

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**A CIDADE ESPARRAMADA
CONSIDERAÇÕES SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO-INDUSTRIAL
EM GRAVATAÍ – REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE (RS)**

ANA CLARA FERNANDES

ORIENTADOR: PROF. DR. PAULO ROBERTO RODRIGUES SOARES

PORTO ALEGRE, MARÇO DE 2008.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**A CIDADE ESPARRAMADA
CONSIDERAÇÕES SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO-INDUSTRIAL
EM GRAVATAÍ – REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE (RS)**

ANA CLARA FERNANDES

ORIENTADOR: PROF. DR. PAULO ROBERTO RODRIGUES SOARES

Banca examinadora:

**Prof. Dr. Floriano José Godinho de Oliveira (PPG História Social do
Território/UERJ)**

Prof. Dr. Oscar Sobarzo Miño (PPG em Geografia/UFRGS)

Prof. Dr. Luiz Fernando Mazzini da Fontoura (PPG em Geografia/UFRGS)

**Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Geografia como
requisito parcial para a obtenção do
título de Mestre em Geografia.**

PORTO ALEGRE, MARÇO DE 2008.

Fernandes, Ana Clara

A cidade esparramada considerações sobre a produção do espaço urbano-industrial em Gravataí – Região Metropolitana de Porto Alegre (RS). / Ana Clara Fernandes. - Porto Alegre: UFRGS/PPGEA, 2008.

[182 f.] il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, RS - BR, 2007.

1. Geografia. 2. Metrópole. 3. Indústria. 4. Urbano. 5. Local. 6. Global. I. Título.

Catologação na Publicação
Biblioteca Geociências - UFRGS
Renata Cristina Grün CRB10/1113

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul, universidade pública e gratuita e de qualidade.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFRGS, na figura de seus professores e funcionários.

Ao Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares pelo acolhimento e orientação desta pesquisa.

Ao Prof. Dr. Luiz Fernando Mazzini da Fontoura pelas primeiras orientações.

Ao querido tio Geraldo Cavanholi Fernandes (*in memoriam*) por ter valorizado minha escolha.

À meu companheiro Daniel Etcheverry.

Às colegas e amigas Adriana Dorfman e Nina Fujimoto, pela amizade e pela colaboração.

Ao senhor Alfredo Porto Santana e família pela disposição e colaboração para a realização desta pesquisa.

Aos senhores Jorge Sanco, Luiz Miranda e Paul Naygaard por suas contribuições.

A todos os amigos e colegas que incentivaram e apoiaram esta pesquisa, em especial ao colega Iran Narciso Mazzoco.

Às senhoras bibliotecárias da Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul e da Metroplan.

Aos meus familiares.

À memória de meu pai.

RESUMO

Este estudo busca compreender os processos de produção do espaço em Gravataí, município situado na Região Metropolitana de Porto Alegre, e as formas urbano-industriais resultantes desses processos. Para tanto, foram delimitados dois momentos. O primeiro se refere aos processos que atuaram propiciando a transformação de sua economia agrícola em economia industrial, e, o segundo, aos processos atuais de reordenamento do capital internacional que possibilitam a inclusão de novos locais como pontos estratégicos na sua organização. As transformações resultantes da atuação destes processos são relacionadas com modificações estruturadas a partir da capital metropolitana, o que possibilitou a inclusão de seus municípios limítrofes em novas lógicas de ordenamento espacial, ainda que de forma diferenciada. Com essas premissas foram identificadas e diferenciadas, no município, formas urbano-industriais quanto à origem e às lógicas de produção espacial que atuam e atuaram na estruturação do contexto metropolitano.

Palavras-chaves: metrópole; indústria; urbano; local; global.

ABSTRACT

This study is aimed at understanding the processes of space production in Gravataí - a city in the Metropolitan Area of Porto Alegre - as well as revealing the industrial-urban forms resulting from such processes. In order to do so, two periods were considered: the first refers to the processes that enabled the transformation of its farming-based economy into an industrial form of production; the second one refers to the current processes of reorganization of the international capital that enable the inclusion of new places as strategic points in its organization.. The transformations resulting from the impingement of these processes are related to the changes the capital city of Porto Alegre has gone through, which, in turn, enable the inclusion of the bordering counties within the new forms of spatial organization in distinct ways. According to such premises, diverse industrial-urban forms were identified and individualized, regarding their origin and the logics of spatial production that took part in the structuring of the metropolitan context.

Key words: metropolis, industry, urban, local, global.



Foto: Vista parcial do centro da cidade de Gravataí. Ana Clara Fernandes, outubro de 2007.

“Você sabe melhor do que ninguém, sábio Kublai, que jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve. Contudo, existe uma ligação entre eles.”

Ítalo Calvino

SUMÁRIO

	Página
Introdução	1
Capítulo 1 - O município e seu lugar na região metropolitana	10
1.1 O município.....	11
1.2 A região metropolitana de Porto Alegre.....	16
1.2.1 Caminhos e descaminhos da RMPA.....	17
1.2.2 A flexibilização da gestão metropolitana.....	31
1.3 Gravataí e a RMPA.....	41
Capítulo 2 - A construção do espaço urbano	55
2.1 Até que num dia qualquer eu vi que alguma coisa mudara: trocaram os nomes das ruas e as pessoas tinham outras caras.....	61
2.1.1 Especulação, loteamentos e urbanização desordenada.....	61
2.1.2 Intervenção do Estado e grandes projetos.....	68
2.1.3 Investimento privado/condomínios residenciais.....	77
Capítulo 3 - A produção do espaço industrial	85
3.1 Novos processos, novas indústrias... um novo período.....	97
3.2 As formas espaciais resultantes.....	105
3.2.1 A atratividade industrial.....	107
3.2.1.1 O distrito industrial.....	107
3.2.1.2 Outros territórios atrativos.....	112
3.2.2 A pseudo-atratividade.....	113
3.2.3 Os territórios mistos.....	119
3.2.4 Os cemitérios industriais.....	121
Considerações Finais - O espaço urbano-industrial	126
Referências	134
Anexos	145

LISTA DE GRÁFICOS, TABELAS E QUADROS

	Página
Quadro 1 Gravataí: evolução administrativa do município.....	14
Tabela 1 Gravataí: os três setores que mais empregaram em 2002 (nº absoluto e %).....	15
Quadro 2 Características do processo de desconcentração metropolitana.....	21
Tabela 2 RMPA: população economicamente ativa (PEA) e pessoal ocupado (PO) por atividade econômica em 1980 (nº absoluto).....	23
Quadro 3 BNH: áreas de atuação e porcentagem dos investimentos em 1983	24
Tabela 3 RMPA: participação da população de vilas no conjunto da população em 1991 (nº absoluto e %).....	27
Tabela 4 Regiões Metropolitanas: distribuição do número de estabelecimentos industriais e pessoal ocupado em 1985 (nº absoluto).....	27
Quadro 4 RMPA: composição dos municípios por tipo de inclusão.....	33
Quadro 5 RMPA: associações a que pertencem os municípios metropolitanos.....	34
Quadro 6 RMPA: situação dos municípios na composição dos Coredes.....	35
Quadro 7 RMPA: bacias hidrográficas a que pertencem os municípios.....	37
Quadro 8 RMPA: cidades que pertencem a rede de mercocidades.....	37
Tabela 5 Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado no período 1960-2004 (nº absoluto).....	43
Quadro 9 Recomposição dos espaços e evoluções socioeconômicas.....	44
Quadro 10 Modelos de Taylor e Ford.....	45
Quadro 11 Modelo Japonês.....	47
Quadro 12 Termo de compromisso entre a Prefeitura Municipal de Gravataí e a GMB.....	51
Quadro 13 Benefícios concedidos à GMB e compromissos do Governo do RS	52
Quadro 14 RMPA: origem e ano da consolidação administrativa dos quatorze primeiros municípios delimitados.....	56
Tabela 6 RMPA: população absoluta nos municípios da primeira delimitação da RMPA entre 1940 e 2007 (nº de habitantes).....	57
Tabela 7 Gravataí: população residente e taxas de crescimento populacional entre 1940 e 2007 (nº de habitantes).....	57
Tabela 8 RMPA: total de domicílios, déficit habitacional e inadequação por infraestrutura dos quatorze primeiros municípios delimitados – 2000	

	(total absoluto e %)	59
Gráfico 1	Gravataí: número de loteamentos regulares entre 1930 e 2007 (nº absoluto)	60
Tabela 9	Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1960 (nº absoluto)	87
Tabela 10	Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1970 (nº absoluto)	88
Tabela 11	RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1960 (nº absoluto)	89
Tabela 12	RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1970 (nº absoluto)	90
Tabela 13	RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1975 (nº absoluto)	91
Tabela 14	RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1980 (nº absoluto)	91
Tabela 15	Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1975 (nº absoluto)	92
Tabela 16	Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1980 (nº absoluto)	93
Tabela 17	RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1985 (nº absoluto)	93
Tabela 18	Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1985 (nº absoluto)	94
Tabela 19	RMPA: valor adicionado bruto (VAB), a preços básicos nos municípios, por setores de atividade econômica – 1985 (Cr\$ milhões e %)	95
Quadro 15	Gravataí: tipos de implantação industrial	100
Tabela 20	Gravataí; número de indústrias e pessoal ocupado total no período 1985-2004 (nº absoluto)	101
Tabela 21	RMPA: valor adicionado bruto (VAB), a preços básicos nos municípios, por setores de atividade econômica – 2003 (R\$ milhões e %)	103
Tabela 22	Gravataí; variação do percentual de valor adicionado bruto (VAB), no município e na RMPA, por setores econômicos, entre 1985 e 2003 (%)	103
Quadro 16	Tipologias industriais propostas por BOZZANO (2004)	106

LISTA DE FOTOS

		Página
Foto 1	Aspecto de moradias da Vila Monte Belo – Gravataí.....	65
Foto 2	Casas do conjunto habitacional COHAB A – Gravataí.....	72
Foto 3	Condomínio horizontal na Vila são Luiz – Gravataí.....	78
Foto 4	Obras do edifício do Serviço Social do Comércio – Gravataí.....	80
Foto 5	Distrito Industrial de Gravataí – década de 1970.....	112
Foto 6	Distrito Industrial de Gravataí – anos 2000.....	112
Foto 7	Complexo Industrial Automotivo de Gravataí.....	118
Foto 8	Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira, parada 64 – Gravataí.....	120
Foto 9	Antigas instalações da fábrica Tintas Renner – Porto Alegre.....	122
Foto 10	Antigas instalações da Indabra (El Detalhe) – Gravataí.....	124

LISTA DE FIGURAS E MAPAS

	Página
Figura 1 Localização de Gravataí no Rio Grande do Sul.....	16
Figura 2 A unidade entre o processo de produção e o conjunto da produção e circulação do capital.....	28
Mapa 1 Gravataí: principais rodovias.....	30
Figura 3 Localização de Gravataí na Região Metropolitana de Porto Alegre.....	40
Mapa 2 Gravataí: os três tipos de espaço da área urbana do distrito sede.....	76
Mapa 3 Gravataí: principais áreas de ocupação industrial.....	96
Figura 4 Tipos de implantações industriais na periferia metropolitana.....	98

LISTA DE ANEXOS

	Página
Anexos	145
Anexo I Gravataí: condições de saneamento básico nas moradias entre 1991 e 2000.....	145
Anexo II Objetivos da Rede de Mercocidades.....	149
Anexo III Gravataí: relação de loteamentos por década.....	151
Anexo IV Nome, ramo industrial e endereço das primeiras empresas de Porto Alegre selecionadas para instalação no Distrito Industrial de Gravataí.....	155
Anexo V Imagens do Distrito Industrial de Gravataí e do Complexo Automotivo da General Motors do Brasil em Gravataí.....	157
Anexo VI Os dez maiores municípios segundo o PIB total e o VAB da indústria no RS em 2004.....	160
Anexo VII Dados gerais das unidades locais por faixas de pessoal ocupado total, segundo seção da classificação de atividades em Gravataí nos anos 1996, 2000 e 2004.....	163

APRESENTAÇÃO

A motivação para escrever esta dissertação surgiu da prática de sala de aula no município de Gravataí, com alunos de ensino fundamental e médio.

No curso de graduação, como aluna de licenciatura em geografia na UFRGS, sempre estiveram presentes discussões sobre a importância dos conteúdos de sala de aula estarem relacionados com a realidade/ vivência/ história de vida dos alunos. Essa idéia passou a fazer parte das minhas verdades.

Quando comecei a lecionar na rede municipal de Gravataí, não pude evitar os questionamentos e o aparecimento dos limites que se encontram na prática de sala de aula: que competência tinha para falar de uma realidade que desconhecia? Obviamente que algumas coisas eu podia dizer e relacionar com os conteúdos, mas julgava serem insuficientes.

Uma solução seria encontrar na biblioteca das Escolas onde lecionei material que falasse da cidade e de suas realidades. Outra, na biblioteca municipal. E outra, partir das informações dos alunos.

As bibliotecas das escolas da rede municipal funcionavam, de forma precária e em algumas até existiam publicações que falavam da cidade, mas de forma fragmentada e com dados desatualizados, o que não tirava sua importância, mas praticamente inviabilizava o trabalho em sala de aula. Até porque não foram escritas com essa finalidade.

Na biblioteca municipal, existiam alguns outros materiais. Muitos em cópia xerox, soltos, desconectados, também parecia difícil saber o que fazer, afinal, não respondiam minhas perguntas.

As informações de sala de aula trazidas pelos alunos foram a melhor forma de conectar conteúdos e realidade, mas muitas vezes esbarraram nos meus limites, que acabavam sendo determinantes em relação ao seu aproveitamento. Por exemplo, com frequência fazia “saídas de campo” nos arredores das escolas para trabalhar orientação, localização, escala, mapas, etc. Mas não tinha subsídios para

explicar a origem daquelas casinhas todas iguais no bairro onde moravam, ou, por que na rua em frente da escola existiam vários sítios de lazer, na rua do lado vaquinhas e hortas, e na outra, onde a maioria morava, uma vila?

Passados oito anos, com certeza a realidade da cidade e dos alunos já não é mais a mesma. Os alunos sempre mudam, eles crescem; e a realidade se transforma. Ambos independente da nossa vontade. Os processos sociais que os colocaram juntos continuam a atuar, mas não mais com as mesmas formas .

Meu desejo, com este trabalho, é contribuir no entendimento desses processos. Vale aqui lembrar do meu primeiro estranhamento de oito anos atrás, quando iniciei os trajetos, quase diários, da capital para as escolas de Gravataí: *Que lugar é este?*

INTRODUÇÃO

Os espaços metropolitanos, na atualidade, vêm demonstrando transformações em suas formas organizativas, nos seus conteúdos e, conseqüentemente, em suas paisagens. Características que no passado estavam centralizadas nas metrópoles, se estendem mais e mais sobre as cidades próximas, transformando e/ou intensificando as funções e os fluxos intrametropolitanos. Este movimento centrífugo muitas vezes alcança limites externos a estes espaços, o que também disponibiliza temas de estudo sobre a dispersão metropolitana.

O olhar deste trabalho se foca sobre a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), na cidade de Gravataí. Mais especificamente sobre seus processos recentes de industrialização e suas conseqüentes transformações urbanas, que, no nosso entendimento, se desenharam a partir de suas relações com a capital.

Com este objetivo, o estudo foi organizado de forma a abranger dois momentos distintos, delimitados pelas mudanças econômicas e políticas ocorridas no Brasil entre o final dos anos 1980 e início dos anos 1990. Mudanças que se materializaram no estado do Rio Grande do Sul, na Região Metropolitana de Porto Alegre e em Gravataí de forma a possibilitar, em nosso entendimento, a diferenciação do espaço urbano-industrial produzido entre os anos 1960-1980 do que vem se configurando desde os anos 1990.

Neste sentido, o primeiro momento se caracteriza pela expansão do setor industrial de Porto Alegre para as cidades limítrofes, que até então não haviam se constituído como espaços industriais; pela delimitação da Área Metropolitana de Porto Alegre, no final dos anos 1960, e posterior instituição da Região Metropolitana de Porto Alegre, em 1973; pelo grande contingente de população imigrante que se instalou na região; pela intensidade de políticas federais e estaduais de planejamento do espaço metropolitano; e, especificamente em Gravataí, pela transformação de um município até então de economia agrícola, com função de cidade-dormitório em relação à capital, em cidade industrial.

De maneira distinta, mas não contrária nem excludente, o segundo momento se organiza como que sobreposto ao primeiro, mantendo as formas já existentes e criando outras novas. Caracteriza-se pela desregulamentação das políticas nacionais de organização do espaço urbano; pelas transformações do setor produtivo; pela permanente dispersão de Porto Alegre sobre os municípios próximos; pelo reordenamento do espaço metropolitano; pela diminuição dos processos migratórios caracterizados como êxodo rural; pela manutenção das características industriais assumidas por Gravataí.

Partimos do pressuposto de que estes dois momentos representam, dentro de uma perspectiva histórico-geográfica, dois marcos de expansão da metrópole Porto Alegre. O primeiro se referindo a sua necessidade de expansão enquanto metrópole industrial, e, o outro, relacionado a sua inclusão nos processos de reordenamento e flexibilização da economia global, citando-se como exemplo a instalação de uma unidade de montagem da fábrica de automóveis da General Motors do Brasil em Gravataí.

Com estas considerações, este trabalho busca responder a seguinte questão: *que formas industrial-urbanas refletem a existência desses dois momentos em Gravataí?*

Referências teóricas para dialogar com a questão que apresentamos foram encontradas em Harvey (2005). Mais especificamente em suas considerações sobre “A geografia da acumulação capitalista: uma reconstrução da teoria marxista”, que julgamos corroborar com nosso estudo. Uma primeira contribuição diz respeito às condições necessárias para que haja a acumulação de capital, que elencamos abaixo:

- 1)A existência de um excedente de mão-de-obra, isto é, um exército de reserva industrial, que pode alimentar a expansão da produção. Portanto, devem existir mecanismos para o aumento da oferta de força de trabalho, mediante, por exemplo, o estímulo ao crescimento populacional, a geração de correntes migratórias, a atração de “elementos latentes” – força de trabalho empregada em situações não-capitalistas; mulheres, crianças etc. – para o trabalho, ou a criação de desemprego pelo uso de inovações que poupam trabalho.
- 2)A existência no mercado de quantidades necessárias (ou oportunidades de obtenção) de meios de produção – máquinas, matérias-primas, infra-estrutura e assim por diante -, que possibilitam a expansão da produção conforme o capital seja reinvestido.

3)A existência de mercado para absorver as quantidades crescentes de mercadorias produzidas. Se não puderem ser encontradas necessidades para os bens, ou se não existir demanda efetiva (a necessidade retraída pela incapacidade de pagamento), então desaparecerão as condições para a acumulação capitalista (HARVEY, 2005, p.44).

Consideramos que estas condições estavam presentes na RMPA no momento em que Gravataí passa a ter um perfil industrial. E, também, que ao longo do tempo houve um esgotamento dessa forma de organização do capital, evidenciado por um período de crise: “podemos conceber cada crise como uma mudança do processo de acumulação para um nível novo e superior” (HARVEY, op. cit., p. 47). O período de crise, em nosso estudo, corresponde ao final dos anos 1980 e início dos anos 1990.

Segundo Harvey (2005), o período posterior ao da crise corresponde a um novo nível, e apresenta novas características: aumento da produtividade da mão-de-obra e da tecnologia de produção; aumento do desemprego e diminuição do custo da mão-de-obra; investimento de capital em novas e lucrativas linhas de produção; expansão da demanda efetiva por produtos. “Se pode elaborar um novo nível de demanda efetiva, capaz de aumentar a capacidade de absorção dos produtos [...] por meio da mistura complexa de quatro elementos sobrepostos” (HARVEY, op. cit., p.48), que, resumidamente, são: a penetração do capital em novas esferas de atividade; a criação de novos desejos e novas necessidades de consumo; a facilitação e o estímulo para o crescimento populacional; e, a expansão geográfica para novas regiões. Estas características complementam o segundo momento delimitado em nosso estudo.

Outra elaboração é a realizada por Lefebvre (1999). O autor parte da ausência total de urbanização até a consolidação da sociedade urbana, considerando as possibilidades tecnológicas de transformação do espaço ao longo do tempo, o que é demonstrado através de um eixo espaço-temporal onde primeiramente se constitui a cidade política, depois a comercial seguida da cidade industrial que é sucedida pela “sociedade urbana” (p.27).

Pôde-se falar de sociedade industrial e, mais recentemente, de sociedade pós-industrial, de sociedade técnica, de sociedade de abundância, de lazeres, de consumo, etc. [...] Para denominar a sociedade pós-industrial, ou seja, aquela que nasce da

industrialização e a sucede, propomos aqui este conceito: sociedade urbana, que designa, mais que um fato consumado, a tendência, a orientação, a virtualidade (LEFEBVRE, 1999, p.16).

O autor considera que o tecido urbano se estende além dos limites das cidades (edificações), atingindo e absorvendo o que, anteriormente apresentava-se de forma exclusivamente rural: “o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo” como, por exemplo, “uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano” (LEFEBVRE, op. cit, p.17).

A sociedade urbana, resultante da industrialização só pode ser concebida ao final de um processo no curso do qual “explodem” as antigas formas urbanas, herdadas de transformações descontínuas (LEFEBVRE, op. cit, p.15). Chegando-se, assim, à zona crítica, onde o urbano se sobrepõe ao industrial. Este momento pode ser atingido de diferentes formas, dependendo das características da sociedade considerada no curso da industrialização (LEFEBVRE, op. cit, p.28).

Em nosso entendimento, a cidade industrial Porto Alegre “*explodiu*” nos anos 1970-1980, ocupando os espaços do seu entorno próximo, tanto com contingentes populacionais como industriais. O que ocasionou um intenso processo de urbanização destes espaços e mudanças internas na capital, que não deixou de possuir um setor industrial, mas passou a concentrar no setor de serviços uma dinâmica econômica muito maior.

As “verticalidades” e “horizontalidades” dos espaços regionais, apresentadas por Santos (1996), contribuem para explicar a organização da Região Metropolitana de Porto Alegre.

Assim, consideramos como horizontalidades as “extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade”, citando como exemplo a relação cidade/campo onde “a atração entre subespaços com funcionalidades diferentes atende à própria produção” (SANTOS, op. cit., p.225). O que nos remete a pensar no papel que desempenham as diferentes localidades da Região Metropolitana de Porto Alegre e no caráter industrial assumido por Gravataí a partir dos anos 1970, com a transformação de suas áreas rurais em espaços urbanizados com moradias e/ou atividades industriais.

As verticalidades se concretizam nas regiões através de pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia.

As cidades são “o ponto de intersecção entre verticalidades e horizontalidades” (SANTOS, op. cit, p.226). A presença da General Motors do Brasil em Gravataí, considerada nesta perspectiva, representa um ponto de verticalidade na organização do espaço metropolitano, além de atestar a “*expansão geográfica*” do capital industrial para novas regiões que ocorre no Brasil desde os anos 1990, com o intuito de “*aumentar a capacidade de absorção dos produtos*” em um novo nível de acumulação, após um momento de crise (HARVEY, 2005, p.48). Esta “*expansão geográfica*” da indústria, especialmente a automotiva, não é peculiar à RMPA. Como exemplo, podemos citar a instalação das empresas Renault, Volkswagem/Audi, Chrysler e Volvo na Região Metropolitana de Curitiba, no estado do Paraná, também na década de 1990, analisadas no estudo de Firkowski (1997).

Retomemos as relações horizontais que se estabelecem no espaço metropolitano. Através delas se pode buscar entender a ocupação e urbanização do solo anteriormente de utilização agrícola. Para explicar os processos instalados em Gravataí “entendemos que el crecimiento espacial de las ciudades requiere de unos procesos de *producción* a través de los cuales se transforma el suelo rústico em espacio construido” (VINUESA y VIDAL, 1991, p. 121). Exceto a área correspondente ao centro da cidade, o restante da área urbana atual de Gravataí é resultado do parcelamento de áreas de uso agrícola que foram loteadas, muitas vezes alheias aos procedimentos institucionais.

[...] otro aspecto fundamental: se trata de los desequilibrios que se producen como consecuencia de la falta de elasticidad de la oferta ante el rápido crecimiento de la demanda. [...] en los procesos de urbanización el crecimiento demográfico tiene un gran dinamismo, circunstancia que puede extenderse también al crecimiento económico; sin embargo, la preparación del suelo apto para ser ocupado por la ciudad comprende una serie de tareas de planificación y de urbanización que consumen largos plazos de tiempo. Precisamente esa falta de suelo es la que hace que, cuando los crecimientos demográficos son muy intensos, se produzcan expansiones espontáneas carentes de elementos infraestructurales. En esos casos la fuerte presión de los flujos migratorios llevan a que se construyan áreas subestandar, que tardarán muchos años en ir superando su situación para convertirse realmente en espacio urbanizado (VINUESA y VIDAL, 1991, p.126).

