estados e criou e aperfeiçoou instrumentos de isenção fiscal. Os programas criados pelo governo de Goiás foram o Fundo de Participação e Fomento à Industrialização do Estado de Goiás (Fomentar) e o Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás (Produzir). Segundo a autora entre os anos de 1986 e 2003 o programa Fomentar apoiou 226 projetos e o Produzir apoiou 174 projetos entre os anos de 2000 e 2008. A maior parte dos investimentos, de acordo com Cardozo (2012), ficaram concentrados no ramo agroindustrial, contudo outros setores da indústria também foram beneficiados, entre eles o automobilístico. No âmbito dos programas Fomentar e Produzir a japonesa Mitsubishi se instalou no município de Catalão no ano de 1998 e a coreana Hyundai se instalou no município de Anápolis no ano de 2007.

As duas montadoras além de investir alto valor na construção de suas plantas geram juntas hoje milhares de postos de trabalho direta e indiretamente além de produzir diariamente centenas de

veículos. O setor de metalurgia e de produção de automóveis corresponde atualmente, de acordo com dados do Instituto Mauro Borges (IMB), a aproximadamente 10 % do valor total produzido pela indústria de transformação no estado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebeu-se ao longo da pesquisa o peso do Estado na formulação e implementação de políticas para o desenvolvimento do processo de industrialização no país. No caso da indústria automobilística, foi no governo de Juscelino Kubitschek e a criação do GEIA que ela finalmente saiu do âmbito do planejamento e passou a ser realidade no país. Entretanto, essas indústrias nos seus primeiros anos se concentraram principalmente nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, devido, evidentemente, num primeiro momento, à melhor infraestrutura, mão de obra e mercado consumidor de que dispunham esses estados.

Tempos mais tarde, entretanto, os governos estaduais também começaram a entrar na disputa pela atração de empresas fabricantes de veículos automotores. Uma verdadeira guerra, daí o termo guerra fiscal, para verificar qual estado conseguia fornecer melhores benefícios tributários, econômicos e de infraestrutura para angariar as melhores e maiores empresas para seus territórios. A justificativa é o potencial de encadeamento que possuem essas empresas na economia local, gerando emprego, renda e arrecadação nas economias locais.

De fato as duas empresas fabricantes de veículos que se instalaram no estado de Goiás, nos anos de 1998 em Catalão (Mitsubishi) e 2007 em Anápolis (Hyundai), vieram atraídas sobremaneira pelos incentivos fiscais fornecidos pelo governo do estado. É fato também que sua territorialização no território gerou emprego e renda local, todavia cabe a realização de trabalhos futuros no sentido de investigar em que medida essas empresas geraram encadeamento local e qual a qualidade do trabalho que foi gerado para aí sim verificar se os incentivos foram compensados de alguma maneira para a população local.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, V. M. **Arranjos Produtivos Locais da Indústria Automobilística no Estado de Goiás, Brasil**. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) Uberlândia, Minas Gerais, 2014.

**EXPANSÃO CAPITALISTA E A INDUSTRIALIZAÇÃO EM GOIÁS: A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO INTERIOR DO BRASIL**

---

BRASIL, Ministério da Infraestrutura. **Frota de Veículos 2021**. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2021>. Acesso em 15 de outubro de 2021.

CARDOZO, S. A. **Guerra Fiscal no Brasil e Alterações das Estruturas Produtivas Estaduais Desde os Anos 1990**. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) Campinas, São Paulo, 2012.

CURADO, M; CRUZ, M. J. V. Investimento Direto Externo e Industrialização no Brasil. **Revista de Economia Contemporânea**. Rio de Janeiro, v. 12, n.3, p. 399-431, set./dez. 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rec/a/3v9b8z5GydfH3tbRNjdcSwS/?lang=pt>. Acesso em: 08 de julho de 2021.

ESTEVAM, Luís. **O tempo da transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás**. Goiânia: Editora do Autor, 1998.

GOIÁS, Instituto Mauro Borges (IMB). **Goiás- Visão Geral**. Disponível em: [https://www.imb.go.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=79&Itemid=145](https://www.imb.go.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=79&Itemid=145) . Acesso em: 29 de outubro de 2021.

LATINI, S. A. **A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil: da substituição de importações ativa à globalização passiva**. São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

LESSA, C. **Quinze Anos de Política Econômica**. São Paulo: Brasiliense, 1993.

MELLO, J. M. C. **O Capitalismo Tardio**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

Neto, O. P. A., Viana, J. L. R., & Almeida, R. R. de. A Industrialização Goiana na Mesa do Consumidor: análise da cadeia produtiva de alimentos a partir da rede varejista Carrefour. **Boletim Goiano De Geografia**. Goiânia, v. 31, n. 1, p. 75–96, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.5216/bgg.v31i1.15401>. Acesso em: 28 de outubro de 2021.

SUZIGAN, W. **Indústria Brasileira: origem e desenvolvimento**. São Paulo: Brasiliense, 1986.

TAVARES, M. C. **Acumulação de Capital e Industrialização no Brasil**. (Tese de Livre Docência) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1975.

*Artigo recebido em 05/08/2022*

*Aprovado em 10/02/2023*

GOMES, Deyvison Dias. Expansão Capitalista E A Industrialização Em Goiás: A Indústria Automobilística No Interior Do Brasil. Revista de economia da UEG vol. 18 n. 1 Jan/Jun (2022).