Situação similar a descrita acima pôde ser observada em nosso estudo. Constatou-se também, que desde o final dos anos 1990, algumas mudanças vêm ocorrendo na ocupação urbana do município e da região metropolitana, sem que as características anteriores tenham se desfeito completamente. “Sin embargo, en las últimas décadas se produce una intensificación notable en la fragmentación del espacio y su caracterización sociológica y funcional” (LÓPEZ, 1993, p.195). Estas modificações são relacionadas pelo autor a vários fatores:

- La ampliación física del territorio urbano/metropolitano a la escala de una movilidad masiva y progresivamente privatizada (automóvil).
- La aplicación de los modelos de producción seriada y de las formas de gestión típicas de la gran promoción inmobiliaria (pública, privada o mixta) a los diferentes “objetos” edificados, sean barrios de vivienda unifamiliar o grandes “actuaciones unitarias” de vivienda colectiva, polígonos industriales o centros de servicios de la Administración, etc.
- La ruptura de la continuidad espacial acentúa y señala, en muchos casos con gran nitidez, las transiciones entre distintas actividades, tipologías edificatorias y grupos de renta.
- La aparición de ámbitos específicos con control absoluto de su espacio propio y restricción del acceso a grupos determinados de usuarios (propietarios, miembros de clubs o asociaciones, etc.); la antigua división general del espacio urbano entre público y privado – aquél siempre accesible – se convierte ahora en una división tripartita, al aparecer los espacios de uso comunitario, restringidos en su acceso y disfrute a grupos sociales concretos, normalmente marcados por un llamativo sesgo económico (LÓPEZ, 1993, p.195).

Além da intensiva ocupação por moradias, Gravataí se constituiu como cidade industrial dentro do período delimitado por nosso estudo, principalmente pelo deslocamento de empresas que se encontravam na capital. Sobre a localização industrial, parecem relevantes as considerações encontradas em Beaujeu-Garnier (1980), que destacamos abaixo:

Embora a localização da indústria surja amplamente ligada à cronologia do desenvolvimento, não podemos deixar de ter em conta outros fatores. Por um lado, um fenômeno de evolução espacial vai juntar-se a essa cronologia. Intervêm vários fatores: a área dos estabelecimentos, que aumenta em função das atividades, mas também da dimensão das empresas mais poderosas pela concentração, pelo desenvolvimento dos mercados de massa; a existência de características de poluição (barulho, cheiro, nocividade química), que aumentam ou se tornam cada vez mais intoleráveis para a população vizinha; por outro lado, o crescimento urbano, que torna o solo cada vez mais precioso, cada vez mais raro, cada vez

mais caro, e que obriga as atividades menos competitivas ou as mais exigentes em dimensão a instalarem-se em zonas mais acessíveis às suas possibilidades financeiras (AYDALOT apud BEAUJEU-GARNIER). A complexidade desta evolução gera mobilidade e transformações. Um certo número de estabelecimentos do centro não poderá manter-se aí, quer pela necessidade de se expandir, quer pelo preço do terreno que se torna proibitivo. Assim, os industriais são obrigados a afastar-se, reinstalando-se nos arrabaldes mais ou menos próximos. Os vazios deixados pela sua saída têm uma utilização posterior variável segundo a política de organização fixada, quando existe, e, por outro lado, segundo a lei do mercado fundiário (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 224).

A autora associa a localização das indústrias “diretamente às grandes vias de comunicação” (p. 227). Em Gravataí, as margens das rodovias são os principais pontos de localização industrial, tendência que permanece desde o deslocamento das primeiras indústrias até a escolha do local para a instalação do Complexo Industrial Automotivo da General Motors do Brasil. A escolha de sua localização, além dos incentivos dos governos municipal e estadual, priorizou as margens da principal rodovia de acesso tanto ao Norte do país quanto ao Sul do Rio Grande do Sul, onde está localizado o complexo portuário de Rio Grande.

Esta tendência de localização junto às grandes vias de comunicação se estende entre os diferentes portes industriais instalados no município e busca, principalmente, facilitar o acesso e o transporte de matérias-primas e dos produtos finais.

As respostas apresentadas foram elaboradas através de bibliografias já existentes sobre a RMPA e Gravataí, disponíveis nas referências desta pesquisa e encontradas na Biblioteca da Fundação Estadual de Planejamento Urbano e Regional – METROPLAN, na Biblioteca da Fundação de Economia e Estatística – FEE, e, em publicações da Prefeitura Municipal de Gravataí. Os dados censitários referentes ao crescimento populacional e industrialização da RMPA e de Gravataí, organizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, correspondentes ao período 1960-1985 também foram encontrados nestas bibliotecas. Os demais dados foram consultados nas fontes atualmente disponíveis. Ressalta-se que a partir dos anos 1990, os critérios de coleta e apresentação dos dados censitários pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística passam a ser organizados de forma diferente dos anos anteriores. Também foram realizadas pesquisas em bibliotecas da

Universidade Federal do Rio Grande do Sul: no Instituto de Geociências, na Faculdade de Arquitetura e no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

Foram utilizadas outras fontes de informação sobre o município de Gravataí e a RMPA, além das já identificadas acima: reportagens de jornais regionais (Zero Hora, Correio do Povo, Jornal do Comércio); publicação da Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Gravataí – ACIGRA intitulada “Perfil Socioeconômico de Gravataí no Século XXI”; o documento “Dados Estatísticos sobre a Economia de Gravataí” disponibilizado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo do município; informações fornecidas pela Secretaria de Coordenação e Planejamento Urbano de Gravataí; e, consulta de dados na Companhia de Habitação do Estado do Rio Grande do Sul.

O trabalho de campo foi diferenciado em duas etapas. A primeira caracterizada pela identificação, contato e realização de quatro entrevistas gravadas com pessoas que, de formas diferenciadas, vivenciaram no município e/ou na região metropolitana os dois momentos descritos no início desta introdução¹. Estas entrevistas foram realizadas durante o ano de 2006 e são relatadas nos Capítulos 1, 2 e 3.

Na segunda etapa do trabalho de campo foram localizadas, identificadas, diferenciadas e documentadas, através de observações, mapeamento e fotografias, as formas industriais e de ocupação urbana descritas nos Capítulos 2 e 3.

A dissertação está dividida em três capítulos que abordam diferentes “cenários” de nosso estudo. Eles foram escritos de forma a contemplar internamente os dois momentos de organização do espaço metropolitano propostos na problematização desta pesquisa. Para as contextualizações de Gravataí dentro do universo metropolitano, utilizou-se o recurso de manutenção dos primeiros quatorze municípios delimitados em 1973: Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, Porto Alegre, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão. Esta escolha se deve ao fato de hoje a RMPA possuir trinta e um municípios delimitados como metropolitanos, e considerá-los todos poderia dispersar o foco de nossa proposta de estudo, bem como prejudicar as análises comparativas. Por outro lado, estes quatorze municípios

¹Foi inclusive em uma das entrevistas que surgiu o título desta dissertação: “Cidade Esparramada”. Mais precisamente, na entrevista realizada com o Prof. Miranda em 2006.

ainda hoje concentram a maior parte da área urbanizada, das instalações industriais e da população da RMPA. As comparações não são feitas individualmente, entre Gravataí e cada um dos outros treze municípios, mas entre Gravataí e o primeiro conjunto de municípios delimitados como metropolitanos.

Diante dessas considerações, organizamos a temática dos três capítulos como segue descrito nos parágrafos abaixo.

O Capítulo 1 apresenta o município de Gravataí e a Região Metropolitana de Porto Alegre. Procura, também, problematizar as transformações políticas e econômicas observadas nesses dois espaços desde a industrialização do município e a instituição da região metropolitana.

Os aspectos populacionais e habitacionais, além do crescimento urbano são abordados no Capítulo 2. Sobre o crescimento urbano, foram consideradas três etapas diferenciadas de seu desenvolvimento: especulação, loteamentos e urbanização desordenada; intervenção do Estado e grandes projetos; e, condomínios residenciais/investimento privado, em cada uma destas etapas verificamos a atuação de diferentes agentes da produção do espaço urbano.

O processo de construção do espaço industrial de Gravataí é apresentado no Capítulo 3, através do histórico relativo às relações do município dentro da região metropolitana e das políticas governamentais implementadas neste âmbito. Os diferentes territórios industriais constituídos a partir desse processo são igualmente identificados e apresentados neste capítulo.

Nas considerações finais, buscamos sintetizar as discussões realizadas nos capítulos anteriores através da caracterização das formas do espaço urbano-industrial em Gravataí nos dois diferentes períodos de acumulação do capital que delimitamos.

Acreditamos que o texto desta dissertação não esgota totalmente as questões levantadas. Entretanto, consideramos que através desta estratégia de pesquisa elaborada foi possível chegar a respostas importantes sobre o espaço urbano-industrial de Gravataí.

CAPÍTULO 1

O MUNICÍPIO E SEU LUGAR NA REGIÃO METROPOLITANA

Gravataí, até os anos 1960, configurava-se como um município de economia essencialmente agrícola. Seu processo de industrialização se constituiu a partir de alguns fatores como a proximidade de Porto Alegre e as políticas de âmbito federal, estadual e municipal que convergiram no sentido de implantar em seu território um parque industrial. Esta convergência se manifesta após a delimitação da Área Metropolitana de Porto Alegre e a instituição das regiões metropolitanas nacionais pelo governo federal, mediante as políticas de planejamento implementadas via governo estadual. Este processo se consolidou na década de 1980, e constituiu um importante parque industrial no município. Desde o final dos anos 1990, a instalação da montadora de automóveis General Motors do Brasil (GMB) em Gravataí denota a inclusão do Estado do Rio Grande do Sul no ramo automobilístico representado por este tipo de empresa.

Estes dois momentos, de formação de um parque industrial e de ser o palco da instalação de uma grande empresa de características globais, foram possíveis através das relações que a cidade passou a estabelecer com a metrópole e, principalmente, pelas relações da metrópole com o seu entorno.

Um movimento de saída das indústrias de Porto Alegre, intensificado a partir dos anos 1970, transferiu para Gravataí uma importante parcela das empresas que até então exerciam suas atividades na capital. Esta migração foi impulsionada pelo crescimento urbano que passou a inviabilizar atividades industriais, tornando mais atrativos os municípios limítrofes da capital, os quais ofereciam, já naquele momento, vantagens fiscais para garantir um melhor lugar na concorrência por novos empreendimentos. Os incentivos por parte do governo estadual às indústrias para a aquisição de terrenos com toda a infra-estrutura necessária nos Distritos

Industriais, também contribuíram. E, ainda, a localização próxima às vias de acesso, o que possibilitava um melhor escoamento da produção.

A mão-de-obra necessária para estas atividades já vinha se instalando desde a década de 1950 nesses municípios e era oriunda do contingente de pessoas que migrou do campo e de cidades menores para Porto Alegre, em busca de trabalho. Impedidas de se instalarem na capital pelo preço dos terrenos e das moradias, tornaram-se atores no processo de urbanização de seus municípios limítrofes.

A desconcentração industrial e o crescimento urbano da metrópole para além de seus limites intensificaram o processo de metropolização na RMPA.

1. 1 O MUNICÍPIO

Segundo Barbosa (2000), Gravataí no século XVIII correspondia a uma área de sesmaria. Suas origens estão relacionadas com o aldeamento indígena nos campos de Viamão e a colonização portuguesa no Rio Grande do Sul que se concentrou próxima ao litoral, ou seja, entre Rio Grande, Rio Pardo e o nordeste do Estado.

A primeira leva de índios missioneiros chegou aos campos do Gravataí no ano de 1763, conduzidas pelo Capitão de Dragões Antônio Pinto Carneiro, procedentes das aldeias do Rio Pardo, composta por mais de mil índios, que deram origem aos fundamentos da Aldeia, sob a invocação de Nossa Senhora dos Anjos. (BARBOSA, 2000, p. 255)

A 29 de dezembro de 1769 foi “oficializada a criação do Povo de Nossa Senhora dos Anjos, através de uma instrução especial que estabelece as normas de administração do mesmo” (BARBOSA, 2000). A partir de então foram tomadas as primeiras medidas com o objetivo de urbanizar a aldeia, que segundo Rosa (2000) contava com “2.712 almas”, pelo então Governador da Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, Brigadeiro José Marcelino de Figueiredo:

José Marcelino determinou, então, que fossem matriculados os índios, que fossem construídos prédios públicos, que ruas fossem abertas, que houvesse a divisão das terras e terrenos, que árvores frutíferas fossem plantadas, que os índios fossem radicados no plantio do trigo, que moinhos de trigo houvesse aqui e acolá, que olaria existisse aqui, havendo tijolos e telhas para suprir as necessidades da Aldeia e ainda parte do mercado do Porto dos Casais. (ROSA, 2000, p.180)

Apesar dos esforços para melhorar as povoações, a Coroa Portuguesa se voltou, durante o século XIX, para a garantia da região da fronteira oeste, deixando um pouco à própria sorte as áreas já conquistadas:

Se por um lado Gravataí era obscurecida pelo crescimento da sede municipal (Porto Alegre), por outro, era marginalizada pela política expansionista de ocupação de áreas “livres” no oeste do estado, que necessitavam ser ocupadas. (BARROSO, 1988, pág. 130)

No transcorrer do século XX, Gravataí gradualmente se modifica, primeiramente nas formas de acesso à capital. No começo do século, o transporte coletivo era feito com veículos de tração animal (carruagens, diligências, breques, aranhas) três vezes por semana, em direção à capital. Em uma das vezes faziam o transporte do correio.

Na década de 1920 surgem os primeiros ônibus. “O ponto de chegada era o canto esquerdo do Mercado Público, na Avenida Borges de Medeiros, esquina com a rua Voluntários da Pátria, em Porto Alegre” (ROSA, 1987, p. 70).

Antes mesmo das redes de saneamento básico (água, esgoto), foi instalada em Gravataí a primeira linha telefônica que possibilitava a comunicação da administração com a sede administrativa do Estado:

A primeira linha telefônica da Vila foi inaugurada na administração do intendente coronel Antonio Afonso de Jesus, em 1903, ligando Gravataí a Porto Alegre. [...] O telefone era de gancho e movido a manivela. (ROSA, 1987, p.56)

No início do século, a luz elétrica atendia somente à Prefeitura e seus arredores. Até 1919, a iluminação era feita por lampiões a querosene. Um motor, também a querosene, substituiu os lampiões. Em seguida, um dínamo, ligado a um motor de uma fábrica de moer café fornecia energia à prefeitura das 18h às 24h. “Desde que queimou o dínamo até a inauguração da rede, a cidade ficou à mercê da luz da lua por nove meses” (ROSA, 1987, p.64).

O Dr. Loureiro conseguiu trazer a luz da Toca de São Leopoldo, custando a rede 90 contos de réis. Para conseguir essa verba, o prefeito Loureiro fez um acordo com os pecuaristas e comerciantes de maior poder aquisitivo [...] O General José Diogo Brochado da Rocha, prefeito de Viamão, colaborou com 20 contos, levando a luz também para Viamão, captando-a na altura do Morro do Coco. O

prefeito Loureiro inaugurou a luz na cidade em 27 de agosto de 1932. (ROSA, 1987, p.64)

Atualmente, “está em Gravataí a maior subestação distribuidora da Eletrosul, responsável por 60% da energia que chega ao Rio Grande do Sul transportada da Usina de Itaipu” (ACIGRA, 2001, p.50). Em 2001, a luz elétrica atendia 86% das casas e 96% das ruas (PREFEITURA MUNICIPAL DE GRAVATAÍ *apud* ACIGRA, 2001, p. 72).

Até 1952, o abastecimento de água em Gravataí era feito por carros-pipa. “A hidráulica foi construída nesta época” (ROSA, 1987, p. 107). Em 2000, de um total de 67.031 domicílios, 49.421 eram abastecidos pela rede geral, 15.954 por poço ou nascente e 1.656 por outras formas². Conforme a administração atual, o abastecimento de água atinge 98% da zona urbana.

Na década de 1980, o saneamento básico na cidade era “muito deficiente” (SILVEIRA, 1990, p.225). Em 1991, apenas 0,5% das moradias possuíam instalação sanitária ligada à rede geral de esgoto ou pluvial e 78,1% utilizavam a fossa séptica. Nos dados censitários de 2000 se percebe algumas melhorias com a modificação destes valores para 32,9% e 45,5%, respectivamente³. Ver Anexo I.

As condições administrativas do município e seus limites políticos também sofreram alterações. Desmembrada de Porto Alegre em 1880, Gravataí foi elevada à categoria de cidade em 1938, como demonstra o Quadro 1.

Sua área total se reduziu por conta dos desmembramentos realizados, dando origem a municípios que hoje, juntamente com Gravataí, fazem parte da Região Metropolitana de Porto Alegre: Canoas, Cachoeirinha e Glorinha.

A zona rural representa 76% da área total do município e é caracterizada pela presença de pequenas e médias propriedades onde prevalecem a pecuária leiteira e a produção de hortifrutigranjeiros (ACIGRA, 2001, p.75).

Divide seus limites territoriais com os municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão, Glorinha, Taquara, Sapucaia e Novo Hamburgo. Todos pertencentes a RMPA. E está subdividida em cinco distritos: Distrito Sede, Distrito do Barro Vermelho, Distrito da Morungava, Distrito do Itacolomi e Distrito do Ipiranga.

² www.metroplan.rs.gov.br, acesso em 19.08.04.

³ Dados do IBGE – Censos Demográficos 1991 e 2000.

Quadro 1 – Gravataí: evolução administrativa do município

Ano	Medida Administrativa	Fato
1809	Provisão de 7 de outubro	Freguesia do Município de Porto Alegre
1880	Lei nº 1247 de 11 de junho	Vila e Sede de Município (desmembrado de PoA)
1880	Instalação do Município em 23 de outubro	Início efetivo do governo local com a atuação da 1ª Câmara Municipal
1938	Decreto nº 7.199 de 31 de março.	Elevação à categoria de Cidade
1939	Decreto nº 7.839 de 27 de junho	1º desmembramento territorial: Criação do município de Canoas com as áreas do 4º distrito de Gravataí (Canoas), e do 6º distrito de São Sebastião do Caí (Santa Rita)
1965	Lei nº 5.090 de 9 de novembro	2º desmembramento territorial: Criação do município de Cachoeirinha (até então, 2º distrito de Gravataí)
1988	Plebiscito realizado em 10 de abril	3º desmembramento territorial: Emancipação dos distritos de Glorinha e Dom Feliciano, ficando Glorinha como sede do novo município

Fonte: BARROSO, 1988, p. 132 –
Adaptado por A. C. FERNANDES.

O município é administrado pelo Partido dos Trabalhadores desde 1997. A população estimada pelo IBGE, em 2007, corresponde a 261.150 habitantes, ocupando uma área total de 464 Km². O Produto Interno Bruto (PIB) em 2003 foi igual a R\$ 3.248.540.000,00 e o PIB per capita R\$ 12.826,00⁴. Em 2004, segundo os resultados divulgados pelo IBGE (março/2007), o PIB do município se elevou 20,6% em relação a 2003, totalizando R\$ 3.894.463.000,00. O PIB per capita passou ao valor de R\$ 15.031,00. Gravataí foi o único município a subir de posição no ranking estadual neste período, segundo o PIB total, passando da sexta para a quinta colocação⁵.

A indústria de transformação responde praticamente pela metade do número de empregos formais na cidade. Entre o período 1994-2003 obteve acréscimo de 36,87%. O setor de comércio, neste mesmo período, obteve crescimento de 67,33% e o setor administração pública, defesa e seguridade social cresceu 29,21%⁶. A Tabela 1 demonstra a participação desses setores em um total de 32.645 empregos formais no município relativos ao ano de 2002 (SMDET, 2004).

⁴ www.gravatai.rs.gov.br, acesso em 04/03/2007.

⁵ www.fee.tche.br, acesso em 04/03/2007. Em dezembro de 2007, quando esta dissertação já estava concluída, foram divulgados os resultados do PIB de 2005 no Rio Grande do Sul. Gravataí se manteve na quinta posição, razão pela qual julgamos não ficar prejudicado o nosso trabalho.

⁶Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo de Gravataí, 2004, p. 11.

Tabela 1 - Gravataí: os três setores que mais empregaram em 2002 (nº absoluto e %)

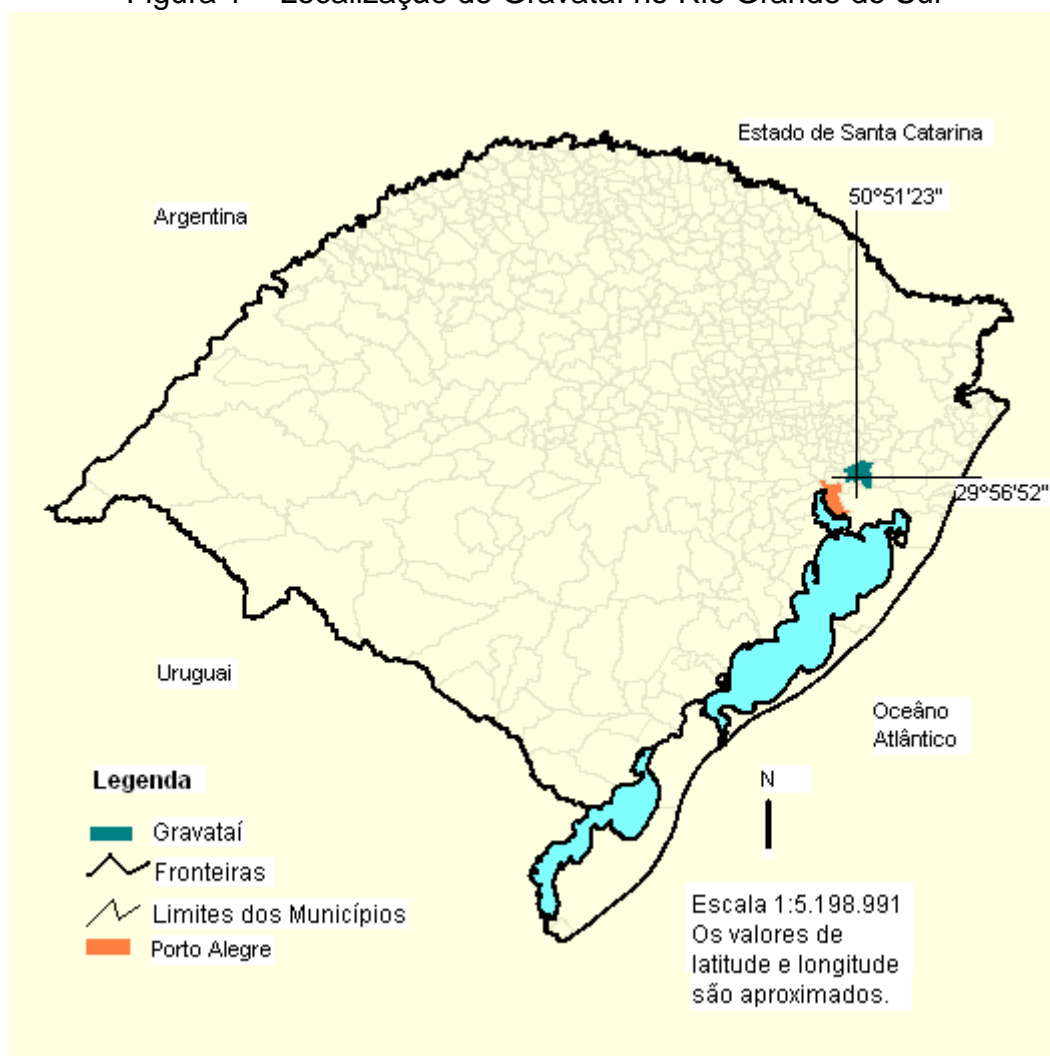
Setor Econômico	Empregos	% do Total
Indústria de Transformação	15.851	48,56%
Comércio, Reparação de Veículos Automotores, Objetos Pessoais e Domésticos	4.441	13,60%
Administração Pública, Defesa e Seguridade Pessoal	4.072	12,47%
Total geral de empregos no município e percentual dos três setores	32.645	74,63%

Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo – Dados Estatísticos sobre a Economia de Gravataí, 2004, p. 35.

Adaptado por A. C. FERNANDES.

A sua ocupação urbana tem sido palco de grandes transformações nas últimas quatro décadas. Abriga loteamentos originados do desmembramento de áreas rurais que permanecem na mesma condição; outros inicialmente irregulares e que se transformaram em área urbana; conjuntos habitacionais implementados pelas políticas nacionais de desenvolvimento urbano através do Sistema Financeiro de Habitação (SFH); e mais recentemente os condomínios verticais e principalmente horizontais tornaram-se o padrão de construção de moradias, voltados para diferentes estratos sociais. Estas transformações se inserem no contexto metropolitano, não sendo, em nosso entendimento, endêmicas ao município. Nesse sentido, a próxima seção é dedicada aos processos que contribuíram para a constituição da Região Metropolitana de Porto Alegre.

Figura 1 – Localização de Gravataí no Rio Grande do Sul



Fonte: A base de elaboração do mapa e a escala foram consultados em www.geolivre.rs.gov.br, acesso em 10/12/2007.

Modificado por A. C. FERNANDES.

1. 2 A REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE

Um dos pressupostos desta pesquisa é de que o espaço urbano-industrial de Gravataí, na atualidade, é resultado do processo de expansão de Porto Alegre, enquanto metrópole. Com essa premissa, buscou-se compreender a formação da RMPA através de pesquisas bibliográficas, que resultaram nas fontes citadas durante o texto desta seção.

Também foi realizada entrevista com o professor Luiz Gonçalves Miranda – Arquiteto Urbanista, ex-professor da Faculdade de Arquitetura da UFRGS, mestre em Geografia, ex-Secretário de Planejamento do Município de Gravataí e ex-integrante da comissão nomeada pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul em

1967 para delimitar a Região Metropolitana de Porto Alegre. A entrevista foi utilizada como referencial para a elaboração do histórico da RMPA até o início dos anos 1990, com autorização do mesmo.

1.2.1 Caminhos e descaminhos da RMPA

A institucionalização das Regiões Metropolitanas Brasileiras, apesar de não regulamentada, já estava prevista no texto constitucional de 1967. O artigo 157 inclui indicativamente a questão das regiões metropolitanas, ficando o Governo Federal com a competência de instituí-las⁷.

Com base neste artigo, o governo do Rio Grande do Sul nomeou uma comissão técnica denominada Grupo Executivo da Região Metropolitana (GERM) para iniciar os estudos de delimitação da futura Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA).

Para definir a área metropolitana de Porto Alegre se adotou três critérios: 1- a continuidade dos espaços “urbanizados” (...); 2- os fluxos de transporte, fundamentalmente de transporte de passageiros e 3- as funções exercidas por cada um dos centros urbanos periféricos ao espaço urbano da capital do Estado (GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, 1968, p. 11).

Depois de concluído o estudo, foi criado um Conselho Metropolitano de Municípios (CMM) que assessorado pelo grupo técnico decidia sobre o planejamento da região.

Na sua primeira delimitação, a região era composta pelos seguintes municípios: Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, Porto Alegre, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão (MIRANDA, 2003, p. 17).

Esta forma de organização funcionou até 1973, quando através de Lei Complementar o Governo Federal formalizou as primeiras Regiões Metropolitanas Brasileiras:

As primeiras Regiões Metropolitanas do Brasil foram instituídas em 1973. Através da Lei Complementar Federal 14, de 8 de junho, foram

⁷§ 10 – A União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, visando à realização de serviços de interesse comum. (CONSTITUIÇÃO DA REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1967)

estabelecidas oito: as Regiões Metropolitanas de Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Salvador e São Paulo. No ano seguinte, foi criada a do Rio de Janeiro, pela Lei Complementar 20, de 01/07/74 (www.emplasa.sp.gov.br, acesso em 22/03/2007).

Modificou-se a partir de então a forma de organização da região. O Conselho de Prefeitos foi substituído por outro, composto por três Secretários do Estado, o Prefeito da Capital e um Prefeito dos demais municípios. Em 1975, o grupo executivo se transformou em Fundação Metropolitana de Planejamento (Metroplan), tendo como objetivo planejar a RMPA⁸. Foi implementado um novo plano, baseado no binômio emprego – habitação⁹.

Os processos de instalação de indústrias, a expansão e melhoria da rede viária e das redes de infra-estrutura e equipamentos, a ampliação da área ocupada para fins residenciais – por meio de parcelamento de glebas rurais, de loteamentos e da implantação de conjuntos habitacionais – e a densificação de áreas previamente ocupadas consolidaram o espaço metropolitano (IPEA, 2002, p.31).

Mesmo com estas iniciativas, o planejamento regional constituía-se em um processo complexo, pela quantidade de gestores e pela multiplicidade de interesses que eles representavam.

Na década de 1970 o Governo do Estado planejou a implementação de Distritos Industriais em algumas localidades¹⁰. Na RMPA, “desenvolveu-se a localização de indústrias ao longo do eixo Leste-Oeste, conformado pela BR-290, por ação direta do poder público, que implantou dois distritos industriais importantes: o Distrito Industrial de Cachoeirinha e o Distrito Industrial de Gravataí” (IPEA, 2002, p. 31).

O governo fazia o projeto para a implantação dos loteamentos industriais, desapropriava as áreas, garantia a infra-estrutura para o funcionamento das empresas. As indústrias eram selecionadas a partir de um cadastramento onde manifestavam o interesse pela localização nestas áreas.

⁸ A Metroplan é o órgão de gestão urbana e regional do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, que tem como objetivo promover o desenvolvimento integrado entre os municípios. (www.metroplan.rs.gov.br, acesso em 10/02/2007).

⁹ O Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM) já estava sendo elaborado por uma equipe técnica binacional - Deutsche Project Union , DPU (Alemanha) e Grupo Executivo da Região Metropolitana , GERM (Brasil) – antes da oficialização da METROPLAN (Adaptado de IPEA, 2002).

¹⁰ O Governo do Estado neste período fez levantamento em cinco municípios para implantação de distritos industriais: Gravataí, Cachoeirinha, Butiá, Rio Grande e Santa Maria. (CEDIC, 1976) Sendo que somente os de Gravataí e Cachoeirinha, situados na RMPA, se efetivaram.

O industrial fará à Secretaria da Indústria e Comércio uma consulta a fim de que a mesma emita, através de seu órgão de análise, um laudo preliminar de enquadramento, onde se estabelecerá qual a melhor localização para o empreendimento e que tipos de incentivos beneficiarão o industrial. [...] A CEDIC se comprometerá pela cessão de um lote, que será dado através do laudo preliminar de enquadramento anteriormente referido. Após esse laudo a CEDIC fará a localização da empresa no Distrito ou Área Industrial para a qual a mesma for designada (CEDIC, maio/1976, p.32).

Havia uma diferenciação entre os distritos instalados na RMPA. O Distrito Industrial de Gravataí estava destinado à ocupação por indústrias do ramo mecânico-metalúrgico de porte médio e grande, e o Distrito Industrial de Cachoeirinha às indústrias de pequeno e médio porte dos ramos mecânico, elétrico e metalúrgico. A ocupação dos mesmos foi feita “especialmente por empresas até então situadas no município de Porto Alegre que buscavam realocização” (CEDIC, junho/1976, p.5).

Muitas empresas se deslocaram da zona norte de Porto Alegre porque dentro dos limites da capital alegavam não haver condições para sua expansão.

Com freqüência, tornava-se indesejável a expansão no próprio local onde os estabelecimentos estavam originalmente situados – no interior do grande centro urbano em crescimento. Para a quase totalidade das indústrias, a localização nessas áreas de alta valorização imobiliária, muito próximas ao centro da cidade, não se constitui em um fator importante para o sucesso do empreendimento, sendo, pelo contrário, desfavorável devido ao congestionamento do trânsito e a dificuldade em transportar matérias primas e produtos finais. Nesses novos locais, além de disporem de um espaço mais amplo, os estabelecimentos industriais continuam suficientemente próximos do grande centro urbano para desfrutarem das economias de localização e de urbanização por eles proporcionados (ALONSO, 1988, p. 9 e 10).

A grande maioria destas empresas não exigia uma qualificação muito grande da mão-de-obra, e além de aumentarem a oferta de empregos nestas cidades pequenas, propiciaram uma nova situação para a região¹¹.

Ao mesmo tempo em que a participação de Porto Alegre no valor da produção da indústria gaúcha diminuía de 21,45% em 1970 para 17,49% em 1975 e para 14,72% em 1980, a parcela correspondente

¹¹ A previsão feita pelos estudos de implantação era de que o Distrito de Gravataí gerasse cerca de 4.800 empregos e o de Cachoeirinha 7.000. (CEDIC, 1976, p. 7 e 10)

ao restante da Região Metropolitana subia de 27,38% para 31,49% na primeira metade da década, chegando a 31,25% ao seu final (ALONSO, 1988, p. 8).

Isto significou uma modificação nos empregos da capital, e não a diminuição de sua oferta. Segundo Gottdiener (1993), “as alterações na economia urbana significam muito mais novas relações de trabalho e mudanças na força de trabalho do que a mera sinalização de uma perda absoluta de empregos” (p.252). Afirmção que se confirma na análise de ALONSO (1988) sobre a capital:

Em outras palavras, a capital gaúcha, embora tenha perdido posição quanto à indústria, aumentou seu peso relativo dentro da economia do Estado durante as últimas décadas. Isso decorreu do fato de as perdas verificadas em termos de produção industrial terem sido compensadas por ganhos obtidos na maior parte das atividades terciárias. Assim, a parcela da capital, no que diz respeito ao item demais serviços, passou de 21,07% em 1939 para 30,73% em 1980 (ALONSO, 1988, p. 7).

Analisando a “desconcentração metropolitana” no sul dos Estados Unidos, Gottdiener (1993) demonstrou “que a produção do espaço ocorreu, no geral, não por causa apenas dos processos econômicos, porém, mais especificamente, por causa de uma articulação conjunta entre o Estado e o setor imobiliário, que forma a vanguarda das transformações espaciais” (p.241), conforme pode ser observado no Quadro 2. No processo de construção do espaço urbano-industrial da RMPA, observam-se situações semelhantes, ou seja, a ocupação das áreas próximas da capital metropolitana primeiro se deu com a construção de moradias e delimitação de zonas residenciais, e só depois é que as indústrias se deslocaram para a periferia.

Os municípios localizados no entorno de Porto Alegre tiveram um crescimento demográfico intenso, gerando uma ocupação desordenada que se iniciou antes da implementação dos programas federais e estaduais de habitação, a qual não foi resolvida pelos mesmos.

Absorviam a população que migrava do campo e das pequenas cidades para as grandes cidades em busca de emprego, fixando moradia onde havia a possibilidade de encontrar terrenos baratos.

Quando em 1954 os Municípios de Porto Alegre e Canoas criaram leis específicas sobre o loteamento do solo, os loteadores passaram a dirigir suas atividades na direção leste-oeste da Capital (municípios próximos à BR 290: Gravataí, Viamão e Guaíba). A expansão dos loteamentos nessa direção, sem regulamentação, não foi acompanhada de estímulos na esfera produtiva, fazendo com que esses municípios adquirissem caráter de cidades-dormitório (MAMMARELLA, BARCELLOS e KOCH, 2004, p. 6 e 7).

Quadro 2 – Características do processo de desconcentração metropolitana

Característica	Descrição
Desenvolvimento	A necessidade de grandes áreas de terra para a construção de casas fora da cidade central é resolvida pela conversão de terra de uso agrícola para o suburbano. As construções podem acontecer por encomenda, em pequena escala ou com grandes projetos.
Especulação	Os especuladores são o primeiro grupo a penetrar na área rural, comprando terra cultivada disponível e mantendo-a para futura subdivisão uma década antes do desenvolvimento.
Empreendimento	Os empreendedores podem ser oriundos de fora ou locais, diferenciando-se pelo tipo de construção que realizam. Os de fora tendem a construir grandes projetos (projetos residenciais extensivos, apartamentos e edifícios de escritório, shopping centers), e os locais tendem a atuar em escala menor (casas individuais). A ação dos construtores locais visa a preencher as margens dos grandes projetos e, dessa maneira, acabam ajudando a criar o padrão característico de dispersão suburbana.
Relações com Poder Político Local	As atividades dos governos locais, inclusive projetos de planejamento, zoneamento e regulamentação de código de edificações, se tornam todas altamente políticas em favor de interesses imobiliários. Além disso, líderes políticos locais usam muitas vezes o cargo público de forma corrupta, a fim de tirar vantagens pessoais e para o partido de sua capacidade de regulamentar o uso da terra nas regiões que estão crescendo rapidamente.
Organização da Sociedade Civil	A oposição às prioridades de desenvolvimento é amplamente desorganizada. Aqueles que sofrem as maiores inconveniências e suportam os custos tentam muitas vezes modificar as características do ambiente construído e torná-las mais a seu gosto.

Fonte: GOTTDIENER (1993), p. 245 a 247.
Organizado por A. C. FERNANDES.

Os loteamentos irregulares aconteceram apesar das exigências legais de controle sobre a ocupação do solo que colocava condições de infra-estrutura para a autorização dos loteamentos (água, luz, esgoto, etc.), e ao mesmo tempo encareciam os terrenos. Com os resultados obtidos de pesquisa realizada com operários da construção civil e de metalúrgicos na região, sobre suas condições de moradia, Debiagi (1990) apresenta as seguintes considerações:

As formas de obtenção dos terrenos e casas passam por um sistema de poupança própria. Os terrenos adquiridos nem sempre se localizam em áreas legalizadas. No entanto cerca de 47% dos casos

indicam terreno próprio ou em aquisição. Alguns desses casos incluem situações em que aparece mais de uma unidade por terreno, que é dividido entre membros da mesma família. Apenas 14% indicam utilizar um terreno cedido, e 20% moram em áreas invadidas. Em todos os casos, a compra é direta, sem nenhuma interferência do sistema financeiro, por prestação ou outra forma de transferência de poupança que possa existir (DEBIAGI, 1990, p.169).

A maior parte das áreas irregulares acabou incorporada à malha urbana dos municípios através da extensão dos serviços de infra-estrutura e de projetos de regularização fundiária, ainda que de forma precária, gerando um custo social que se refletiu em toda população. Incluem-se aqui os loteamentos originados do parcelamento de áreas originalmente rurais.

A Tabela 2 demonstra como ainda na década de 1980 muitos municípios da RMPA se encontravam na condição de cidades-dormitório, onde “a oferta de empregos é menor do que a metade da População Economicamente Ativa, caracterizando-os como concentradores de mão-de-obra” (DEBIAGI, 1990, p.165).

Conforme a Tabela 2, em 1980, o total de pessoas que moravam em Gravataí e trabalhavam no setor industrial era de 15.039 trabalhadores. Enquanto isto, 9.499 trabalhadores estavam empregados em indústrias do município. Em relação às atividades industriais não há caracterização de cidade-dormitório, visto que a oferta de empregos industriais no município é superior a metade da população economicamente ativa.

Já nas atividades de comércio e de serviços, a diferença entre a população economicamente ativa e o pessoal ocupado é inferior a metade da primeira. O que caracteriza, segundo o critério adotado, a situação de cidade-dormitório em relação a estas atividades, nesse período. A oferta de empregos em cada município, por atividade, é demonstrada no item pessoal ocupado da Tabela 2.

Tabela 2 – RMPA: população economicamente ativa (PEA) e pessoal ocupado (PO) por atividade econômica em 1980 (nº absoluto)

	INDÚSTRIA		COMÉRCIO		SERVIÇOS	
	PEA	PO	PEA	PO	PEA	PO
Alvorada	9.515	1.285	4.733	1.440	12.516	451
Cachoeirinha	9.021	4.305	3.879	1.572	7.953	892
Campo Bom	12.677	11.223	916	936	2.165	376
Canoas	28.696	16.006	14.318	7.946	32.334	3.968
Estância Velha	4.471	4.048	370	250	1.188	618
Esteio	8.573	5.057	2.439	1.710	6.653	888
Gravataí	15.039	9.499	4.596	2.106	12.545	1.310
Guaíba	8.719	7.465	1.845	1.275	5.843	800
Novo Hamburgo	37.608	33.588	5.946	5.810	15.763	4.119
Porto Alegre	75.157	70.163	73.339	69.581	271.809	73.460
São Leopoldo	19.206	16.218	3.961	3.485	14.140	2.561
Sapiranga	15.297	14.554	810	801	1.934	395
Sapucaia do Sul	15.612	7.645	2.631	1.523	7.020	1.114
Viamão	6.201	1.222	5.563	2.010	17.421	738
RMPA	265.792	202.281	125.346	100.445	409.284	91.690

Fonte: IBGE - Censos de 1980 in Debiagi, 1990, p.177.
Adaptado por A. C. FERNANDES.

Iniciativas institucionais para a solução dos problemas habitacionais e do crescimento urbano foram implementadas nacionalmente, antes mesmo da institucionalização das RM's nacionais. Na década de 1930 foi instituído o crédito imobiliário através das Caixas e Institutos de Aposentadoria e Pensões (CAPs e IAPs), mas não havia uma política nacional de habitação.

Eram entidades de assistência e previdência social, organizadas por categorias profissionais e regulamentadas pelo Estado. [...] CAPs e IAPs concediam empréstimos para financiar a compra, a construção ou a reforma da casa, assim como a aquisição do terreno. Também podiam dar fianças de aluguel. [...] alguns institutos ainda construíram conjuntos residenciais, cujas unidades foram alugadas e/ou vendidas (CARRION, 1987, p.69).

O rápido crescimento dos centros urbanos e as dificuldades de acesso à moradia (déficit de unidades, preço da terra, valor dos aluguéis) resultaram em ocupações irregulares, desprovidas de infra-estrutura urbana, e na proliferação de subabitações (favelas).

A problemática da habitação e do desenvolvimento urbano no Brasil mereceu atenção especial a partir de 1964, ano em que se instalou no país o regime militar. A primeira iniciativa foi o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG) – 1964-1966, estendido até 1967 - que no “capítulo XII [...] mencionava a urgente necessidade de estabelecimento de uma vigorosa política habitacional, dado o rápido crescimento da população urbana nacional (63% entre 1950-1960)” (SCHMIDT, 1983, p. 103).

Foram, então, criados o Sistema Federal de Habitação (SFH) e o Banco Nacional de Habitação (BNH). Os investimentos do BNH, a partir de 1968, foram ampliados na área do desenvolvimento urbano (infra-estrutura de saneamento e transporte), tornando-o de fato o “órgão centralizador da política urbana” (CARRION, 1987, p.76) – como se procura demonstrar no Quadro 3.

Quadro 3 – BNH: áreas de atuação e porcentagem dos investimentos em 1983 (%)

Área de Atuação	Investimento	Ações Realizadas
Habitação	66,8%	Produção e comercialização de unidades residenciais, financiamento de materiais de construção (consumidor) e operações complementares (terrenos, lotes urbanizados, infra-estrutura e equipamentos comunitários de conjuntos, complementação da habitação)
Desenvolvimento Urbano	31,1%	Saneamento, transporte, urbanização, equipamentos comunitários, fundos regionais de desenvolvimento urbano e pólos econômicos
Operações Complementares Especiais	2,1%	Materiais de construção (produtor), operações financeiras (repasso, garantia, fiança, participação e outras, exclusive reservas técnicas, como aplicações em ORTN) e estudos, pesquisas, treinamento e assistência técnica

Fonte: Carrion, 1987, p. 76.
Adaptado por A. C. FERNANDES.

Sobre o papel e a origem dos recursos do SFH, Maricato (1987) faz as seguintes considerações:

[...] o SFH foi uma forma eficaz de ampliar a provisão de habitações no Brasil, seja através da criação e do fortalecimento de empresas

capitalistas ligadas ao financiamento, à produção e à venda de moradias, seja quando disciplinou a drenagem de recursos de poupança voluntária (principalmente cadernetas de poupança) pelo Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE) e de recursos compulsórios, o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), uma espécie de fundo-desemprego constituído de 8% das folhas salariais dos trabalhadores regidos pela CLT (MARICATO, 1987, p.30).

Centralizada pelo governo federal, a política habitacional e de desenvolvimento urbano no território brasileiro era implementada via projetos estaduais e municipais, públicos ou privados, necessariamente aprovados pelas Companhias de Habitação Popular (COHAB'S).

A extensão dessa política aos estados da federação se deu pela criação das Companhias de Habitação Popular (COHAB'S), através da Lei Federal 4.830 de 21 de agosto de 1964. Suas ações estavam dirigidas aos Estados e municípios, com assistência de órgãos federais, e a função de executar a elaboração de planos diretores, projetos e orçamentos para a solução de problemas habitacionais (www.habitacao.rs.gov.br, acesso em 04/05/2007).

No Rio Grande do Sul e na Região Metropolitana de Porto Alegre o financiamento do desenvolvimento urbano foi realizado através da COHAB-RS. Esta “estava encarregada de promover no estado o Plano Nacional de Habitação Popular (Planhap), instituído em 1973, e os demais programas do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e do governo do estado” (IPEA, 2002, p.121). Inicialmente, os recursos do BNH eram destinados ao financiamento de moradias à parcela da população com renda entre um e três salários mínimos. As inadimplências decorrentes das modalidades de financiamento e do baixo poder aquisitivo, tornaram difícil o acesso dessa parcela à casa própria via SFH.

A partir de 1976, momento em que o BNH redirecionou sua atuação para a faixa superior (três a cinco salários mínimos) do segmento popular do mercado habitacional, houve certa retomada do processo de loteamentos, com vistas não à venda de lotes individualizados, mas à construção e venda de conjuntos habitacionais. Este processo foi bastante intenso, no período 1976-1982, em que foram construídos vários conjuntos, na RMPA, destacando-se Porto Alegre, Gravataí, Guaíba e Alvorada, municípios onde se concentrou a quase totalidade das unidades habitacionais construídas em conjuntos, na região – cerca de 37.000 até 1982 (CARRION, 1987, p. 110).

A iniciativa privada também construía por intermédio da COHAB, apresentando projetos e mediante concorrência. Inúmeras firmas de loteamentos trabalhavam construindo conjuntos habitacionais. Apesar da implementação destes programas e políticas, a década de 1980 chegou ao fim sem que as questões da habitação, nas grandes cidades brasileiras, estivessem resolvidas.

[...] existem, hoje (1987), vários conjuntos apenas parcialmente ocupados, que têm sido objeto de constantes invasões, feitas, no geral, por famílias cuja renda não ultrapassa os três salários mínimos (52,3%) e que residiam, anteriormente, em moradias alugadas (55,3%) (METROPLAN apud CARRION, 1987, p. 111).

Outra solução encontrada pela população de baixa renda nas metrópoles brasileiras, e também na RMPA, foi a construção de moradias em áreas irregulares.

A ilegalidade das ocupações de terra, a irregularidade de loteamentos e construções chegaram a índices tão altos nas cidades brasileiras (à exceção de Brasília) que superam na maior parte dos casos, em muito, as ocupações regulares (MARICATO, 1987, p.31).

Na RMPA, no início dos anos 1990, existiam 721 vilas irregulares, sendo que 217 encontravam-se na capital (METROPLAN, 1992, p.70). Não estão inseridas nestes números as “ocupações irregulares em loteamentos e em conjuntos habitacionais” existentes em vários municípios da região (Ibidem, p. 8).

Entende-se por vilas irregulares as áreas de terras invadidas, de propriedade pública ou privada, que se caracterizam por: a) ilegalidade da posse da terra; b) irregularidade urbanística; c) carência de infra-estrutura física e social; d) sítio inadequado; e) má qualidade das habitações (METROPLAN, 1992, p.8).

A Tabela 3 demonstra o total de habitantes na RMPA em “vilas irregulares” no início dos anos 1990. Consideramos importante a apresentação desses dados pois, ainda hoje, as prefeituras dos municípios que compõe a região metropolitana têm em sua pauta a regularização fundiária dessas vilas, ação que compreende projetos de urbanização e instalação de infra-estrutura, além de processos jurídicos relativos à propriedade do solo urbano.

Tabela 3 – RMPA: participação da população de vilas no conjunto da população em 1991 (nº absoluto e %)

Município	Número de Casas em Vilas	Pop. Estimada nas Vilas	Pop. Vilas / Pop. Total	População Total -1991
Porto Alegre	96.945	387.778	30,7%	1.262.631
Municípios da RMPA	56.536	237.451	13,5%	1.753.329
Total da RMPA	153. 481	625.229	20,7%	3.015.960

Fonte: Metroplan, 1992, p.77.
Adaptado por A. C. FERNANDES.

Em relação à industrialização, a RMPA na segunda metade dos anos 1980 configurava-se como a terceira maior região industrializada do país, ficando atrás somente de São Paulo e Rio de Janeiro. Além disso, 32,3% dos estabelecimentos industriais do Brasil estavam concentrados nas regiões metropolitanas. Esse dado se torna relevante quando comparado ao número de pessoas ocupadas nacionalmente nesse setor, que era de 49,07% do total nacional. Pode-se inferir desses números que as indústrias de maior porte estavam localizadas nas RMs nacionais. E, ainda, a participação da RMPA no total das regiões metropolitanas era referente a 9,73%, e no total nacional 3,14%.

Tabela 4 – Regiões Metropolitanas: distribuição do número de estabelecimentos industriais e pessoal ocupado em 1985 (nº absoluto)

Região Metropolitana	Nº de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado
São Paulo	31.470	1.565.873
Rio de Janeiro	13.216	427.721
Porto Alegre	6.512	242.847
Belo Horizonte	4.830	159.308
Curitiba	3.102	101.434
Recife	2.820	86.095
Fortaleza	2.010	69.536
Salvador	1.979	70.773

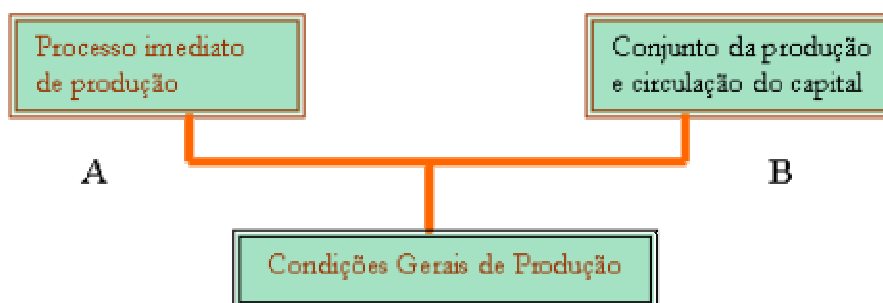
Belém	965	28.495
Total RM's	66.904	2.752.082
Brasil	207.157	5.608.704

Fonte: IBGE – Censos Econômicos, 1985.
Adaptado por A. C. FERNANDES.

No tocante aos processos internos da RMPA, observa-se primeiramente uma reciprocidade entre a capital e os municípios limítrofes, incluindo Gravataí, que se num movimento pendular da população, agitavam diariamente os caminhos e a economia da capital, por outro, eram o receptáculo dos fragmentos que “explodiam na metrópole”: das indústrias que migravam por estarem “asfixiadas” pelo avanço da urbanização, que também expulsava a população suburbana para fora de seus limites; e dos migrantes de todas as partes que procuravam nas suas proximidades novas possibilidades de sobrevivência¹².

Uma segunda observação é que a expansão do setor industrial nestes municípios efetivamente só teve êxito por sua relação de proximidade com a capital e pela convergência do conjunto de políticas implementadas com essa finalidade no âmbito federal, estadual e municipal que garantiram, além de incentivos, a infraestrutura necessária para sua instalação. Lencioni (2007), resgata o conceito marxista de condições gerais de produção: “a relação entre o processo imediato de produção (A) e o conjunto da produção e circulação do capital em geral (B) se dá por meio das condições gerais de produção”.

Figura 2 - A unidade entre o processo de produção e o conjunto da produção e circulação do capital



¹² A referência à explosão da metrópole é também utilizada por MONTE-MÓR (2004): “O termo explosão é tomado emprestado à Henri Lefebvre (1999, 2001), denotando o espraimento do fenômeno urbano, o avanço da cidade sobre a não-cidade, ocasionados mormente pela penetração e disseminação do capitalismo industrial” (p. 1).

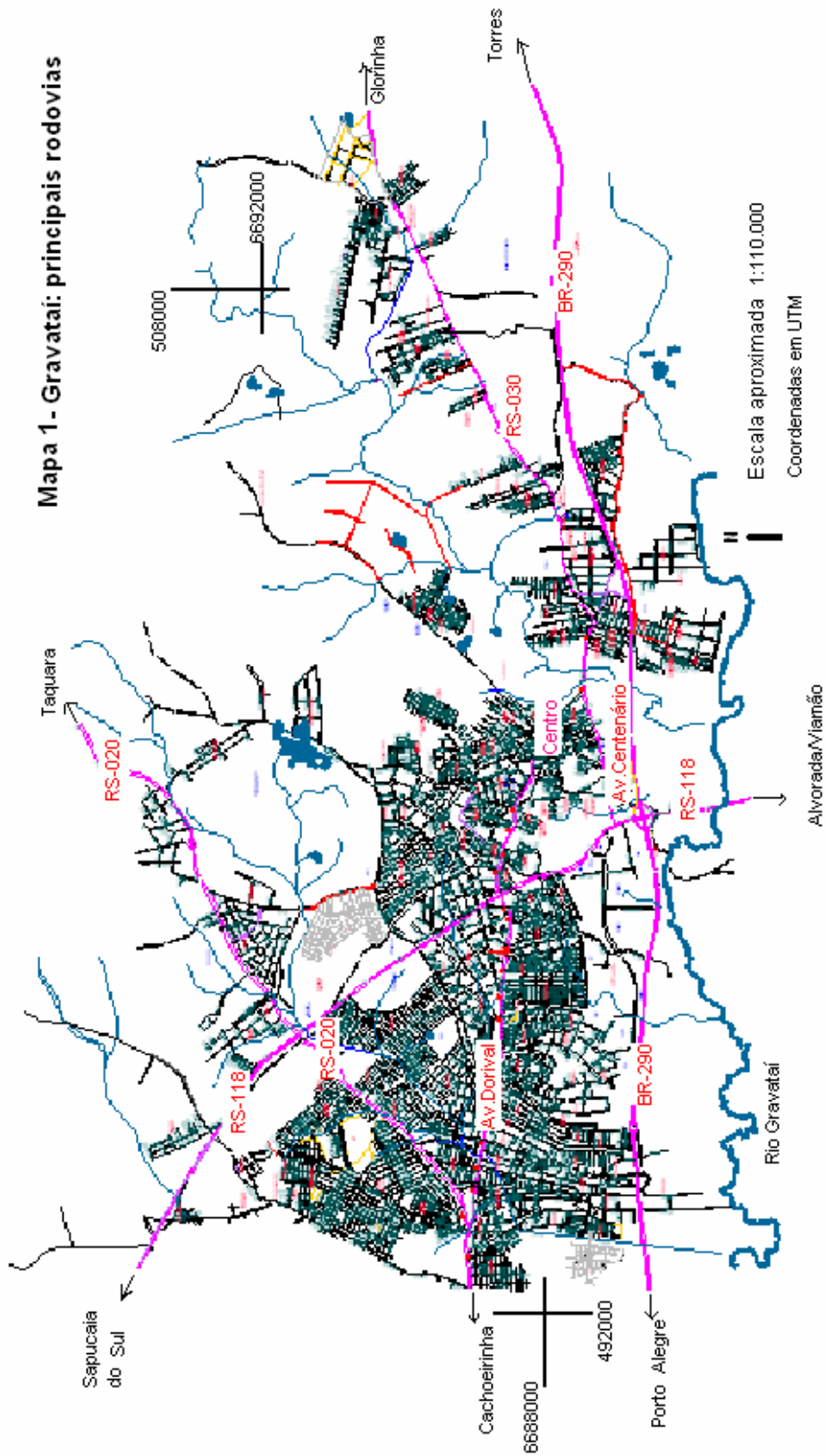
Essas condições gerais de produção, examinadas da perspectiva de sua materialidade, podem ser definidas como materiais e imateriais. Por exemplo, no primeiro caso temos as vias de circulação material para o transporte de mercadorias e pessoas, os oleodutos para transporte do petróleo e de seus derivados, as hidrovias, as rodovias, os aeroportos, etc. E, no segundo caso, as condições gerais de produção imateriais, como as redes de energia e telecomunicações, que embora requeiram infra-estrutura material que lhe dão suporte, possuem uma dinâmica que não se consubstancia em formas corpóreas, como são os fluxos de informações e comunicações (LENCIONI, 2007).

As condições gerais de produção se estabelecem no urbano propiciando sua aglutinação, na forma de regiões metropolitanas, onde se concentram as atividades produtivas “de ponta” e serviços voltados à gestão do capital, que necessitam de alta tecnologia e mão-de-obra qualificada (concentração de trabalho intelectual).

A integração das vias de circulação material com as redes de circulação imaterial e com os centros de formação profissional apresenta-se aglomerada e assume uma dimensão regional e uma inserção global. Essas duas dimensões são mais densas e coesas na cidade-região, forma fenomênica do urbano na contemporaneidade (LENCIONI, 2007).

A autora aponta uma nova dimensão metropolitana: a cidade-região. Suas características de concentração se realizam sob condições diferenciadas daquelas quando da criação das regiões metropolitanas nacionais. Estas novas formas de produzir o espaço metropolitano são apresentadas na próxima subseção, onde se optou por manter a denominação “região metropolitana”.

Mapa 1 - Gravataí: principais rodovias



Fonte: www.gravatai.rs.gov.br/downloads/. Mapa Viário de Gravataí (versão extra-oficial). Modificado por A. C. Fernandes e N. S. V. Fujimoto.

1.2.2 A flexibilização da gestão metropolitana

No Brasil, desde a promulgação da Constituição Federal de 1988 as regiões metropolitanas nacionais passaram a ser legisladas pelos governos estaduais, através da inclusão desta temática em suas respectivas constituições. Cabe também aos estados a delimitação de Regiões Metropolitanas, que podem fazê-lo mediante Lei Complementar, desvinculando do Governo Federal a legislação sobre elas¹³.

Com essas modificações nas competências legislativas do território brasileiro, inicia-se nos anos 1990 um novo período de gestão que se diferencia do anterior, principalmente, pela descentralização governamental e pela autonomia dos governos estaduais.

Segundo Ribeiro (2003), atualmente as Regiões Metropolitanas no Brasil não obedecem a um padrão previamente estipulado, ocasionando uma diversidade de critérios decorrentes da descentralização da política urbana iniciada com o fim do regime militar que culminou com o texto constitucional de 1988. Inicia-se um novo momento de organização e gestão das metrópoles: “Essa nova fase combina diferentes formas de associações compulsórias – reguladas pelos três níveis de governo - com diversas modalidades voluntárias de associação” (AZEVEDO & GUIA, 2003, p.214).

Como exemplo, além das modificações de âmbito federal no que se refere à gestão metropolitana e urbana do país, pode-se citar a autonomia explícita nas Constituições Estaduais, especialmente no caso do Rio Grande do Sul, onde a criação de instituições de gestão dos segmentos territoriais está condicionada “a edição da lei municipal que aprove a inclusão do Município na entidade criada” (Emenda Constitucional Nº 28, § 2º, 21/12/01).

Chama também a atenção o fato de que os órgãos deliberativos previstos no § 2º são específicos e individuais para cada forma de organização, objetivando atender a diversidade dos espaços regionais¹⁴.

¹³ Surgiram, a partir de então, várias outras Regiões Metropolitanas na Federação: RM de Maceió (AL); RM de Vitória (ES); RM de Goiânia (GO); Grande São Luís (MA); RM do Vale do Aço (MG); RM de Londrina e RM de Maringá (PR); RM de Natal (RN); RM de Florianópolis, do Vale do Itajaí, do Norte/Nordeste Catarinense, da Foz do Rio Itajaí, RM Carbonífera e de Tubarão (SC); RM da Baixada Santista e RM de Campinas (SP); Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE (DF) (www.emplasa.sp.gov.br – 26/12/2006).

¹⁴ Na representação do conselho deliberativo da Aglomeração Urbana do Litoral Norte são previstos cinco representantes de Ong's atuantes na aglomeração (Lei Complementar Nº 12.100, 27/05/04), o que não se observa na composição dos outros conselhos.

Até o momento, o Rio Grande do Sul possui uma Região Metropolitana (Porto Alegre) e três Aglomerações Urbanas (Aglomeração Urbana do Litoral Norte, Aglomeração Urbana do Nordeste e Aglomeração Urbana do Sul), e duas redes: a Rede de Cidades Históricas do Sul e a Rede de Municípios de Fronteira com Países do Mercosul.

Uma das conseqüências dessas modificações na legislação sobre a organização dos centros urbanos brasileiros foi a desregulamentação dos programas metropolitanos e de seus órgãos gestores.

A mais recente problemática metropolitana pode ser resumida no gradativo e crescente esmaecimento das tradicionais funções metropolitanas, tal como desenhadas nas décadas de 60 e 70, em especial essas de planejamento e coordenação inter e intragovernamental... Esse esmaecimento também se faz presente na administração pública estadual, pela perda de importância dos colegiados metropolitanos, reduzidos à quase inoperância, bem como do órgão metropolitano de planejamento, seja pela transferência que lhe fazem de atribuições executivas, tal como construção de rodovias... Seja pela diluição de sua vocação precípua em competências ampliadas de planejamento regional e urbano e de assistência técnica municipal em todo território do estado (IPEA, 2002, p. 137).

Também a atuação da Metroplan, inicialmente o órgão gestor da RMPA, sofreu modificações, estando agora centrada no controle sobre o transporte coletivo metropolitano e prestando assessoria às aglomerações urbanas do estado¹⁵: Aglomeração Urbana do Nordeste (AUNE); Aglomeração Urbana do Sul (AUSUL) e Aglomeração Urbana do Litoral Norte (AULINORTE)¹⁶.

A Metroplan, no cumprimento de suas competências, estabelece parceria com os Conselhos Regionais de Desenvolvimento (Coredes), com os municípios que os integram, bem como com entidades acadêmicas e ONGs, com a finalidade de produzir os insumos técnicos (estudos, pesquisas, planos e projetos) necessários à instrução e à fundamentação das demandas e das iniciativas regionais (BORBA, 2006, p.2).

¹⁵ A partir de 09.02.99, pelas alterações estatutárias estabelecidas no Decreto n.º 39.271, a Metroplan ficou encarregada de tarefas relacionadas à elaboração e à coordenação de planos, programas e projetos de desenvolvimento regional e urbano do Estado. Possui, ainda, a atribuição de órgão executor do Sistema Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros, conferida pela Lei Estadual n.º 11.127, de 09.02.98. Até 2003, a Metroplan esteve subordinada à Secretaria Estadual do Planejamento, passando à Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano, quando esta foi criada, em abril daquele ano - Lei n.º 11.898, de 08.04.03. (BORBA, 2006, p.2)

¹⁶ www.metroplan.rs.gov.br, acesso em 26/12/2006.

Uma das manifestações dessas mudanças na Região Metropolitana de Porto Alegre se expressa através da inclusão de novos municípios a partir de 1989, como demonstra o Quadro 4.

Quadro 4 – RMPA: composição dos municípios por tipo de inclusão

Ano	Por inclusão	Por emancipação	Nº de municípios
1973	Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí , Guaíba, Novo Hamburgo, Porto Alegre, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia e Viamão	nenhum	14
1989	Dois Irmãos, Ivoti, Parobé, Portão e Triunfo	Eldorado do Sul (Guaíba), Glorinha (Gravataí), Nova Hartz (Sapiranga e Parobé)	22
1994	Charqueadas	nenhum	23
1998	Araricá e Nova Santa Rita	nenhum	25
1999	Montenegro, São Jerônimo e Taquara	nenhum	28
2000	Arroio dos Ratos e Santo Antônio da Patrulha	nenhum	30
2001	Capela de Santana	nenhum	31

Fonte: Atlas social da Região Metropolitana de Porto Alegre in METROPLAN, 2003. Adaptado por A. C. FERNANDES.

Mesmo sem uma gestão específica e institucionalizada, se pode identificar na RMPA uma superposição de entidades e conselhos que traçam políticas diferenciadas no espaço metropolitano.¹⁷

Como primeiro exemplo citamos as Associações de Municípios, criadas voluntariamente e que figuram no cenário metropolitano mesmo antes de sua delimitação formal: os municípios da área metropolitana de Porto Alegre, delimitada em 1968, organizavam-se de forma associativa até 1973, quando foram criadas as RMs nacionais; as associações de municípios existentes no estado organizam-se de forma federativa desde 1976, através da FAMURS. Todos os municípios da RMPA

¹⁷ As informações a seguir sobre **Coredes, Associações de Municípios e Bacias Hidrográficas** foram retiradas de: Borba, S. V. A Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA): condições institucionais para a gestão metropolitana e a cooperação entre os municípios. Projeto **Como Andam as Metrôpoles Brasileiras?** Desenvolvido sob a coordenação do Observatório IPPUR/UFRJ e FASE, no período de outubro de 2004 a agosto de 2006, p.4 a 15. Disponível em: <<http://www.fee.tche.br/sitefee/download/metropole/09.pdf>>. Adaptado por A. C. FERNANDES.

fazem parte da Famurs, através de suas respectivas associações municipais, como demonstra o Quadro 5.

Associações de Municípios: A Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul (FAMURS) surgiu em Porto Alegre em maio de 1976, por iniciativa de um grupo de municipalistas que sentia necessidade de congregar as 19 Associações regionais de municípios então existentes em uma entidade de âmbito estadual dedicada a discutir os assuntos de interesse comum e representar seus filiados frente aos Governos Estadual e Federal. (BORBA, 2006, p. 9).

A FAMURS representa atualmente 25 associações regionais que congregam os 496 municípios do estado e as representa frente aos Governos Federal e Estadual. “Em 1988, a FAMURS foi reconhecida como entidade de utilidade pública (Lei n. 6.206/88) e, em março de 1994, como representante oficial dos municípios do Rio Grande do Sul (Lei n. 10.114)” (BORBA, 2006, p. 9).

Quadro 5 – RMPA: associações a que pertencem os municípios metropolitanos

ASSOCIAÇÃO	MUNICIPIOS DA RMPA
Associação dos Municípios da Grande Porto Alegre (Grampal)	Abrange 10 municípios, todos metropolitanos: Alvorada, Cachoeirinha, Canoas, Esteio, Glorinha, Gravataí , Nova Santa Rita, Porto Alegre, Sapucaia do Sul e Viamão.
Associação dos Municípios do Vale do Rio dos Sinos	Dos 18 municípios que a integram, 11 são metropolitanos: Araricá, Campo Bom, Dois Irmãos, Estância Velha, Ivoti, Nova Hartz, Novo Hamburgo, Parobé, Sapiranga, Taquara e São Leopoldo.
Associação dos Municípios da Região Carbonífera	Dos 11 municípios integrantes, seis pertencem a RMPA: Arroio dos Ratos, Charqueadas, Eldorado do Sul, Guaíba, São Jerônimo e Triunfo.
Associação dos Municípios do Vale do Caí	Capela de Santana, Montenegro e Portão.
Associação dos Municípios do Litoral Norte	Santo Antônio da Patrulha.

Fonte: (<http://www.famurs.com.br>), in Borba (2006).
Adaptado por A. C. FERNANDES.

Na década de 1990 foram criados os *Conselhos Regionais de Desenvolvimento* (Coredes), através da Lei nº 10.283. Segundo Borba (2006), estes conselhos atuam intermediando os interesses locais na elaboração de políticas urbanas e regionais, indicando prioridades de investimento para os planos orçamentários de nível estadual, e são compostos pelos “prefeitos e presidentes de

câmaras municipais, deputados com domicílio eleitoral na região, representantes de instituições de ensino superior e demais organizações de expressão regional” (BORBA, 2006, p. 5).

Conselhos Regionais de Desenvolvimento: Os Coredes foram instituídos em 1991, através da Lei nº 10.283, com a função de intermediar os interesses locais na elaboração de políticas urbanas e regionais, dentro de um programa de descentralização administrativa que buscava dar maior transparência às ações do poder público. [...] Desde sua origem, os Coredes atuam na indicação de prioridades de investimento para as regiões, atribuição previstas em legislação estadual dos planos plurianuais e orçamentos anuais. A parcela correspondente a cada Corede é definida com base em um conjunto de variáveis indicativas do grau de necessidades de cada região (BORBA, 2006, p. 5).

Inicialmente, os municípios da RMPA não participavam dos Coredes “em função de indefinições quanto à forma de articulação com outras instâncias – especialmente os orçamentos participativos, que, por essa época, começavam a ser implantados” (BANDEIRA, 1999, p.34, *apud* BORBA). A localização dos municípios metropolitanos na delimitação dos Coredes está descrita no Quadro 6.

Quadro 6 – RMPA: situação dos municípios na composição dos Coredes

COREDE	MUNICÍPIOS
Metropolitano Delta do Jacuí	Porto Alegre, Gravataí , Cachoeirinha, Alvorada, Guaíba, Eldorado do sul, Triunfo, Viamão, Glorinha, Santo Antonio da Patrulha.
Vale dos Sinos	Canoas, Esteio, Nova Santa Rita, Sapucaia do Sul, São Leopoldo, Novo Hamburgo, Campo Bom, Estância Velha, Dois Irmãos, Sapiranga, Araricá, Nova Hartz, Portão, Ivoti.
Centro – Sul	Charqueadas, Arroio dos Ratos, São Jerônimo.
Paranhana – Encosta da Serra	Parobé e Taquara.
Vale do Caí	Capela de Santana e Montenegro.

Fonte: Borba, (2006), p. 8.

Adaptado por A. C. FERNANDES.

A delimitação dos Coredes procurou manter a forma de organização associativa já existente dos municípios “desde que mantida a contigüidade territorial

exigida na Lei nº 10.086” (BORBA, 2006, p.9). Apesar disso, há diferenciações na delimitação dos Coredes e das Associações de Municípios.

Atuam também nos municípios delimitados como metropolitanos na RMPA os *Comitês de Bacias Hidrográficas*¹⁸. A Região Metropolitana de Porto Alegre se encontra na Região Hidrográfica do Guaíba que é formada por um total de nove bacias hidrográficas. Os municípios metropolitanos abrangem seis dessas bacias e, em todas elas “existem comitês formalmente constituídos e integrados ao Programa para o Desenvolvimento Socioambiental da Região Hidrográfica do Guaíba do qual a Metroplan é um dos órgãos co-executores” (BORBA, 2006, p. 11).

Vários municípios metropolitanos têm partes de seu território incluídas em área de mais de uma dessas bacias, conforme se demonstra no Quadro 7.

Existem municípios da RMPA que integram a Rede de Mercocidades - *Associação de Cidades do Mercosul*, fundada em 1995 com o objetivo de favorecer a participação dos municípios no processo de integração regional, propiciar um fórum institucional para as cidades do Mercosul e desenvolver o intercâmbio horizontal entre as municipalidades, segundo o estipulado em seus estatutos (Ver Anexo II).

[...] En noviembre de 1995, se realizó en la ciudad de Asunción la I Cumbre de Alcaldes, Intendentes y Prefeitos donde se firmó el Acta Fundacional de Mercociudades. Las ciudades fundadoras fueron doce: Asunción (Paraguay), Rosario, La Plata, Córdoba, Buenos Aires (Argentina), Florianópolis, Porto Alegre, Curitiba, Río de Janeiro, Brasília, Salvador (Brasil), y Montevideo (Uruguay). [...] Desde entonces, la red ha venido ampliándose e incorporando nuevos miembros. Actualmente cuenta con 181 ciudades asociadas de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela, Chile y Bolivia, donde viven más de 80 millones de personas. (www.mercociudades.org, acceso em 20/03/2007)

¹⁸ Os Comitês de Bacias Hidrográficas são organizações civis que, dentre outras (consórcios e associações intermunicipais; organizações técnicas e de ensino e pesquisa e organizações não governamentais) integram o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos (Singreh). Criado pela Lei nº 9.433/97, o SINGREH estabeleceu um arranjo institucional baseado em novos princípios de organização para a gestão compartilhada do uso da água, cujo órgão máximo é o Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH). De caráter normativo e deliberativo, o CNRH tem a atribuição de promover a articulação do planejamento de recursos hídricos nos níveis nacional, regional, estadual; deliberar sobre os projetos de aproveitamento de recursos hídricos; acompanhar a execução e aprovar o Plano Nacional de Recursos Hídricos. Cabe ao CNRH decidir sobre a criação de Comitês de Bacias Hidrográficas em rios de domínio da União, baseado em uma análise detalhada da bacia e de suas sub-bacias, de tal forma que haja uma otimização no estabelecimento dessas entidades (Resolução no 05 de 10 de abril de 2000). Esses Comitês se reportam ao nível federal através dos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/srh/sistema/cnrh.html>>.

Quadro 7 – RMPA: bacias hidrográficas a que pertencem os municípios

BACIA HIDROGRÁFICA	MUNICÍPIOS DA RMPA
Bacia Hidrográfica do Lago Guaíba	Canoas, Eldorado do Sul, Guaíba e Nova Santa Rita
Bacia Hidrográfica Rio Gravataí	Alvorada, Cachoeirinha, Canoas, Glorinha, Gravataí , Porto Alegre, Santo Antônio da Patrulha, Taquara e Viamão
Bacia Hidrográfica dos Sinos	Araricá, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Capela de Santana, Dois Irmãos, Estância Velha, Esteio, Glorinha, Gravataí , Ivoti, Nova Hartz, Nova Santa Rita, Novo Hamburgo, Parobé, Portão, Santo Antônio da Patrulha, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Taquara
Bacia Hidrográfica do Caí	Araricá, Capela de Santana, Dois Irmãos, Estância Velha, Ivoti, Montenegro, Nova Hartz, Nova Santa Rita, Portão, Sapiranga e Triunfo
Bacia Hidrográfica do (Baixo) Jacuí	Arroio dos Ratos, Charqueadas, Eldorado do Sul, Montenegro, São Jerônimo e Triunfo
Bacia Hidrográfica do Taquari-Antas	Montenegro e Triunfo

Fonte: Borba (2006).
Adaptado por A. C. FERNANDES.

Como se demonstra no Quadro 8, a Rede de Mercocidades representa outra instância de agregação presente na RMPA. De caráter voluntário, atua na escala supranacional, voltada principalmente para o desenvolvimento urbano, a troca de experiências e a construção do espaço regional do Mercosul.

Quadro 8 – RMPA: cidades que pertencem a rede de Mercocidades

Cidade	Ano de Associação	Administração Política no ano de ingresso
Porto Alegre	1995	Partido dos Trabalhadores
Alvorada	2003	Partido dos Trabalhadores
Gravataí	2004	Partido dos Trabalhadores
Esteio	2005	Partido Socialista Brasileiro
São Leopoldo	2005	Partido dos Trabalhadores
Viamão	2005	Partido dos Trabalhadores

Fonte: www.mercociudades.org (acesso em 15/04/2007).
Organizado por A. C. FERNANDES.

Mesmo não sendo foco desta pesquisa, chama a atenção o fato de que os municípios da RMPA que aderiram à *rede de mercocidades* estivessem sendo administrados por partidos da esquerda no Brasil no momento de sua associação. Desde 1º de janeiro de 2006 houve duas alterações: Porto Alegre passou a ser administrada pelo Partido Popular Socialista (PPS) e Alvorada pelo Partido

Trabalhista Brasileiro (PTB). No total, são 64 cidades brasileiras integrantes da rede, e Porto Alegre figura entre as cidades fundadoras¹⁹.

As transformações da gestão metropolitana que apresentamos neste estudo se restringem a RMPA, e não englobam o conjunto das RM's nacionais. Trazem a tona o debate sobre o significado dessa delimitação regional e o contraste com as políticas exercidas no âmbito federal durante as décadas de 1970 e 1980.

Hoje, não parece mais possível falar de uma política de gestão específica para a Região Metropolitana de Porto Alegre. As políticas existentes e de alguma forma atuantes na RMPA são elaboradas e executadas por uma diversidade de entidades e instituições vinculadas as esferas municipais, estaduais, nacionais e supranacional, sem necessariamente possuir especificidades metropolitanas.

Inicialmente delimitada por critérios que visavam atender à Legislação Federal sobre o ordenamento e desenvolvimento do território nacional representada pela criação das RMs nacionais (1973), a RMPA passou, em 1989, a ser regulamentada por Lei Estadual. Percebe-se que não somente foi modificada a responsabilidade administrativa de gestão, mas também o “caráter rígido” do território originalmente delimitado. Tornou-se um território “flexível”, admitindo novas inclusões municipais.

Os Conselhos Regionais de Desenvolvimento (COREDES) e os Comitês de Bacias Hidrográficas instituídos nos anos 1990, são gestores que atuam na região com políticas de âmbito estadual, formando fóruns de discussão e elaboração de políticas de intervenção diferenciados que atestam a heterogeneidade do território metropolitano.

E, ainda, a Rede de Mercocidades representa outra instância de agregação regional presente na RMPA. De caráter voluntário, atua na escala supranacional, voltada principalmente para o desenvolvimento urbano, a troca de experiências e a construção do espaço regional do Mercosul.

Com o exposto, consideramos que a organização do espaço metropolitano de Porto Alegre, nos dias atuais, se realiza através da: superposição de entidades e

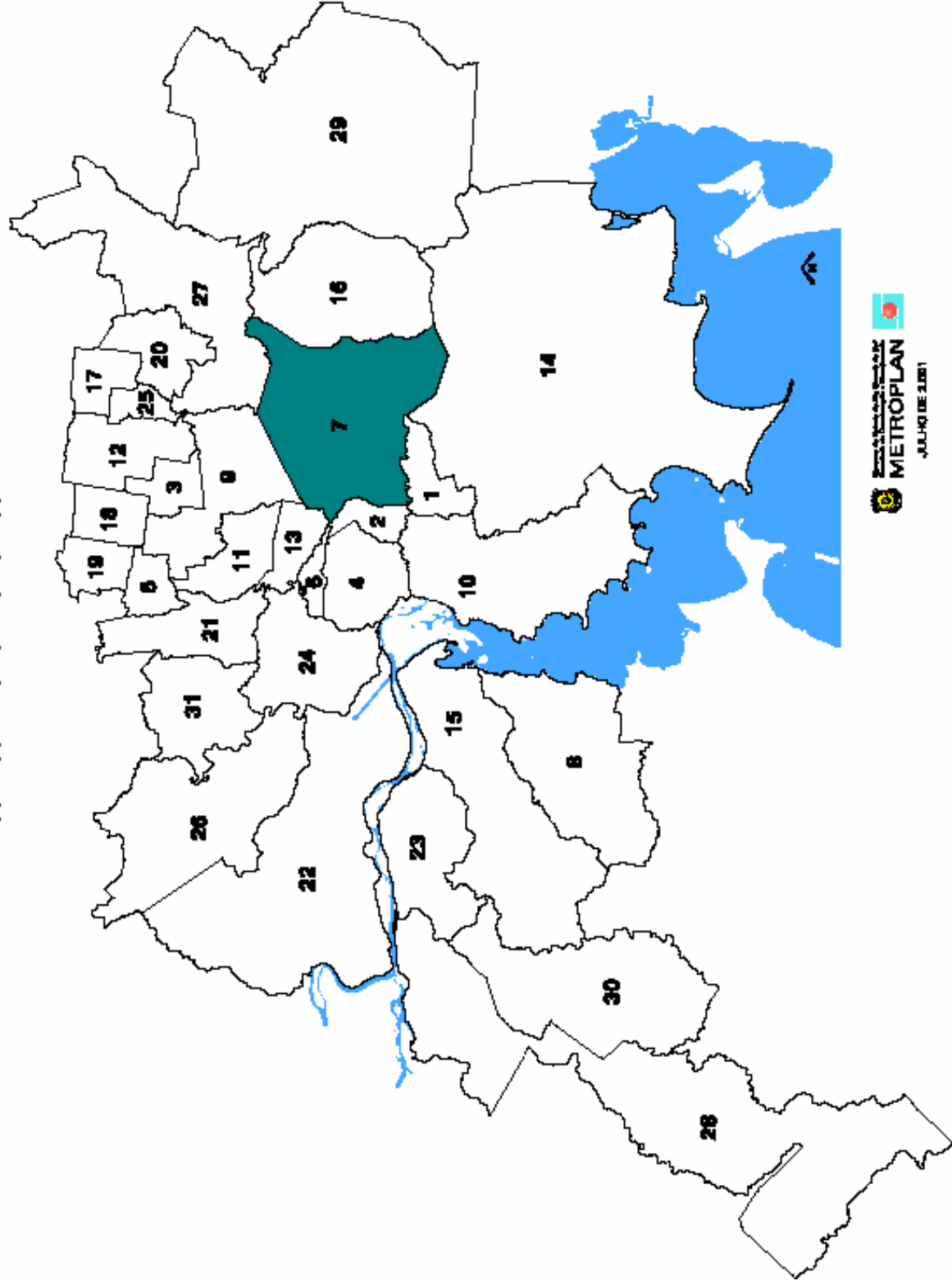
¹⁹ **Alvorada**, Araraquara, Barra do Ribeiro, Bela Vista, Belém, Belo Horizonte, Brasília, Camaçari, Campinas, Caxias do Sul, Contagem, Coronel Sapucaia, Cuiabá, Curitiba, Diadema, **Esteio**, Florianópolis, Fortaleza, Foz do Iguaçu, Goiânia, **Gravataí**, Guairá, Guarulhos, Jacareí, Joinville, Juiz de Fora, Londrina, Macaé, Mauá, Maringá, Mossoró, Niterói, Osasco, Paranhos, Penápolis, Piracicaba, **Porto Alegre**, Praia Grande, Recife, Ribeirão Preto, Rio Claro, Rio de Janeiro, Rio Grande, Salvador, Santa Maria, Santana de Parnaíba, Santa Vitória do Palmar, Santo André, Santos, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, São Carlos, São José do Rio Preto, **São Leopoldo**, São Paulo, São Vicente, Sumaré, Suzano, Taboão da Serra, Uberlândia, Várzea Paulista, **Viamão**, Vitória, Vitória da Conquista.(www.mercociudades.org -acesso em 15/04/2007).

conselhos com políticas diferenciadas; desregulamentação das atribuições da Metroplan; legislação estadual em substituição à legislação federal; inclusão de novos municípios; menor intensidade do processo de imigração; e do fortalecimento das leis municipais.

Na atual forma de organização do espaço metropolitano de Porto Alegre são percebidos novos movimentos de ordenamento do capital na(s): melhoria e ampliação das vias já existentes; atualização das tecnologias de comunicação; estratégias de ação organizadas com os governos locais e/ou supranacionais; - nos investimentos externos através de compra e/ou associação com o capital nacional/local; novas plantas de produção industrial; - no maior investimento do capital imobiliário privado; e no deslocamento do setor de serviços para o entorno da capital.

REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE

- COMPOSTA POR 31 MUNICÍPIOS -



MUNICÍPIOS INTEGRANTES DA "RMPA"

A PARTIR DE:

- **1873**
 - 1 ALVERADA
 - 2 CACHOEIRINHA
 - 3 CAMPO BOM
 - 4 CANOAS
 - 5 BITÀNCIA VELHA
 - 6 ESTEIO
 - 7 SINAVATAI
 - 8 BELÉMIA
 - 9 NOVO HAMBURGO
 - 10 PORTO ALEGRE
 - 11 SÃO LEOPOLDO
 - 12 SAPUCAIA
 - 13 BARCELONA (D. EL)
 - 14 YVAMBO
- **1888**
 - 15 BLDORADO DO SUL
 - 16 GLOMERINA
 - 17 NOVA HANTZ
 - 18 DOIS IRMÃOS
 - 19 POTTI
 - 20 PARQUE
 - 21 PORTÃO
 - 22 TRUPO
- **1894**
 - 23 CHARQUEADAS
- **1896**
 - 24 NOVA SANTA RITA
 - 25 AMÉRICA
- **1899**
 - 26 MONTENEGRO
 - 27 TAGUARA
 - 28 SÃO JERÔNIMO
- **2000**
 - 29 SANTO ANTÔNIO DA PATRULHA
 - 30 ARRIO DOS RIOS
- **2001**
 - 31 CAPELA DE BANTANA

1.3 GRAVATAÍ E A RMPA

Esta seção tem por objetivo situar Gravataí no contexto metropolitano, buscando relacionar as transformações por que passou nas últimas décadas com sua condição de município integrante da Região Metropolitana de Porto Alegre.

Até a metade do século XX, a principal atividade econômica do município se referia ao setor primário e visava o comércio externo, principalmente com a capital. As terras eram dedicadas, quase na sua totalidade, à cultura de vários tipos de cereais, inclusive a do arroz.

A maior cultura, porém, era a da mandioca, contando com 230 atafonas²⁰, e a produção anual calculada em 300.000 sacos de 50 quilos, sendo Gravataí um dos maiores produtores da farinha do Estado. Seguia-se a cultura da cana-de-açúcar para a fabricação de aguardente, cuja produção era de 5.000.000 litros, havendo 41 alambiques e 17 fábricas de rapadura. A exportação total do Município atingia a mais de 2000\$000 (dois mil contos de réis) anuais (ROSA, 1987, p. 73).

Mesmo no início da década de 70, ainda é possível constatar a importância da economia agrícola para a cidade. Rosa (1987) refere-se à administração de Lídio da Silveira Peixoto (1969–1972) da seguinte forma:

Sem margem de erro, seu nome ficou inserido nos anais das administrações municipais devido à melhoria do estado das estradas rurais, indo ao encontro das aspirações daqueles que procediam ao escoamento da sua produção agrícola (ROSA, 1987, p. 108).

Na década de 1960 e início dos anos 1970, a indústria de produtos alimentares era a mais numerosa²¹. Fato citado pelo Departamento de Planejamento Regional e Urbano nos estudos para a delimitação da Área Metropolitana de Porto Alegre na década de 1960²².

Desde os anos 1960, percebe-se um movimento de modificação no “peso” dos setores de atividades em sua economia.

As mudanças econômicas e sociais em Gravataí se intensificaram no momento em que se integra a RMPA, passando de cidade-dormitório, com

²⁰ Atafonas são moinhos de mandioca (observação nossa).

²¹ IBGE – Censos Industriais 1960 e 1970.

²² A especialização... Os municípios periféricos Gravataí e Viamão tinham seu parque industrial concentrado na indústria alimentar (32,69% em Viamão e 58% em Gravataí) o que mostra uma dependência maior ao abastecimento direto das populações urbanas. (GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - Delimitação da Área Metropolitana de Porto Alegre, 1968, p.21)

economia agrícola, à cidade industrial, apesar de manter a mesma condição de dependência da capital em relação ao setor terciário. Constitui com essa modificação, uma outra esfera de relações dentro da região.

A criação destas novas instituições (regiões metropolitanas) é apoiada pela idéia de que recursos estratégicos mobilizados com a finalidade de atingir um desenvolvimento total devem ser disciplinados por uma concepção espacial centrada em pólos econômicos e sociais (SCHMIDT, 1983, p. 157).

Os pólos econômicos e sociais, nesse período, assumiram a forma de regiões metropolitanas. Neles foram investidos os recursos necessários para que se constituíssem as “condições gerais de produção”, com vistas a propiciar o crescimento do setor industrial.

A política urbana elaborada para as regiões metropolitanas foi “amparada” pela política do governo Estadual, que já em 1968, antecipando-se ao processo nacional, delimitou a Área Metropolitana de Porto Alegre, incluindo Gravataí. E, também, com os anseios da administração municipal, que desde o final dos anos 1950 se preocupava em elaborar políticas de atração industrial.

A convergência destas políticas é consolidada durante os anos 70 com a institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil, o planejamento e implantação de Distritos Industriais na RMPA (Cachoeirinha e Gravataí), o crescimento da capital que impulsionou os deslocamentos industriais, a construção do acesso à BR 290 no município, e as migrações populacionais em direção à região.

Esta transformação de município agrícola em industrial é relatada por Barroso (1988):

Gravataí, aquela primitiva aldeia indígena, depois povoado luso marginal, que já vinha desde os anos 1960 como parte da Área Metropolitana da Grande Porto Alegre, sediando um parque industrial, veio tomando rumo inverso ao de sua evolução bi-secular (BARROSO, 1988, p. 131).

O trabalho de Silveira (1990) ratifica estas afirmações, fazendo um diagnóstico sobre a situação de Gravataí na década de 1980:

Setor Primário: tem decrescido de maneira global. Poderá ser direcionado para a produção de frutas e hortigranjeiros porque favorecem alta concentração de mão-de-obra. *Setor Secundário:* é

o mais importante, notadamente a partir da instalação de algumas unidades fabris de grande porte. *Setor Terciário*: ainda é pouco expressivo, pois padece de forte influência de Porto Alegre (SILVEIRA, 1990, p. 225).

Importante ressaltar da análise de Silveira (1990) as alterações observadas no setor primário e secundário, o que reafirma a efetivação da cidade industrial em detrimento do perfil agrário. E também a pouca presença do setor terciário e sua dependência em relação à capital.

A instalação de indústrias é um processo que permaneceu no município e se estende até os dias de hoje. Segundo dados da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo de Gravataí, relativos ao ano 2002, “destaca-se o setor Industrial como responsável por 60,90% de todos os salários pagos mensalmente, seguido pelo setor Público com 11,68%, e pelo Comércio com 7,27%” (GRAVATAÍ, 2004, p. 15).

A Tabela 5 demonstra a evolução do número de estabelecimentos industriais e o pessoal ocupado no município:

Tabela 5 – Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado no período 1960 – 2004 (nº absoluto)

	Estabelecimentos	Pessoal Ocupado
1960	61	326
1970	124	829
1975	122	3.575
1980	169	9.499
1985	214	11.465
1996	851	9.852
2000	1.136	14.478
2004	1.290	18.642

Fonte: IBGE – Censos Industriais 1960, 1970, 1975, 1980, 1985; Contagem 1996, Censo 2000, Contagem 2004. Organizado por A. C. FERNANDES.

Considerando-se o período 1960-1985, houve um acréscimo no número de indústrias correspondente a três vezes e meia o total das mesmas em 1960, enquanto o pessoal ocupado cresceu vinte e nove vezes no mesmo período. Configurando não somente a consolidação do perfil industrial da cidade, mas também um padrão de produção que necessitava de um número expressivo de trabalhadores.

Entre 1985 e 2004, o número de indústrias aumentou em ritmo constante de 214 para 1.290 estabelecimentos, ou seja, pelo menos cinco vezes mais. Já o número de pessoas ocupadas na indústria, após uma redução de 1.613 pessoas ocupadas entre 1985 e 1996, apenas duplicou.

Estas duas situações descritas, em nosso entendimento, delimitam dois momentos de organização industrial que não correspondem à escala do “lugar Gravataí”, considerando-se as transformações por que tem passado tanto a economia como a sociedade em escala mundial:

Nós passamos, ao longo do último quarto do século XX, de um sistema econômico internacional a um sistema econômico global. Trata-se de uma importante mutação geopolítica das condições de produção, de competição e de interdependência.(BENKO, 2001, p.7)

Para explicar estas mudanças, Benko (2001) se reporta a Ohmae (1995) apresentando um quadro comparativo entre os dois sistemas.

Quadro 9 – Recomposição dos espaços e evoluções socioeconômicas

Período Industrial (1850-1975)	Período Informacional (a partir de 1975)
. Escala espacial dominante: Estado-Nação	. Escala espacial dominante: Estado-Região
. Estados: atores essenciais da economia (dirigismo/centralização)	. Atores econômicos: capitais privados, os meios informacionais, os consumidores e as empresas multinacionais.
. Centro de decisão: nacional	. Centro de decisão articulado entre o global e o local.
. Soberania Nacional	. Soberania dos cidadãos.
. Barreiras alfandegárias	. Abertura das fronteiras econômicas nacionais.
. Economia centrada na produção e consumo nacionais.	. Economia que acolhe o capital estrangeiro e empresas/habilidades de classe mundial, criando empregos de alta qualidade.
. Iniciativas públicas	. Constituição de redes autônomas de empresas privadas e entidades regionais interdependentes.
. Organização do território em âmbito nacional e centralizado (“de cima”) (redistribuição)	. Organização do território a partir do local, da região (“de baixo”)
. Estado-Providência	. Estado mínimo
. Regulação social estável	. Regulação social instável
. Lógica econômica majoritariamente fordista	. Lógica econômica baseada no modelo japonês
. Crescimento fortalecido	. Novas articulações entre atores locais
. Evoluções lentas	. Evoluções rápidas

Fonte: Benko, 2001, p. 12, conforme K. Ohmae, 1995 (revisto pelo autor).
Adaptado por A. C. FERNANDES.

Apesar de ter sido elaborado a partir das experiências dos países desenvolvidos, no quadro acima é possível encontrar no processo de industrialização brasileiro características semelhantes as descritas para o “Período Industrial”: a forte presença e centralização do Estado e visão de desenvolvimento baseado no crescimento econômico interno. Também, a referência a uma “lógica econômica majoritariamente fordista” se expressa no enorme contingente de trabalhadores ocupados nas indústrias do período. Sobre o modelo fordista, “instituído nas primeiras décadas do século XX”, pode-se dizer que “buscou estabelecer uma maior integração da estrutura produtiva, organizando-a em linhas de montagem, revelando uma forte dependência de trabalhadores especializados em todas as etapas da produção” (OLIVEIRA, 2007).

A esta lógica da modernidade, corresponde a produção em série, os grandes estoques de produtos e o consumo de massa, homogêneo. As empresas, neste período, utilizavam a organização proposta por H. Ford de forma combinada com os conceitos de F. W. Taylor sobre organização do trabalho. O quadro abaixo descreve os elementos desta combinação:

Quadro 10 – Modelos de Taylor e Ford

TAYLORISMO ¹	FORDISMO ²
<ul style="list-style-type: none"> -F. W. Taylor (1865-1915), engenheiro, EUA -Controle e disciplina do trabalho nas fábricas -Separação programada da concepção / planejamento das tarefas de execução (do trabalho) -Intensificação da divisão do trabalho. Cada tarefa corresponde a um posto de trabalho -Controle dos tempos e movimentos, objetivando eliminar o tempo ocioso (cronômetro) -Estímulo ao desempenho individual -Racionalização científica do trabalho -Estrutura hierarquizada -Produção de massa -Paradigma explicativo do regime de acumulação para o período compreendido entre o final da I Guerra Mundial até meados dos anos 70 	<ul style="list-style-type: none"> -Henry Ford (1863-1947), industrial, EUA -Separação entre concepção e execução do trabalho -Trabalho fragmentado e simplificado, com ciclos operatórios muitos curtos, requerendo pouco tempo para formação e treinamento dos trabalhadores -Fundamenta-se na linha de montagem acoplada a esteira rolante -Trabalho repetitivo, parcelado e monótono -Rígida disciplina para execução do trabalho, com ritmo e velocidade estabelecidos independentemente da vontade do trabalhador -Perda das qualificações do trabalhador que são incorporadas à máquina -Elevação do nível salarial -Trabalho distinto de concepção altamente qualificado -Produção seriada

Fonte:¹ CATTANI, 1997, p.247. ² LARANJEIRA, in CATTANI, 1997, p. 89.
Elaborado por A. C. FERNANDES.

Se, no primeiro momento, Gravataí se industrializou dentro dos padrões da produção fordista, no segundo, suas indústrias parecem ter acompanhado os padrões de produção desencadeados pela flexibilização e automação dos

processos de trabalho que na década de 1990 foram incorporados à economia brasileira e que já vinham se estruturando nas décadas anteriores nos países ricos. A aderência a estes novos processos pelo setor industrial pode explicar o fato de o número de estabelecimentos industriais ter crescido entre 1985 e 1996 (637 novas indústrias) enquanto que o pessoal ocupado no mesmo período teve uma redução de 14%.

No transcorrer dos anos 1970, as tecnologias propiciadas pelo uso da informática e pelos avanços nos sistemas de comunicação, bem como a modernização dos sistemas de transportes e de logísticas, promovem uma completa reestruturação produtiva com fortes implicações na forma como os trabalhadores são incorporados e na mobilidade espacial das atividades produtivas (OLIVEIRA, 2007).

Por sua origem, esta nova forma de organização da produção é denominada genericamente de Toyotismo²³. E, ao mesmo tempo em que se estruturou mundialmente, um conjunto de mudanças políticas, econômicas, sociais e culturais também se tornaram expressivas em escala mundial (pós-modernidade). As características deste novo modelo estão explicitadas no Quadro 11.

Este conjunto organizacional é acompanhado de um intenso processo de automação e inclusão das novas tecnologias da informação não só no setor produtivo industrial, mas também no financeiro e cada vez mais no setor de comércio e serviços.

No Brasil, esta reestruturação foi implementada efetivamente a partir dos anos 1990, com o governo neoliberal de Fernando Collor de Mello (1990-1992) e suas medidas de desregulamentação do Estado (Estado mínimo) e das relações trabalhistas, com a privatização indiscriminada de empresas públicas, em sua maioria sendo vendida para grupos estrangeiros. Tendo como resultado, além da inclusão brasileira no reordenamento do capital internacional e da diminuição da esfera de atuação Estatal, uma ampliação do setor informal da economia que passou a abrigar os trabalhadores excluídos da continuidade do processo de reestruturação.

²³Embora não seja consensual esta denominação, pois alguns autores preferem “pós-fordismo” ou “acumulação flexível”.

Quadro 11 – Modelo Japonês

TOYOTISMO	-Denominação referente à organização do trabalho em células na fábrica Toyota (indústria automobilística) após a II Guerra Mundial, Japão
a) Organização do processo de trabalho	-trabalho em equipes ou células -rompimento com a noção de posto de trabalho: ampliação da tarefa, do ciclo de movimentos e/ou operações a cargo de um indivíduo -certo grau de autonomia a coletivos operários -atribuição das tarefas de controle de qualidade do produto e/ou manutenção de máquinas e equipamentos aos operários da produção
b) Relação capital-trabalho	-cooperação entre capital, gerências e empregados -trabalhador subjetivamente engajado à empresa, com um sentimento de identificação, compromisso e pertencimento a ela -concessão, pela empresa, de benefícios materiais e/ou simbólicos, como o emprego vitalício -revalorização do saber operário, expressa em políticas de qualificação permanente e na incorporação de inovações no processo produtivo a partir das sugestões de cada trabalhador, em foros como os círculos de controle de qualidade – CCQs
c) Gestão de fluxos de materiais e de informação	-produção just-in-time: matéria prima e estoques intermediários necessários ao processo produtivo são supridos no tempo certo e na quantidade exata (FRANZOI in CATTANI, 1997, p.137) -técnicas de comunicação que articulam as seqüências produtivas através do setor de vendas (Kanban)
d) Relações interempresariais	-focalização da produção, terceirizando etapas acessórias -vínculos estáveis e estreitos entre empresas clientes e fornecedores -cooperação entre empresas de um mesmo ramo (pesquisa, estratégias, tecnologia) -grandes empresas nucleiam redes de pequenas empresas a elas dedicadas
e) Modo de regulação	-vinculação “quase simbólica” entre o Estado e os grandes grupos empresariais -aparato institucional coerente com as práticas, regulação do padrão de consumo, políticas fiscais, de crédito e poupança, canalização de investimentos, política tecnológica

Fonte: SOBRINHO in CATTANI, 1997, p.156.
Elaborado por A. C. FERNANDES.

Este novo momento econômico e social, muitas vezes denominado de período informacional, traz rompimentos com as estruturas organizacionais anteriores, em seu conjunto, economicamente denominadas de fordistas. Mudanças que se expressam inclusive na organização espacial. Benko (2001), fala de uma recomposição dos espaços:

Trata-se de uma recomposição dos espaços: os espaços clássicos – nos quais os sistemas econômico, social e político evoluíram praticamente ao longo de todo o século – estão se deslocando ao mesmo tempo para cima e para baixo. Na escala superior, constata-se a criação ou o reforço dos blocos econômicos, inicial e, freqüentemente, sob forma de mercados comuns, evoluindo, em seguida, rumo a espaços política e economicamente unidos como é o caso da Europa; o deslocamento rumo ao patamar inferior da escala caracteriza-se pelo reforço das unidades territoriais em nível regional. O nosso planeta tem assim quatro níveis espaciais pertinentes de análise: o mundial, o supranacional (blocos econômicos), o nacional (estados-nação) e o regional (local ou infranacional) (BENKO, 2001, p.7).

Estes deslocamentos “retiram” os Estados nacionais do centro da organização geopolítica do mundo, possibilitando ao capital internacional, em grande medida, se desprender das articulações com eles estabelecidas anteriormente, passando a fazê-las diretamente com os governos locais (na escala regional) e com os blocos econômicos (escala supranacional), em conformidade com seus objetivos e/ou interesses. Os avanços tecnológicos, principalmente os que dizem respeito ao deslocamento físico e a troca de informações, são suporte imprescindível à nova organização do capital mundial.

Sobre os impactos socioespaciais da globalização na Região Metropolitana de Porto Alegre, Soares y Ueda (2002) consideram que dois tipos de investimentos são observados a partir da metade da década de 1990:

De adquisición (y en menor escala de asociación) a los grupos económicos locales con importantes posiciones en la economía gaucha y brasileña; y de nuevas inversiones aprovechando las ventajas comparativas de Rio Grande do Sul en términos sociales (calificación de la fuerza de trabajo y mercado consumidor), espaciales (infraestructuras) y geoestratégicas (situación con relación al Mercosul y Chile) (SOARES y UEDA, 2002, p. 517).

No contexto de incorporação de novas tecnologias de produção e organização do trabalho, parcela já existente do setor industrial na RMPA e no Rio Grande do Sul, além de aderir aos novos processos, se uniu ao capital internacional através das aquisições e associações efetivadas no período²⁴. Nesta

²⁴Los grupos Bunge & Born (Argentina), Norsk Hidro (Noruega), John Deere (EUA), Nestlé (suiza), Doux (Francia), TCW (EUA), Parmalat (Itália) y Milkaut (Argentina) adquirieron grupos del sector agroalimentario de RS que poseían plantas industriales en la RMPA y, principalmente, en el “entorno metropolitano.” Los grupos Sonae (Portugal) y J. C. Penney (EUA) adquirieron dos de las más importantes empresas de distribución de RS; el Banco Santander Central Hispano asumió el control del Banco Meridional (en un proceso de privatización); la petrolera Repsol-YPF adquirió una parte

modalidade fica evidente o aproveitamento das estruturas físicas já existentes, como no caso da compra do Banco Meridional pelo Santander: as estruturas físicas e as agências permaneceram praticamente as mesmas, sendo trocados os nomes, o material impresso e o quadro funcional. Estes “novos” agentes incorporaram tanto o capital estatal como o capital privado nacional.

Os novos investimentos trazem também novos espaços de produção que segundo os autores “tienden a concentrarse en la Región Metropolitana”, buscando competir principalmente na escala denominada por Benko (2001) como supranacional²⁵. A concentração nas proximidades da metrópole pode ser explicada pela garantia de acesso a infra-estruturas não disponíveis em outras localidades como, por exemplo, a infovia (rede de fibra ótica), o acesso para entrada e saída de produtos e matérias-primas e a corredores de importação/exportação, e a ausência de espaço dentro dos limites políticos da capital para a instalação de suas unidades de produção. A escolha do local da instalação, depois de definido o mercado de inserção (no caso da RMPA, o Mercosul), se dá a partir de vantagens fiscais e materiais tanto pelos estados da federação como, e principalmente, pelos municípios que acabam elaborando uma série de vantagens para tornarem-se mais atrativos:

Las empresas, en un contexto de competencia global, buscan los mejores sitios para su territorialización, mientras que los gobiernos locales son tentados a ofrecer todo tipo de ventajas a la instalación de nuevos emprendimientos en sus municipios o estados (SOARES y UEDA. 2002, p.516).

Dentro deste contexto, em março de 1997 foi anunciada a instalação de uma unidade da montadora de automóveis General Motors do Brasil (GMB) no município de Gravataí, “considerada pelos executivos da empresa como a mais moderna da corporação em todo mundo”. Organiza-se na forma de condomínio industrial – Complexo Industrial Automotivo de Gravataí (CIAG): “o novo pólo automobilístico é configurado não apenas por uma unidade da GMB, mas também por outras

del capital de la Refinería Alberto Pasqualini, en una operación de “cambio de activos” con la brasileña Petrobrás. (SOARES e UEDA, 2002, p.517- adaptado)

²⁵ Desde 1996 instalaran nuevas plantas en la RMPA corporaciones como General Motors y Pirelli (Gravataí), Goodyear (Glorinha), Dell Computers (Alvorada), Coca-cola (Porto Alegre), cervecerías Brahma (Viamão) y Molson (Gravataí), British Tobacco (Cachoeirinha) y Motorola (Porto Alegre). (SOARES y UEDA, 2002, p.517- adaptado)

dezessete empresas fornecedoras de partes ou sistemas do veículo - denominadas “sistemistas”²⁶ (GARCIA, 2006, p. 165).

Sistemistas no condomínio industrial em Gravataí: ARTEB (iluminação); ARVIN (escapamento); BOSAL GERBRÁS (kit ferramentas); DELPHI (suspensão); FANAUPE (elementos de fixação); GOODYEAR (rodas e pneus); INYLBRA (tapetes e isoladores); IPA (tanque de combustível); LEAR (portas, bancos e teto); PELZER (para-choque / peças plásticas); POLYPROM (estampados pequenos); SEKURIT/SANTA MARINA (vidros); SOGEFI (filtros de ar); TI BUNDY (linhas de freio e combustível); VALEO (arrefecimento/radiadores); VDO (painel de instrumentos). Há ainda uma décima sétima sistemista localizada fora do complexo industrial: a ZAMPROGNA, situada em Porto Alegre. Fornece chapas de aço cortadas e tratadas. É uma empresa de capital nacional (única sistemista gaúcha), fundada em 1937 e o segundo maior fabricante de tubos de aço do País (GARCIA, 2006, p. 186).

A localização da empresa no estado, segundo o Diretor de Assuntos Institucionais da General Motors do Brasil, em relação às condições locais, considerou:

No que se refere às *vantagens competitivas locais*,... Os elementos decisivos para a opção da empresa pelo Rio Grande do Sul foram a posição privilegiada do estado relativamente ao Mercosul, a qualidade e instrução da mão-de-obra, a existência de um complexo metal-mecânico no estado e o potencial do Porto de Rio Grande (LUIZ MOAN, Porto Alegre, 21 de maio de 2002, *apud* GARCIA, 2006, p. 172).

A escolha do local, no caso da GMB parece que se deve a estruturas pré-existentes que possam atender às necessidades da otimização da produção e a possibilidade de inserção em mercados emergentes ou potencialmente emergentes como o Mercosul. Em artigo recente, “Territorio, territorialidade y región metropolitana en un marco de producción flexible”, Tomadoni (2004) estuda a instalação da empresa Daimler-Chrysler Argentina na Região Metropolitana de Córdoba. A questão da localização das empresas transnacionais é problematizada da seguinte forma:

En el caso de las empresas transnacionales automotrices, la reestructuración cristaliza en una sustitución de estrategias con cambios de lógica localizacional, implementación de innovaciones

²⁶Em maio de 2007, a Zamprogna foi vendida para o NSG Capital Administração de Recursos que é um Fundo de Investimentos em Participação (FIP), “com sede no Brasil mas formado por recursos internacionais” (CORREIO DO POVO, Caderno de Economia, p. 18, Porto Alegre, 30 maio 2007).

tecnológicas y organizacionales y generación de flexibilización laboral. La puesta en práctica de esta modalidad de accionar generó un territorio en red de características singulares, a la vez que produjeron impactos empresariales y extra-empresariales que ponen en evidencia una gran contradicción: quien teje la red no tiene puesto su interés en el desarrollo del territorio en cual se asienta la red. Por el contrario, el interés está puesto en la reproducción ampliada del capital transnacional a partir de un mercado considerado emergente, como el *MERCOSUR* (TOMADONI, 2004, p.66).

A busca de novos mercados pelas montadoras de automóveis nos anos 1990, possibilitou a implantação das mesmas em locais onde até então não se faziam presentes, como é o caso da vinda da GMB para o Rio Grande do Sul. Este movimento de desconcentração de indústrias globais, no caso as montadoras, reordena não somente o território industrial nacional, mas o mapa global de suas localizações.

Além das motivações para escolha do local, a implementação de inovações tecnológicas e organizacionais e geração de flexibilização do trabalho estão presentes no caso da GMB em Gravataí. Segundo Garcia (2006), “é digno de nota não apenas a flexibilidade, como também o papel das tecnologias da informação e da automação – robótica, prensa importada, comercialização via web, EDI – no desenvolvimento do processo produtivo” (p.192).

As vantagens oferecidas à montadora segundo o Termo de Compromisso firmado entre o Governo do Estado e a GMB, e entre a Prefeitura de Gravataí e a GMB podem ser conferidas nos Quadros 12 e 13.

Quadro 12 - Termo de compromisso entre a Prefeitura Municipal de Gravataí e a GMB.

Benefício	Comprometimento do Município
Incentivos Fiscais	Concede-se à GMB e aos fornecedores instalados no complexo isenção de IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), de ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza), de taxa de limpeza pública, de taxas de alvará, de taxas de licença para publicidade, de taxas de habite-se, de contribuição de melhoria e de taxa de controle de incêndio, por um prazo de trinta anos.
Terreno e Infra-estrutura	Desapropriação do terreno, envolvendo a indenização e o deslocamento de cerca de 50 proprietários. Oferta de transporte público coletivo ajustado à demanda do complexo, iluminação pública – inclusive das vias internas ao CIAG -, coleta e transporte do lixo até a área de despejo.

Fonte: Garcia, 2006, p.178.
Adaptado por A. C. FERNANDES.

Quadro 13 - Benefícios Concedidos a GMB e Compromissos do Governo do RS

Benefício	Compromisso
Infra-Estrutura	Compreende a construção do complexo automotivo pelo estado, com a oferta da infraestrutura necessária à instalação e à operação do complexo, a um custo internacionalmente competitivo, qual seja construção do sistema viário, terraplanagem, água tratada, energia elétrica, gás natural, gás de refinaria, telecomunicações, tratamento de efluentes industriais e sanitários. A GMB adquiriu lotes no complexo (repassando alguns aos fornecedores), utilizando recursos e financiamento oferecido pelo próprio estado.
Empréstimo	Firmou-se um contrato de financiamento entre o Estado, o Bannrisul e a GMB como incentivo para a composição do ativo fixo do CIAG, concedendo-se o empréstimo de R\$ 253.296.000,00. As condições de pagamento envolvem carência de 60 meses, amortização em 120 parcelas mensais e juros de 6% ao ano capitalizados durante o período de carência. Além dos juros as condições bastante favoráveis, o empréstimo não prevê correção monetária sobre o saldo devedor.
Restituição de Investimentos	Será restituído a partir do 16º ano de implantação da planta (quando for pago o empréstimo), o investimento realizado pela GMB, na forma de desconto de 75% do valor do ICMS que seria pago ao estado, até completar o valor de investimento até o prazo de 8 anos. Chama a atenção o fato de que dos R\$ 350 milhões de reais investidos e passíveis de restituição, R\$ 253 milhões foram empréstimo do estado.
Capital de Giro	Concessão de financiamento para capital de giro destinado às atividades desenvolvidas no complexo automotivo, mediante recursos do FOMENTAR/RS (Lei Estadual nº 10.895/96) que estabelece valor equivalente a 9% do faturamento bruto mensal, prazo de fruição de 15 anos, carência de 10 anos e prazo de amortização de 12 anos.
Crédito Fiscal	Os créditos de ICMS – obtidos, entre outras formas, nas exportações, na aquisição de máquinas e ferramentas e nos recolhimentos em outros estados – podem ser utilizados, por meio de transferência e por período de 15 anos, no pagamento de fornecedores, empresas terceiras sediadas no estado, de empresas estatais e de débitos dos contratos de financiamento com o estado. Facilita-se a composição de capital de giro da empresa.
Diferimento de ICMS	Adia o recolhimento de ICMS para o momento da saída do produto final, não apenas quando da importação de veículos, peças e acessórios, como também na aquisição de matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem de fornecedores estabelecidos no estado. A concessão desburocratiza a contabilidade do imposto bem como permite o aumento do capital de giro no momento entre a formação e o uso de estoques.
Facilidades para Importações	A importação de máquinas, de equipamentos, de ferramentas, e de moldes, sem similar nacional fica isenta do Imposto sobre circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). É facilitada a importação dos instrumentos da própria fábrica. Além disso, é oferecido financiamento, com recursos do FOMENTAR/RS, do valor do ICMS devido em decorrência de importações de peças e de acessórios através dos Postos de Aduana do estado, eliminando potenciais vantagens fiscais para a aquisição de componentes de empresas locais.
Fornecedores	Os incentivos oferecidos a GMB são estendidos aos seus fornecedores do setor automotivo e localizados no CIAG. A medida favorece do ponto de vista financeiro e fiscal os fornecedores globais instalados no estado, porém não são pactuadas outras condições para a capacitação das empresas locais. Neste caso, focaliza-se mais a redução de preços do que o desenvolvimento – transferência de práticas e de tecnologia, sinergias, promoção de competências - de empresas locais.
Transporte Rodoviário	São concedidos os incentivos para formação de capital de giro para aquisição de máquinas e de equipamentos às empresas transportadoras estabelecidas no complexo automotivo.
Terminal Portuário	Construção pelo estado de um terminal portuário completo no Porto de rio Grande, de uso preferencial da GMB, com parâmetros tarifários internacionais e com especificações estabelecidas pela GMB.

Fonte: Garcia, 2006, p.175.

Adaptado por A. C. FERNANDES.

Após análise dos termos, Garcia (2006) traz considerações procedentes com as considerações de Tomadoni (2004) sobre o descompromisso das montadoras com o local onde se inserem :

O que importa reter é a inexistência de instrumentos para a capacitação e o desenvolvimento das empresas locais, tais como financiamento, incentivo às sinergias e complementaridades, estímulo ao uso de fornecedores locais, promoção das capacidades das empresas, transferência de tecnologias e de práticas organizacionais. Vale notar que o limite da política governamental foi chancelado pelo apoio de instituições empresariais locais, nomeadamente a FIERGS. Acrescente-se que a omissão do governo federal jogou estados e municípios numa luta pela atração de investimentos na qual os incentivos fiscais e benefícios financeiros tornam-se decisivos (GARCIA, 2006, p. 179).

A “omissão” do governo federal, no caso da GMB, na verdade exemplifica o estado mínimo instituído no Brasil na década de 1990. Apesar de não ser possível dizer o mesmo do episódio ocorrido com a Ford no Rio Grande do Sul, no final dos anos 1990, onde, não havendo entendimento sobre as vantagens “desejadas” pela montadora e as oferecidas pelo governo do Estado, existiu a intervenção do governo federal no sentido de garantir a presença da montadora no território nacional, mesmo que em outro estado da federação.

De outro lado, pode-se indagar em que medida a presença da GMB em Gravataí se refere a uma ampliação do espaço da metrópole em direção aos municípios limítrofes, já que dentro de seus limites políticos há muito não é possível a instalação de indústrias e complexos industriais de grande porte. Haja vista que a maioria das empresas que investiram na região neste período (a partir dos anos 1990), procurou a “franja” de municípios da capital para se instalarem (Alvorada, Cachoeirinha, *Gravataí*, Viamão, Guaíba).

Mas, quem realmente está incluído? A princípio, as empresas transnacionais não estão preocupadas com o desenvolvimento do território que ocupam e muito menos com as questões sociais que fervilham no seu entorno²⁷.

Por outro lado, a “inserção territorial das empresas globais necessita de infra-estrutura para ações globais”, ou, de condições gerais de produção que possibilitem sua atuação global²⁸.

Neste sentido, a proximidade de Porto Alegre parece atuar como um dos fatores fundamentais na localização da GMB em Gravataí, pois é na capital que se complementa o conjunto de condições necessárias à sua presença, como as vias de acesso rodoviário e aeroviário; as tecnologias dos meios informacionais e até

²⁷Conforme SANTOS, 2006, p.107.

²⁸Conforme SASSEN, 2006, vídeo.

mesmo as alternativas de lazer direcionadas para classes sociais de padrão mais elevado (cinemas, restaurantes, teatros).

Estas considerações nos levam a afirmar que parte das condições gerais de produção passíveis de viabilizar a instalação de uma indústria global como a GMB no Rio Grande do Sul se materializam na capital. E, também, denotam uma das “faces” globais existentes em Porto Alegre, além de sua dispersão sobre as cidades próximas. Consideramos que o desenvolvimento de Gravataí como cidade industrial se deve aos fatores de dispersão que passaram a atuar na metrópole principalmente a partir dos anos 1960, fazendo com que os espaços das cidades no seu entorno próximo se tornassem, de diferentes formas, sua continuidade.

Esta “explosão” e acomodação dos fragmentos da capital transformaram sua paisagem interna e influíram nas formas de ocupação do espaço no seu entorno, tornando possível a consolidação de Gravataí como cidade industrial. O que também modificou sua paisagem urbana, tema que abordamos no capítulo a seguir.

CAPÍTULO 2

A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

*“E foi passando o tempo, foram
vendendo terrenos, fabricando casas, foi
indo...”*

As transformações do município de Gravataí, desde que este assume funções de cidade dormitório de Porto Alegre nos anos 1950, e através dos processos que o viabilizaram como cidade industrial, modificaram também sua paisagem. Inicialmente através do loteamento de diversas áreas de uso rural; no final dos anos 1970, com os conjuntos habitacionais direcionados para classes de baixa renda, implementados pela companhia de Habitação do Estado do Rio Grande do Sul - COHAB-RS e por particulares; e, desde os anos 1990, pela proliferação de condomínios residenciais, de iniciativa privada, destinados a padrões sociais mais elevados.

Antes de nos atermos a cada uma das etapas sugeridas acima, julgamos importante tecer alguns comentários gerais com o objetivo de contextualizar Gravataí em relação aos demais municípios da RMPA. Estes breves comentários abordam as divisões administrativas que originaram os municípios; o crescimento populacional; o total, o déficit e a inadequação habitacional na região em 2000.

A divisão administrativa do “Rio Grande de São Pedro” em 1809, considerava a existência de quatro Vilas: Rio Grande, Rio Pardo, Santo Antonio da Patrulha e Porto Alegre. Desde então, os sucessivos desmembramentos de núcleos urbanos afastados de Porto Alegre originaram os municípios institucionalizados como metropolitanos na década de 1970.

Esses desmembramentos se realizaram em diferentes momentos. No primeiro, referente ao século XIX, se emanciparam de Porto Alegre os municípios de São Leopoldo, *Gravataí* e Viamão. No segundo, entre os anos 1920 e 1940, se

desmembraram Guaíba, Novo Hamburgo e Canoas. E no terceiro, que iniciou em 1950 e adentrou os anos 1960, foi onde ocorreu de forma mais intensa a divisão do território. Nesse momento se emanciparam Esteio, Sapiranga, Campo bom, Estância Velha, Sapucaia do Sul, Alvorada e Cachoeirinha. O Quadro 14 detalha esses desmembramentos.

Quadro 14 – RMPA: origem e ano da consolidação administrativa dos quatorze primeiros municípios delimitados *

Município	Ano	Lei	Origem
Porto Alegre	1809	-	Nada a registrar
São Leopoldo	1846	4-00	Porto Alegre
Gravataí	1880	1247-00	Porto Alegre
Viamão	1880	1247-00	Porto Alegre
Guaíba	1926	3697-00	Porto Alegre
Novo Hamburgo	1927	3818-00	São Leopoldo
Canoas	1939	7839-00	Gravataí e São Sebastião do Caí
Esteio	1954	2520-00	São Leopoldo
Sapiranga	1954	2529-00	São Leopoldo e Taquara
Campo Bom	1959	3707-00	Novo Hamburgo e São Leopoldo
Estância Velha	1959	3818-00	São Leopoldo e São Sebastião do Caí
Sapucaia do Sul	1961	4203-00	São Leopoldo
Alvorada	1965	5026-00	Viamão
Cachoeirinha	1965	5090-00	Gravataí

Fonte: METROPLAN, 2003, p. 178 e 179.

*As transformações políticas e administrativas da RMPA, ocorridas a partir da década de 1990 foram abordadas no Capítulo 1.

Adaptado por A. C. FERNANDES.

O crescimento populacional nesse conjunto de municípios, a partir dos anos 1950, foi intensificado pelos movimentos migratórios em direção à capital e seus arredores e atingiu, entre 1970 e 1990, seus maiores índices. Desde então, tem se verificado uma diminuição no seu ritmo de crescimento, conforme demonstra a Tabela 6.

É interessante ressaltar que as expectativas, a partir da instalação da GMB em Gravataí, eram de intensificação no crescimento populacional desse conjunto de municípios, com taxa média em torno de 4,03% ao ano em Gravataí (METROPLAN, 1997). O que não se verificou, sendo atualmente a sua taxa anual de crescimento populacional em torno de 2% ao ano.

O crescimento populacional de Gravataí demonstra dois períodos de grande elevação em sua taxa anual. O primeiro entre os anos 1950-1970 quando sua população cresceu 4,95% ao ano. Esta taxa pode ser atribuída às medidas de regramento da ocupação e uso do solo estabelecidas em Porto Alegre e Canoas e

aos movimentos migratórios em direção a RMPA. Esses movimentos se deslocaram do eixo de ocupação da região no sentido norte-sul para o leste-oeste²⁹

Tabela 6 – RMPA: população absoluta nos municípios da primeira delimitação da RMPA entre 1940 e 2007 (nº de habitantes)

Municípios	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000*	2007
Alvorada	-	-	-	40.322	91.380	142.046	183.968	207.142
Cachoeirinha	-	-	-	31.002	63.196	88.195	107.564	112.603
Campo Bom	-	-	8.541	16.617	33.791	47.876	54.018	56.585
Canoas	17.630	39.826	104.257	153.730	220.448	279.127	306.093	326.458
Estância Velha	-	-	11.493	8.916	14.234	28.190	35.132	40.740
Esteio	-	-	22.217	34.597	50.967	70.547	80.048	78.451
Gravataí	22.894	27.853	46.271	52.462	107.438	181.035	232.629	261.150
Guaíba	21.220	22.796	21.900	33.680	55.054	83.102	94.307	93.217
Novo Hamburgo	19.251	29.447	53.916	85.364	136.503	205.668	236.193	253.067
Porto Alegre	272.232	394.151	641.173	885.545	1.125.477	1.263.403	1.360.590	1.420.667
São Leopoldo	52.049	75.601	63.938	64.433	98.592	167.907	193.547	207.721
Sapiranga	-	-	11.984	16.402	37.288	58.675	69.189	73.983
Sapucaia do Sul	-	-	-	41.744	79.367	104.885	122.751	122.099
Viamão	17.313	20.954	50.803	66.443	117.657	169.176	227.429	253.264
Total	422.589	610.628	1.036.493	1.531.257	2.231.392	2.889.832	3.303.458	3.507.147

Fonte: Metroplan, 2003, p. 24; IBGE–Estimativa Populacional 2007. Disponível em <www.ibge.com.br>, acesso em 24/10/2007.

* População absoluta do total de municípios da RMPA em 2000: 3.718.778 habitantes IBGE-Censo Demográfico 2000 in MAMMARELLA, 2004).

Organizado por A. C. Fernandes.

O segundo se refere ao período 1970-1990, quando houve a implantação do Distrito Industrial e a construção dos conjuntos habitacionais, para população de menor renda, resultando em um crescimento demográfico de 6,92% ao ano. “Do total de 107.438 habitantes do município em 1980, 61% eram migrantes” (SILVEIRA, 1990, p. 227), conforme demonstra a Tabela 7.

Tabela 7 – Gravataí: população residente e taxas de crescimento populacional entre 1940 e 2007 (nº de habitantes)

Ano	1940	1950	1960	1970*	1980	1991	1996	2000	2007
Total	22.894	27.853	46.271	52.462	107.438	181.035	206.023	232.629	261.150
Crescimento	-	17,8%	39,8%	11,8%	51,17%	40,65%	12,13%	11,44%	10,92%

Fonte: IBGE-Censos Demográficos 1940-2000 e Contagem Populacional 1996. In: Atlas Social da Região Metropolitana de Porto Alegre, 2003, p.24; IBGE–Estimativa Populacional 2007. Disponível em: <www.ibge.gov.br>, acesso em 24/10/2007 .

*Considerar que Cachoeirinha se emancipou de Gravataí em 1965 e Glorinha em 1988.

Organizado por A. C. Fernandes.

²⁹ Nos anos 1950 e 1960, “ocorre uma “explosão demográfica” em diferentes lugares: Canoas, [...] Viamão, [...] Gravataí, [...] Porto Alegre [...]. O crescimento demográfico nos municípios da atual Região Metropolitana ultrapassou os valores correspondentes ao crescimento vegetativo. Ele resulta, portanto, de um amplo e vigoroso movimento de imigração interna, atraído pelas novas implantações industriais, pelo comércio e serviços necessários aos setores econômicos e pela própria população em crescimento” (METROPLAN-Atlas Social da Região Metropolitana de Porto Alegre, 2003, p.24).

Apesar de diferenciados, estes dois momentos relacionam-se com as transformações por que passou a metrópole neste período de tempo. Estas transformações foram propiciadas pelo processo de industrialização que primeiramente desencadeou significativo aumento populacional nos seus limites políticos e no seu entorno; e, após, pelo deslocamento de várias dessas indústrias para seus municípios limítrofes, ocasionando mudanças nas características urbanas dos mesmos.

Até os anos 1980, o processo de urbanização no Brasil foi marcado pelo grande contingente de trabalhadores do campo se deslocando para os centros urbanos. Na década seguinte, a maior parte da população brasileira já mora nas cidades, os fluxos migratórios diminuíram seu ritmo e outras lógicas se acrescentaram para impulsioná-los. Se evidencia novamente a falta de infraestrutura urbana, não só nos centros metropolitanos, mas principalmente nas novas áreas de ocupação do seu entorno. Diminuem-se os investimentos sociais do Estado nacional e desfazem-se os órgãos de planejamento do território. Os que permaneceram, cumpriam funções de assessoramento para os novos protagonistas da gestão territorial: os atores locais (movimentos sociais, prefeituras, proprietários imobiliários, comerciantes).

Em 1991, Gravataí possuía 79 vilas irregulares e 63 delas (79,75%) com 20 anos ou menos de existência. Segundo levantamento realizado pela Metroplan (1992), estas vilas totalizavam 4.103 unidades habitacionais e uma população de 17.233 habitantes. Em 2001, os dados divulgados pelo Levantamento de Carências Habitacionais realizado pela Confederação Nacional dos Municípios (CNM), indicam, para Gravataí, um total de 13.000 unidades habitacionais em favelas ou assemelhados cadastrados; 184 favelas ou assemelhados cadastrados; e 24 loteamentos irregulares cadastrados³⁰.

Situações semelhantes são também encontradas no restante dos municípios da RMPA na década de 1990. Como, por exemplo, em Canoas, Alvorada, Sapucaia do Sul, Cachoeirinha e Porto Alegre.

A movimentação de máquinas e operários pela cidade não deixa dúvidas: Porto Alegre está em obras. São muitas, espalhadas por

³⁰Fonte: IBGE - Pesquisa de Informações Básicas Municipais - Gestão Pública 2001. Disponível em: <www.cnm.org.br/perfil/mu_perfil_tabela.asp?ildMun=100143172&ild=24>, acesso em 07/07/2007.

toda a cidade, [...] inclui não só a pavimentação, mas também a colocação de esgoto pluvial e rede de água. [...] Há, ainda, os investimentos da administração indireta; como o Departamento Municipal de Água e Esgotos (DMAE), que com recursos próprios investirá 24 milhões de reais em obras de saneamento básico. Já o Departamento Municipal de Habitação (Demhab) investirá com recursos próprios 6,9 milhões de reais na urbanização de vilas, lotes urbanizados e construção de unidades habitacionais. (ZERO HORA, Informativo Especial, 29/03/1995, p. 11)

No estudo “Moradia irregular e condições de vida na Região Metropolitana de Porto Alegre: uma visão preliminar”, MAMMARELLA (2004) utiliza os dados do Censo Demográfico 2000 sobre as condições de habitação no Rio Grande do Sul e na RMPA. Com base neste estudo, adaptamos na Tabela 8 os dados referentes à situação dos 14 municípios da primeira delimitação da RMPA em relação à habitação (total de domicílios, déficit habitacional e inadequação por infraestrutura). Foram desconsiderados os dados sobre adensamento excessivo.

Tabela 8 – RMPA: total de domicílios, déficit habitacional e inadequação por infraestrutura dos quatorze primeiros municípios delimitados – 2000 (total absoluto e %)

Municípios	Total de Domicílios Particulares Permanentes	Déficit Habitacional		Inadequação Habitacional por Carência ou Deficiência no Acesso à Infra-estrutura	
Alvorada	51.226	3.295	6,43%	6.486	12,66%
Cachoeirinha	31.637	2.091	6,61%	2.021	6,39%
Campo Bom	16.214	1.019	6,28%	821	5,06%
Canoas	89.689	5.066	5,65%	8.905	9,93%
Estância Velha	10.271	678	6,60%	1.065	10,37%
Esteio	23.599	1.590	6,74%	2.513	10,72%
Gravataí	67.269	4.793	7,13%	15.721	23,37%
Guaíba	27.534	1.802	6,54%	3.813	13,85%
Novo Hamburgo	71.185	3.983	5,60%	9.427	13,24%
Porto Alegre	442.007	26.340	5,96%	41.888	9,48%
São Leopoldo	57.734	3.458	5,99%	6.090	10,55%
Sapiranga	20.276	1.198	5,91%	2.643	13,04%
Sapucaia do Sul	36.484	2.120	5,81%	5.061	13,87%
Viamão	66.065	3.581	5,42%	20.236	30,63%
Total	1.011.190	61.014	6,03%	126.690	12,53%
Total RMPA*	1.134.829	67.502	5,95%	158.675	13,98%

Fonte: IBGE. Censo Demográfico 2000 in MAMMARELLA (2004, p. 45 e 46).

*Total referente aos 31 municípios.

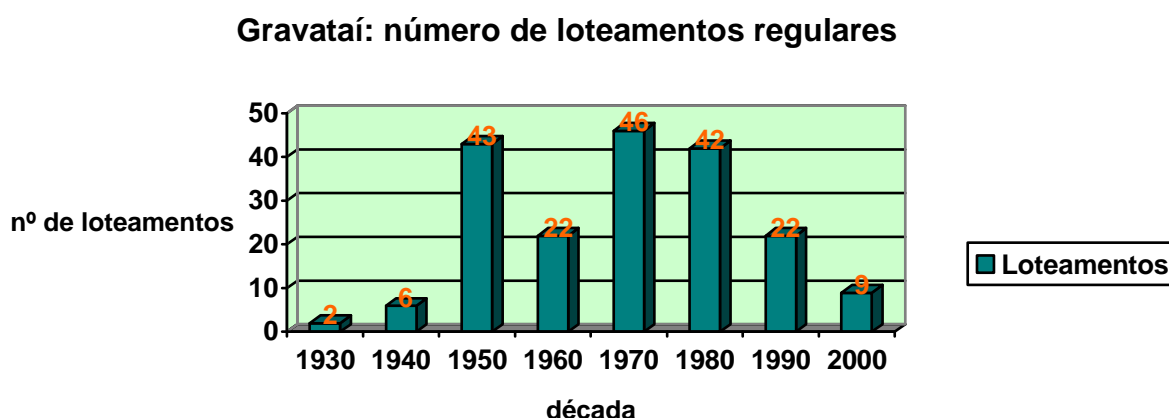
Organizado por A. C. Fernandes.

No conjunto dos quatorze municípios estão concentrados 89,10% de todos os domicílios permanentes da região, e há um aumento no índice de déficit habitacional de 0,8% em relação ao total da RMPA, e uma redução de 1,45% nos índices de inadequação habitacional. O que provavelmente significa uma maior concentração populacional e maiores índices de urbanização, que resultam de uma integração regional anterior a dos demais municípios. Nestes primeiros municípios delimitados se concentram 90,40% do déficit habitacional e 79,84% da inadequação habitacional, referentes a RMPA.

Gravataí é o município de maior déficit na habitação (7,13% do seu total de domicílios particulares permanentes), e o segundo na inadequação por infraestrutura (23,37%). Viamão, neste indicador, está em primeiro lugar (30,63%), mas também é o município que mais possui características rurais.

De outro lado, analisando o histórico do número de loteamentos regulares no município, é possível perceber que os períodos de maior intensidade dos mesmos correspondem aos de maior crescimento populacional, conforme se demonstra no Gráfico 1.

Gráfico 1 – Gravataí: número de loteamentos regulares entre 1930 e 2007 (nº absoluto)



Fonte: Dados fornecidos pela SECOPLAN - Secretaria Municipal de coordenação e Planejamento de Gravataí .
Elaborado por A. C. Fernandes.

Nas décadas onde o número de loteamentos é maior, a taxa de crescimento populacional é da ordem de 39,8% (1950), 51,17% (1970) e 40,65% (1980). A maior parte das vilas irregulares de Gravataí, em 1991, possuíam menos de vinte anos. O que nos faz considerar que o déficit habitacional e a situação de

precariedade dos domicílios em Gravataí são resultado do intenso processo de urbanização ocorrido durante os anos 1970 e 1980, no município, na RMPA e nas demais capitais metropolitanas nacionais³¹. E que concomitantemente ao processo de instalação de moradias precárias, ocorreu outro, de caráter institucional (Ver Anexo III).

2.1 ATÉ QUE NUM DIA QUALQUER EU VI QUE ALGUMA COISA MUDARA: trocaram os nomes das ruas e as pessoas tinham outras caras³²

A produção do espaço urbano de Gravataí, muito mais do que peculiaridade, apresenta o desdobramento de suas relações diretas e indiretas com os processos de urbanização atuantes dentro da RMPA. Estes, por sua vez, podem ser comparados com processos referentes a outras regiões. Os loteadores, em Gravataí, de forma semelhante à descrita para o Sul dos Estados Unidos, foram os primeiros a “desbravar” o espaço que até então possuía características rurais, com o intuito de modificar o seu uso, destinando-o para a construção de moradias (GOTTDIENER, 1993).

Esse processo, desencadeado nos anos 1950, pode ser caracterizado em três grandes etapas: 1 - Especulação, loteamentos e urbanização desordenada; 2 - Intervenção do Estado e grandes projetos; 3 - Condomínios residenciais / investimento privado, as quais caracterizaremos a seguir.

2.1.1 Especulação, loteamentos e urbanização desordenada

A aquisição de áreas rurais para posterior loteamento, em Gravataí e nas cidades do eixo leste-oeste da região metropolitana, especificamente Guaíba e

³¹No que diz respeito à inadequação por infra-estrutura [...], verifica-se que, no Rio Grande do Sul, 35,88% dos domicílios se encontravam, em 2000, nessa condição, o equivalente a 1.095.702 unidades. Essa proporção é bem menor na RMPA (13,98%), correspondendo, todavia, a elevado volume de domicílios: 158.675 unidades (esse número diz respeito à totalidade de domicílios de Cachoeirinha e Taquara). Comparativamente às demais regiões metropolitanas, o déficit gaúcho situa-se entre os mais baixos, equiparando-se aos de São Paulo, Campinas e Maringá. O menor índice foi registrado em Curitiba (5%), e o maior, em Belém (20%). (MAMMARELLA, 2004, p.44 e 48)

³²Créditos: Os paralamas do sucesso, Cd Nove Luas, música “Um pequeno imprevisto” (Herbert Vianna e Thedy Correa), 1996.

Viamão, é atribuída ao regramento do uso do solo em Porto Alegre e Canoas, em 1954 (MAMMARELLA, BARCELLOS E KOCH, 2004, p. 6 e 7).

A elaboração destas leis pode ser considerada um marco na intensificação das transformações do território destes municípios, visto que estes movimentos de especulação já ocorriam anteriormente. Para exemplificar esta consideração, é interessante analisar o trecho de entrevista realizada em 10/07/2006, com o senhor Alfredo Porto Santana, 59 anos, metalúrgico aposentado, migrante e morador do município de Gravataí desde 1952. O contato com o senhor Alfredo foi realizado através de seus filhos, Felipe e Liana, alunos da Escola Municipal de Ensino Médio Santa Rita de Cássia. O interesse pela entrevista surgiu de conversas com alunos na sala de aula, a partir dos relatos feitos por eles sobre a história de suas famílias. A entrevista foi gravada em fita cassete, com a solicitação de que o entrevistado relatasse duas questões principais de forma livre: 1) os motivos que levaram sua família a migrar e sua trajetória de vida em Gravataí; 2) como era Gravataí nos primeiros anos em que passou a habitá-la e como é hoje.

- Alfredo: [...] sou natural de Torres (filho de pescador). Viemos de lá para tentar uma vida nova em Porto Alegre. O falecido meu pai veio para tentar uma vida nova em Porto Alegre. Como a cidade grande tava crescendo bastante, as empresas crescendo muito, então a gente veio com proposta de melhoras pra cá, pra Porto Alegre. Então, veio os meus pais e mais sete irmãos. Viemos pra trabalhar. E o meu pai veio com proposta de trabalhar de corretor. E aí ele começou... foi diretamente para a Vila Monte Belo para vender os primeiros terrenos da Vila Monte Belo. Fomos abrir o loteamento. Isso era em 1952, quando nós chegamos ali. Então, o falecido meu pai começou a trabalhar ali. A minha mãe veio pra cá porque ela também (ela era costureira) tinha algumas propostas de costuras. Então, tudo isso fez com que a gente viesse pra cá. E aí eu fui crescendo e o meu pai foi trabalhando. Tínhamos muitos parentes que já trabalhavam aqui também. E o meu pai... trabalhou de 1952 a 1967, trabalhou de corretor da Vila Monte Belo, vendendo os terrenos. Os terrenos eram do...., hoje não me lembro se ele é falecido, Bernardo.... Bernardo..., o sobrenome dele, não sei. E o sócio dele era Eduardo Axelrud, que hoje tem empresa em Porto Alegre, não sei se são vivos. E, então naquela época, a vila começou a crescer muito, venderam muitos terrenos e o pessoal vinha muito de fora... com idéias de crescer bastante. E foi passando o tempo, foram vendendo terrenos, foram fabricando casas, foi indo... e tinha... (eu me lembro que foi a primeira coisa que o povo que chegou queria) uma área de lazer. Fizeram um campo de futebol que existia na frente do Colégio Osório.

Deixaram uma quadra para o campo de futebol, depois foi idealizado um colégio, e existiu na época o falecido Jerônimo Timóteo da Fonseca (ele morava na parada 72). Então, ele, como era o dono de parte da terra que tinha aqui em Gravataí (ele tinha dividido com os genros dele). Aí foram fazer um colégio e ele ajudou a fazer este colégio. Por isso, hoje este colégio tem o nome dele. E tínhamos também uma piscina na vila. A famosa piscina! Em 1967 eu contei 120 pessoas tomando banho. Era maravilhoso! Não tinha casa ao redor mas vinha gente de muito longe para tomar banho ali porque era famosa a piscina da Vila Monte Belo.

O primeiro fato a chamar a atenção é que mesmo tendo a família de seu Alfredo migrado “diretamente” para Gravataí, ele se refere ao local de chegada como sendo Porto Alegre. As questões simbólicas que permeiam o imaginário individual e/ou coletivo das populações, apesar de extremamente relevantes, não são proposta de análise desta dissertação, por isso não serão aprofundadas. Mesmo assim, cabe salientar que existe nas palavras do entrevistado a sugestão de que provavelmente para um grande número de imigrantes da RMPA, “vir morar em Porto Alegre” é uma expressão que não possui, ou possuía, sentido literal, visto que pode significar estabelecer residência em seus arredores ou, melhor dizendo, nos seus municípios limítrofes. Demonstra que no simbólico das pessoas a extensão da capital ultrapassa seus limites políticos.

Em segundo lugar, deve-se destacar que o motivo da migração de sua família não foi um emprego industrial, já que seu pai veio trabalhar com venda de terrenos em um loteamento cujos proprietários possuíam empresa em Porto Alegre. De onde se pode inferir que mesmo antes do regramento do uso do solo em Porto Alegre e Canoas, os especuladores já haviam iniciado o movimento para as cidades do eixo leste-oeste da capital (Guaíba, Viamão, Gravataí) e que este movimento se tornou visível e se intensificou com as leis de 1954. Outra evidência de que o processo de loteamento do município de Gravataí já ocorria anterior a 1954 é exposta pela Lei Municipal Nº 093 de 14/12/1951: “Autoriza o Prefeito a comprar os lotes números 15 e 16 do loteamento de propriedade de Balduino Augusto Linck”³³.

³³ A Lei Municipal Nº 093: Disponível em: < www.cmgravatai.rs.gov.br>, acesso em 20 jul. 2007.

É possível registrar, também, a concentração da propriedade da terra em Gravataí por algumas famílias tradicionais da cidade: “*ele, como era o dono de parte da terra que tinha aqui em Gravataí (ele tinha dividido com os genros dele)*”.

O uso rural de parte destas áreas foi referido por outros informantes. Em sala de aula, um aluno relatou que seu avô, de origem oriental, plantava verduras em propriedade onde foi construída uma COHAB, e que continuou suas atividades em Viamão, na Vila de Itapuã. Estas informações não foram averiguadas nesta pesquisa.

Em outra entrevista - realizada em 01/08/2006 com o senhor Jorge Luiz Ourique Sanco, comerciante, 52 anos, natural de Gravataí - as atividades rurais também são relatadas. A entrevista foi realizada com igual metodologia da anterior. O contato com o informante foi possibilitado a partir de conversas informais com o colega de escola Iran Narciso Mazzoco, seu cunhado. Um mapa de Gravataí foi usado como apoio em parte da entrevista.

- Jorge: [...] meu pai veio para Gravataí em 1950, mais ou menos, casou [...], meus avós vieram casados da Itália, e ele nasceu em Porto Alegre [...] quando conheci meus avós eles moravam lá, numa Chácara na Santo Agostinho (*vila da zona norte da capital*). Tiveram tambo toda vida. Meu pai casou e continuou em Gravataí com tambo uma época. Ele arrendava uma área, depois se desgostou com o dono do campo, vendeu tudo e comprou uma madeireira, na 73 (*parada de ônibus na Av. Dorival Candido da Luz*). [...] foi um urbanizador de Porto Alegre até que comprou, Doutor Olavo Jorge Khum era o proprietário [...] praticamente urbanizou Gravataí nestes loteamentos: Vera Cruz, Planaltina, Cruzeiro, Monte Belo, São Jerônimo, São Geraldo, Bom Sucesso, [...] menos as COHABs. (*Olhando no mapa da cidade*) Desde a São Judas Tadeu, tudo isso é dele: Vila Central, Cruzeiro, Parque Olinda, São Luiz, [...] Planaltina, Garibaldina, Vera Cruz, Vila Branca, Bom Sucesso, Barnabé, [...] eram chácaras grandes, de tambo, de gado.

As vilas citadas pelo senhor Jorge margeiam a Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira, principal acesso ao centro da cidade para quem se desloca via Cachoeirinha. Os nomes dos loteadores citados nas duas entrevistas são diferentes, mas em ambas possuem a mesma origem: Porto Alegre.

A Foto 1 ilustra formas das habitações que se reproduziram nesses loteamentos de caráter regular, implementados no município.

Foto 1: Aspecto de moradias da Vila Monte Belo, em Gravataí



Foto: A. C. FERNANDES, abril de 2007.

Esses movimentos de ocupação e transformação do espaço em Gravataí, realizados por diferentes atores (especuladores, loteadores, administração e imigrantes) nos anos 1950, se traduzem no crescimento populacional do município nesta década, da ordem de 39,8%.

A Lei Municipal Nº 396 de 10/10/1961 “estabelece gabarito nas construções em zonas urbanas” e a Lei Nº 399 de 10/10/1961 (Revogada pela Lei 1347/77), “dispõe sobre as exigências para aprovação do plano e das plantas de loteamento de terrenos”. O conteúdo de ambas sugere uma intensificação das práticas de loteamento e a necessidade de regulamentá-los³⁴.

Em 16/10/1964, a Lei Nº 566 “institui o Plano Diretor, fixa os limites para área urbana e suburbana, determina as normas e execução do plano diretor”. Segundo ROSA (1987, p. 107) este plano se restringia à área central da cidade.

Em 16 de fevereiro de 1977, a Lei Nº 1.345 aprova o primeiro Plano Diretor abrangendo toda área do município. As diretrizes do plano discorrem sobre o sistema viário, o zoneamento (divisão entre áreas urbanas e rurais, e segundo usos

³⁴Leis Municipais Nº 396, 399 e 566: Disponíveis em <www.cmgravatai.rs.gov.br>, acesso em 20 jul. 2007.

e intensidades de ocupação nas áreas urbanas), os índices urbanísticos, as garagens, os loteamentos e os recursos para a sua implementação.

Art. 1º - Fica instituído o Plano Diretor de Gravataí e aprovadas suas diretrizes gerais para orientação e controle, de acordo com esta Lei.

§ 1º - O Plano visa organizar o espaço físico de Gravataí, para a realização das funções urbanas.

§ 2º - Todos os projetos de obras públicas ou privadas ficam sujeitos às diretrizes desta Lei.

Art. 2º - A complementação do Plano será elaborada, subseqüentemente, em fases sucessivas, pela Secretaria Municipal de Planejamento. As complementações do Plano devem ser analisadas pelo Conselho do Plano Diretor e as regulamentações serão objeto de decreto do Executivo (PREFEITURA MUNICIPAL de GRAVATAÍ, 1977, p.1).

Apesar das medidas administrativas, a ocupação desordenada e o aparente descaso com a existência de legislação permaneceram. No levantamento realizado pela METROPLAN (1992), do total de setenta e nove vilas irregulares no município em 1991, apenas uma vila irregular possuía mais de quarenta anos de existência e quinze registravam instalação superior a vinte anos, ou seja, a maioria dessas vilas era de instalação recente.

Deve-se considerar também a emancipação de Cachoeirinha, efetivada em 1965, que certamente se deu sobre um grande número de vilas e loteamentos que integravam o município de Gravataí até então. Assim, muitos imigrantes que na primeira metade dos anos 1960 fixaram residência em Gravataí, no final da década eram habitantes de Cachoeirinha, sem trocar de residência.

Além dos loteamentos, outra forma de ocupação utilizada nas áreas rurais de Gravataí foram os sítios de lazer. A regulamentação destes sítios foi acrescida à Lei 1.345 de 16 de fevereiro de 1977 (Lei do Plano Diretor) através da Lei Nº 803 de 30 de dezembro de 1992, com a definição dos usos e tamanhos dos lotes, bem como da área do município destinada a esta forma de ocupação. A Lei Nº 1.004, de 21 de dezembro de 1995 faz alterações na delimitação anterior. Na entrevista com o senhor Jorge Sanco, este faz referência aos sítios de lazer:

- Jorge: (*Observando o mapa de Gravataí*) Isso aí há uns anos atrás não tinha nada, nada, nada. Setenta... setenta e poucos não tinha nada aí. [...] Na época dos sítios, não sei se tu

lembras, ter sítio era status. O sítio foi desta época, 70 ..., mais um pouco..., 74, 75, dessa época aí. Acho que eu tinha 18 anos, quando começou. Não sei porque, ter sítio era moda, era bonito. “Tem um sítio, tem dinheiro.” [...] Os antigos tinham as “chacrinhas” que moravam: moradores..., tambo.... E foram vendendo para sítios, nessa faixa de Taquara. Mais na faixa de Taquara. Aqui do Trafo, ou um pouco mais adiante, até Morungava por exemplo [...] um lugar onde cresceram muito os sítios. O comércio também, madeireiro. Os que investiram ali se deram bem em função disso. [...] compravam alguns hectares e faziam uma casa boa, faziam piscina, aquelas coisas...pra receber os amigos, fazer presença no final de semana. [...] Faziam “chacrinhas” ou vendiam tudo, não eram muito grandes, 10, 8, 7, 15 (hectares). [...] As coisas foram mudando, [...] hoje ter sítio é inviável. [...] caseiro, bens sociais, roubo, hoje até segurança não tem mais. [...] Muita gente de fora, de Porto Alegre muita gente, a maioria era de Porto Alegre. Nessa faixa de Taquara, a maioria era de Porto Alegre. De Gravataí bem menos.

O trecho de entrevista acima demonstra que a área de sítios de lazer originalmente era de propriedades rurais, localizadas principalmente ao longo da RS- 20 (faixa de Taquara), e que a grande maioria dos compradores era de Porto Alegre. Configura-se nestas informações uma outra forma de relacionamento do município com a metrópole: o uso de parte de seu território para lazer nos finais de semana, por determinada parcela dos moradores da capital, ou, uma extensão da área urbana da capital (LEFEBVRE, 1999, p.17).

Um outro lado desta prática de parcelamento do solo em Gravataí foi comentada na entrevista do professor Luiz Miranda. O professor foi apresentado no Capítulo 1.

- Miranda: Sítios de lazer isso foi uma moda que aconteceu [...] era a ponta de um iceberg para se fazer expansões urbanas clandestinas e irregulares. Eu não podia lotear a cidade, mas eu podia transformar a minha fazenda, por exemplo, uma área rural em sítios de lazer. Eles possuem dimensão abaixo do módulo rural, então isso paulatinamente se transformou em atividade urbana, cidade. Fugiam da legislação dos loteamentos que exigia certas qualidades, por exemplo, infra-estrutura: água, luz, esgoto. [...] seria (grosso modo) caracterizar estes sítios de lazer como atividade de loteamento clandestina ou irregular. [...] Virou moda porque economicamente era a forma mais viável de ganhar dinheiro com terreno lá em Gravataí, também em Viamão, e em toda região. Tenho a impressão que foi na década de 1970 que isso aconteceu. [...] Deveriam ser para o final de semana.... alguns

foram para moradia. Às vezes, o loteamento irregular saía dali. Eu fui Secretário de Planejamento lá em Gravataí, [...] muitos loteamentos clandestinos mandei suspender por causa disso: era um sitiozinho que havia sido desmembrado abaixo do módulo rural, [...] marcavam “as quatro estaquinhas” e vendiam, para o primeiro que passasse na rua, um terreninho. Não era 10x30m, era 6x25m, então muitos eu mandei suspender, mandei embargar. Isso acontecia muito, agora eu não sei se acontece.

A entrevista com o professor Paul Nygaard³⁵ (realizada em 25/08/2006), ressalta as dificuldades geradas pela ocupação desordenada, sem o planejamento da área urbana externa à região central da cidade.

- Nygaard: [...] a cidade foi construída com uma soma de loteamentos. Cada loteamento fazia a sua estrutura viária [...]. Um dos problemas daquela época era articular as vias, tentar criar um sistema de vias para a cidade de modo que se pudesse conectá-la. Uma outra questão era estabelecer algum tipo de controle sobre a expansão dos loteamentos [...].

Destaca-se a importância dos agentes não institucionalizados na construção do espaço urbano estudado e que atuam na escala micro. E, também, a dificuldade de articulação dos projetos individuais na escala da cidade e da região.

2.1.2 Intervenção do Estado e grandes projetos

O crescimento populacional e econômico das áreas próximas às principais capitais brasileiras e a resultante aceleração do processo de urbanização nacional justificaram, durante os governos militares, medidas de planejamento territorial para estes espaços. A delimitação dos mesmos, com a denominação de regiões metropolitanas, parece significar uma formalização das áreas de intervenção do governo federal, que por um lado, visa planejar o crescimento econômico através de modelos de industrialização que demandam áreas industriais e infra-estrutura (condições gerais de produção) estrategicamente dispersas pelo território nacional

³⁵ Arquiteto e Urbanista; ex-professor da Faculdade de Arquitetura-UFRGS; atualmente professor de urbanismo na PUC-RS; fez estudos para a complementação do plano diretor de Gravataí após 1987; refez os estudos do plano em 1998, a pedido da administração municipal, tendo em vista a instalação da GM do Brasil.

e, ao mesmo tempo, concentradas. As condições gerais de produção, abordadas nos capítulos anteriores, englobam neste momento o planejamento dos locais de moradia para os trabalhadores das indústrias.

A continuidade da entrevista com seu Alfredo exemplifica algumas faces da relação entre estas políticas de planejamento e as pessoas/trabalhadores que as vivenciaram. E, também, algumas das transformações físicas impulsionadas em Gravataí, em consequência destas relações.

- Alfredo: [...] Eu, nesta época já tinha 17 pra 18 anos, e meu primeiro emprego na Vila Monte Belo foi trabalhar num matadouro que hoje é a Panatlântica (*leia-se: onde hoje é a Panatlântica*), era na portaria da Panatlântica. Trabalhei com carteira assinada três anos, e saí dali, veio a empresa Panatlântica (firma de aços laminados). Aí eu trabalhei nesta empresa também, mais quatro anos. Aí, fizeram o Distrito Industrial de Gravataí, com várias outras empresas veio a Albarus, depois veio a Jackwal (trabalhei na Jackwal também, quatro anos). Depois, veio a Tramontina e muitas outras que no momento não me lembro o nome. [...] a Panatlântica era de Porto Alegre, eles ficaram muito apertados em Porto Alegre e foram se deslocando para o Distrito de Gravataí, como o Distrito ficou famoso pelo crescimento, cresceu muito rápido, então, foram se aglomerando as empresas pra cá. [...] As Cohabs também, lá de 70, onde hoje tem o Colégio Santa Rita (*localidade próxima a Vila Monte Belo*). Aquilo ali também era um mato muito grande, um banhado muito grande. [...] quando eu vim existia uma faixa que nem era de asfalto, era uma faixa de cimento. Passava um caminhão e o outro praticamente parava para dar o lado em cima daquele “asfalto”. E, hoje, nós temos avenidas enormes, toda localidade tem asfalto. As fábricas aumentaram muito [...] isso foi o que mais evoluiu aqui, com certeza foi isso aí, as micro-empresas, fábricas, não tinha nada. O pessoal vinha pra cá pra trabalhar, mas trabalhava em Porto Alegre, porque tinha muitas vagas de emprego. O pessoal vinha sem cultura do interior e pegava serviço facilmente. O que hoje é ao contrário, não tem cultura não tem serviço. Eu trabalhei em várias empresas. Trabalhei oito anos na Zivi, trabalhei quinze anos na Icotron, trabalhei quatro anos na Jackwal, quatro anos na Panatlântica e aí venceu trinta anos de metalurgia, eu era metalúrgico. No princípio, eu era operador de máquinas, depois fiz alguns cursos e trabalhei de torneiro e aí, me aposentei. Já estou oito anos aposentado.

Note-se que seu Alfredo relata momentos diferentes da produção industrial em Gravataí. No início de sua fala, faz referência ao primeiro emprego ter sido em

um matadouro localizado onde hoje se encontra o Distrito Industrial implantado pela CEDIC: “[...] trabalhar num matadouro que hoje é a Panatlântica, era na portaria da Panatlântica”. O caráter anteriormente rural da área ocupada e a presença da indústria alimentícia, principal ramo industrial da década de 1960 no município, estão presentes em sua fala.

Descreve também a chegada das primeiras indústrias oriundas de Porto Alegre: “veio a empresa Panatlântica”. E a posterior implantação do Distrito Industrial em uma das áreas onde já se encontravam algumas das empresas procedentes da capital: “Aí, fizeram o Distrito Industrial de Gravataí, com várias outras empresas”.

As áreas planejadas pelo estado (COHAB-RS) para a construção de moradias dos supostos trabalhadores das empresas que se instalaram no município, formam um “cinturão de habitações” em torno do Distrito Industrial. As características anteriores das áreas destinadas à construção dos conjuntos habitacionais são, em parte, descritas por seu Alfredo: “As COHAB também, lá de 70, onde hoje tem o Colégio Santa Rita (*localizado próximo a Vila Monte Belo*). Aquilo ali também era um mato muito grande, um banhado muito grande.”

A COHAB-RS realizou a construção de conjuntos habitacionais com quatro projetos distintos implantados em Gravataí. O convênio com o governo do estado foi autorizado pela Lei Municipal Nº 602 de 22/03/1965³⁶: “Autoriza, mediante escritura particular, o Executivo, a firmar contrato com a COHAB/RS para fins de execução do Plano Estadual de Habitação”.

A viabilidade para a implantação dos mesmos foi definida com a complementaridade dos estudos realizados pela Companhia de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Rio Grande do Sul e pela Metroplan na década de 1970. As informações sobre o número e tamanho dos lotes, a origem dos financiamentos, a forma de obtenção dos terrenos e a aprovação dos projetos das COHAB A, B e C e da Vila Castelo Branco, em Gravataí, foram fornecidas pelo senhor Artigas Heller Alvez, engenheiro civil e funcionário da COHAB-RS (atualmente em liquidação), em 29/06/2007.

³⁶Lei Municipal nº 602 de 22/03/1965. : Disponível em: <www.cmgravatai.rs.gov.br>, acesso em 20 jul. 2007.

A Vila Castelo Branco, de menor dimensão, foi construída em terreno doado pela prefeitura do município para a COHAB, e com financiamento da USAID (Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional). Consultando informações disponibilizadas no site da Câmara de Vereadores do município foi possível encontrar a Lei Municipal Nº 12 de 16/05/1980, que “autoriza doação de uma área de terras a Companhia de Habitação do Estado do RS – COHAB-RS, destinada a um núcleo habitacional e a construção de um salão comunitário” (www.cmgravatai.rs.gov.br, acesso em 22/07/2007). Este projeto possui 153 lotes e foi aprovado em março de 1978. Os financiamentos internacionais para habitação e desenvolvimento urbano já haviam sido regulamentados em 1966 pelo Banco Central³⁷.

Os três projetos restantes obtiveram aprovação na prefeitura do município em março de 1977, todos construídos em áreas desapropriadas. O tamanho dos lotes individuais, em média, é de 250 m², destinados às famílias com renda entre 1 e 3 salários mínimos, ou mais, na composição familiar. A comercialização dos lotes foi realizada em 1981. Estes três projetos foram financiados pelo Sistema Financeiro de Habitação (SFH). São denominados de COHAB A (868 lotes), COHAB B (907 lotes) e COHAB C (615 lotes) – conforme ilustrado na Foto 2. Destaca-se que os loteamentos COHAB A, B e C foram aprovados pelo município em 18 de março de 1977, um mês depois da aprovação do Plano Diretor de 1977.

A regulamentação federal sobre o parcelamento do solo (1979) encarrega os municípios de delimitarem as áreas destinadas ao uso urbano: “Art 3º. Somente será admitido o parcelamento do solo para fins urbanos em zonas urbanas ou de expansão urbana, assim definidas por lei municipal”³⁸. A existência destas legislações parece não ter garantido o controle sobre a expansão urbana de Gravataí.

³⁷[...] a **Resolução 18** do Banco Central (18 de fevereiro de 1966) criou novos bancos de investimento. Esses bancos operam tanto no mercado aberto e no mercado corrente como provêm empréstimos para estados e municípios, retiram fundos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) e podem também utilizar outros fundos especiais. Por último, mas sem ser de menor importância, eles estão autorizados a absorver empréstimos do EXIMBANK dos Estados Unidos, para repassar créditos para aquisição de equipamentos e tecnologias importados americanos (SCHMIDT, 1983, p.114).

³⁸ Lei Federal Nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979: Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.

Foto 2: Casas do conjunto habitacional COHAB A - Gravataí



Foto: A. C. FERNANDES, abril de 2007.

As construções realizadas pela iniciativa privada, nos anos 1970 e 1980, também contavam com financiamento do governo federal e fazem parte dos relatos do senhor Jorge Sanco:

- Jorge: [...] foi uma época bem melhor de ganhar dinheiro, que foi de 1978 a 1988, nesse nosso ramo. [...] o governo dava incentivo à construção. Tu queria abrir uma construtora, tu ia no banco e tinha dinheiro. Tu comprava equipamento e abria uma firma pra construir [...] o governo incentivava nesta época a construção. Então, houve um crescimento na construção civil. Foi boa a época, tinha bastante emprego (pedreiro, auxiliar)... e tu vendia material. Vendia bastante, tinha dinheiro, o banco dava dinheiro pra ti comprar e construir. Tanto pra mão-de-obra como pro imóvel em si , pra vender o imóvel todo. Então era bom.

Além de loteamentos menores, de origem privada, existe em Gravataí um grande empreendimento chamado Morada do Vale, efetivado em três etapas na década de 1980: Morada do Vale I, II e III. Caracteriza-se por lotes individuais, com casas de alvenaria e, outras, de fibra de vidro.

- Jorge: [...] Depois das COHAB, as Moradas do Vale. As COHAB são um pouco mais antigas, mas em seguida vieram as Moradas do Vale. O que concentra de população “aqui”

(olhando o mapa da região) é uma loucura. Muito grande a Morada do Vale, tem a I, a II e a III.

Este conjunto habitacional foi implementado pela Construtora Guerino S. A., com financiamento do Grupo Habitasul. Apesar das tentativas, não foi possível conseguir dados específicos sobre o projeto, mas a nota divulgada pela Corsan, em 2004, nos dá uma idéia de seu tamanho:

Corsan realiza interligação de redes na Morada do Vale

Nessa quarta-feira (29) a Corsan vai realizar interligação de redes visando a melhoria das condições do abastecimento de água da Morada do Vale, em Gravataí. Para realizar esse trabalho a Corsan vai interromper o abastecimento de água de 9 mil economias da Morada do Vale (cerca de 36 mil pessoas) entre 8h30min e 14h30min. O abastecimento de água deverá se normalizar por completo durante a noite de quarta-feira (GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, 28/12/2004).

A localização e situação administrativa das Moradas do Vale dentro do município são expressas no texto abaixo:

Localizadas próximas à divisa com o município de Cachoeirinha, as Moradas do Vale compreendem a Região 1, dividida em três microrregiões. Até hoje, a partir do Plano de Investimentos 1998, foram destinados cerca de R\$ 4,3 milhões para melhorias na região. Entre as demandas atendidas pelo OP nestes dez anos de atuação, estão 49 pavimentações, entre ruas, travessas e avenidas, reformas e ampliações em 4 escolas e criação e arborização em 3 praças (PREFEITURA MUNICIPAL DE GRAVATAÍ, 27/06/2006).

Chama a atenção o número de pavimentações realizadas pela prefeitura desde de 1998. Nos diários da Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul é possível encontrar relatos que demonstram a inclusão de Gravataí na problemática habitacional da RMPA, com destaque para o empreendimento Morada do Vale.

A Subcomissão de Habitação da Assembléia Legislativa, reunida ontem, foi informada pelo secretário da Região Metropolitana, Edir Oliveira, da criação de uma Comissão Especial que tratará da questão habitacional na região. Durante audiência no Palácio Piratini, para dar prosseguimento às negociações com os moradores de áreas ocupadas da Morada do Vale I, II e III, de Gravataí, o secretário afirmou que vai buscar os meios legais para

bloquear as ações de despejo, enquanto não se encontre uma solução definitiva.

O coordenador da Subcomissão, deputado Carlos Eduardo Vieira da Cunha (PDT), salientou a importância de o governo priorizar e encaminhar uma solução urgente para as famílias da Morada do Vale e da Região Metropolitana. "Essa Comissão terá um papel decisivo nesse processo", acrescentando que "a urgência é essencial, já que existem mandados judiciais em andamento e essas famílias estão na iminência de serem despejadas". Vieira da Cunha acredita que a participação da Comissão será indispensável para que a Habitasul-Guerino negocie com os moradores os valores das prestações.

A reunião contou ainda com a presença da relatora da Subcomissão de Habitação, deputada Jussara Cony (PCdoB), do vice-prefeito de Gravataí, Volmir Breher, vereadores do município, representantes do Governo do Estado e Associação dos Moradores da Morada do Vale I, II e III (KLOECKNER, 15/05/1997).

Durante as décadas de 1980 e 1990 o Conselho do Plano Diretor, que conforme o artigo 2º é encarregado da análise de necessárias complementações e regulamentações, foi por várias vezes convocado.

No início do ano de 1987, [...] houve a convocação do Conselho do Plano Diretor. Preocupado com inúmeros loteamentos irregulares que, ao longo dos tempos, foram-se instalando no Município, sem oferecer as condições básicas de calçamento, de água, de luz e de saneamento, o chefe do executivo recorreu a uma lei, criada em 1977, que, durante dez anos, permaneceu olvidada pelas autoridades competentes. O Conselho terá como função assessorar o prefeito no que tange à implantação e fiscalização do Plano Diretor Urbano na sede e nos distritos do Município, traçando as diretrizes para que seu crescimento seja ordenado (ROSA, 1987, p.134).

O Relatório Analítico e Justificativo³⁹ onde se encontram os principais estudos, análises, diretrizes e propostas para o Plano Diretor do Desenvolvimento Urbano de Gravataí aprovado em 2000, caracteriza de forma resumida a área urbana do Distrito Sede do município em três tipos de espaço:

a) O primeiro, mais consolidado, apesar de apresentar inúmeros vazios de diferentes dimensões, desenvolve-se ao longo da Av. Dorival de Oliveira, seu eixo gerador, entre a Morada do Vale I e o Parque Renascença e transversalmente entre a Distrito Industrial da CEDIC e o Parque Bonsucesso;

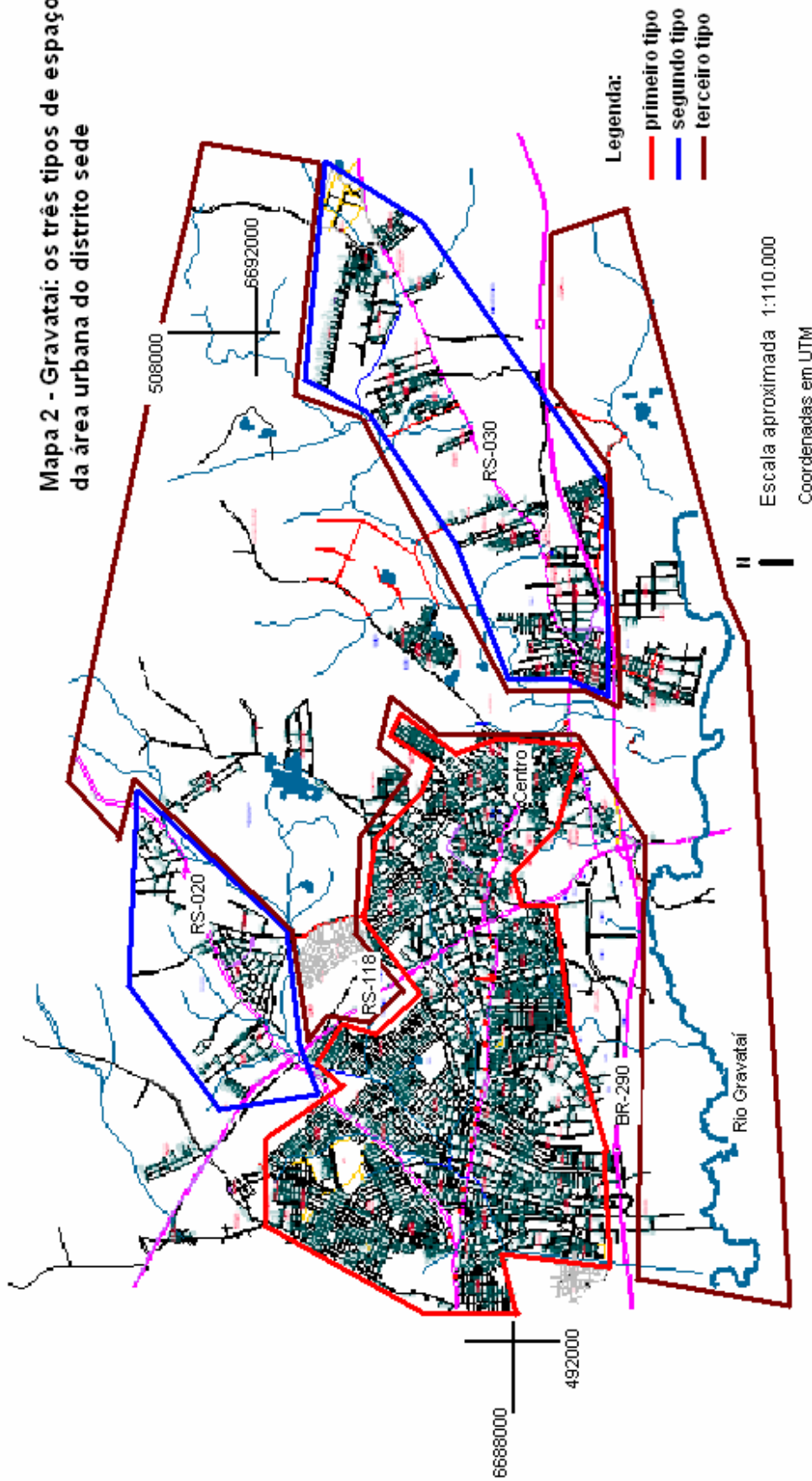
³⁹ Cedido eletronicamente para esta pesquisa pelo Professor Paul Dieter Naygaard.

b) O segundo apresenta áreas esparsamente ocupadas, tanto ao longo da RS-020 quanto, e principalmente, da RS-030, constituídas estas áreas por loteamentos perpendiculares às mesmas, entremeados por grandes glebas vazias. São loteamentos longos e estreitos, prolongando-se a partir das RS's, via de regra, por 800 a 1000 metros;

c) O terceiro tipo de espaço existente na área urbana é constituído por extensas áreas de características e usos rurais, como são as margens do rio Gravataí, boa parte das bacias do arroios Demetrius e Barnabé e as áreas ao longo das estradas para Morungava, para Itacolomi, e da RS 020 . É um espaço que tem induzido a formação de parcelamentos, com enormes dificuldades para serem atendidos pelo serviço público e pela infra-estrutura urbana, pelo fato desta situação apresentar um alto custo/benefício⁴⁰. Além disso, alguns parcelamentos, no afã de fugirem das obrigações expressas na Lei 6766/79, têm se apresentado tanto como "condomínios horizontais", voltados para dentro e preocupados apenas com a sua própria organização interna, dificultando articulações viárias com o espaço urbano 'exterior', quanto, e principalmente, como "sítios de recreio", que apresentam inicialmente lotes avantajados, com pretexto de lazer e de descanso, mas que alguns anos mais tarde sofrem um processo de desmembramento e passam a ser vendidos como lotes comuns de 300, 250 m², ou até menores, criando então problemas tanto aos compradores quanto ao poder público no que se refere ao atendimento por serviços públicos e equipamentos sociais.

⁴⁰ Segundo a Lei Federal 6766/79, no Art.2^o do Capítulo 1, "...o parcelamento do solo poderá ser feito mediante loteamento ou desmembramento, observadas as disposições desta Lei e das legislações estaduais e municipais pertinentes."

Mapa 2 - Gravataí: os três tipos de espaço da área urbana do distrito sede



Fonte: www.gravatai.rs.gov.br/download/. Mapa Viário de Gravataí (versão extra-oficial). Modificado por A. C. Fernandes e N. S. V. Fujimoto.

Atualmente, os programas habitacionais para as classes de baixa renda são implementados pelo Departamento Municipal de Habitação, mediante convênio firmado com o governo federal, através do Programa de Arrendamento Residencial (PAR).

O município de Gravataí aderiu ao programa do Ministério das Cidades conhecido por Resolução 460, que destina recursos para habitação popular. [...] A Resolução 460 utilizará recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Via Caixa Econômica Federal, em parceria com a iniciativa privada e o governo federal, cada município poderá executar empreendimentos habitacionais destinados à população de baixa renda (PREFEITURA MUNICIPAL DE GRAVATAÍ, 17/10/2005).

Em Gravataí, os projetos executados através desta modalidade de financiamento, até o momento, têm o formato de condomínios verticais. Os projetos já implementados são: Residencial Olinda I e II (352 apartamentos), Condomínio São João (128 apartamentos), Parque do Sol I (240 apartamentos) e Jardim Planalto (168 apartamentos).

Neste contexto, se estruturam hoje novas formas de ocupação urbana através de políticas de regularização fundiária e aquisição de moradias pela população de baixa renda, impulsionadas pelas atuais políticas federais e municipais de habitação. Concomitantemente a estas novas políticas, atuam também os investidores privados, construindo modalidades habitacionais que se diferenciam dos loteamentos implementados anteriormente.

2.1.3 - Investimento privado / condomínios residenciais

Os investimentos habitacionais privados realizados nas etapas anteriores se caracterizam pela oferta de lotes individuais urbanizados, onde o comprador deveria investir na construção de sua residência e/ou na modalidade de grandes conjuntos habitacionais, onde além do lote de terra, era adquirida também a moradia.

Observa-se, desde o final dos anos 1990, que os vazios urbanos existentes entre estes loteamentos passam a abrigar formas de ocupação diversificadas e diferenciadas do período anterior. Têm surgido no município condomínios fechados, em um leque de modalidades que vão desde projetos como Alphaville até

habitações germinadas em terreno coletivo, que não requerem área muito ampla para sua execução, como se ilustra com a foto abaixo.

Foto 3: Condomínio horizontal na Vila São Luiz - Gravataí



Foto: A. C. FERNANDES, maio de 2007.

Nos anos 2000, se percebe o aumento do número de condomínios verticais, direcionados para faixas de renda média e alta, antes praticamente inexistentes na cidade. Esses condomínios, horizontais e verticais, vêm modificando pontualmente, mas de forma marcante, o formato das construções habitacionais no município.

A entrevista de Jorge Sanco traz alguns comentários sobre os condomínios em Gravataí:

- Jorge: [...] veio a GM. O crescimento deu uma melhorada. Começaram a abrir loteamentos novos, até tem uns condomínios bons, fechados. O Verdes Campos, esse que fica próximo à Free Way, é um condomínio mais antigo, bem grande, bom. É um pessoal de Porto Alegre que mora ali. Já tem bastante gente de Gravataí, mas muita gente de Porto Alegre mora ali e continua trabalhando em Porto Alegre. [...] edifícios tem alguma coisa, não é muito. [...] uns financiados pela Caixa é que tem mais, um quilometro do centro mais ou menos, não é bem no centro. Os prédios do centro são sempre melhores, com um nível melhor, mais caros. Está saindo até o AlphaVille.

Relacionar as novas formas de ocupação urbana exclusivamente à presença do Complexo Automotivo seria um pouco simplificador, já que o setor imobiliário não se vincula especificamente aos processos de localização industrial.

Além disso, ao mesmo tempo em que a instalação da GM pode servir como atrativo, o aumento resultante no preço dos aluguéis e a supervalorização dos imóveis disponibilizados para a venda, inibiu diversas iniciativas de empreendimentos.

- Jorge: [...] O comércio local... as melhores lojas ficavam no centro, só que não tinha lojas grandes de eletrodomésticos, nada... se tu querias uma roupa boa, um terno, pra uma festa melhor, tinha que ir a Porto Alegre, aqui não tinha. Eletrodomésticos, bazar, isso era muito fraco. Praticamente se dependia de Porto Alegre. Nos dias de hoje já não é assim, só se tu quiser ir a Porto Alegre, tu tens tudo que quiser aqui, desde moda masculina, feminina, e eletrodomésticos nem se fala. [...] O forte é o centro da cidade ainda [...] onde concentra o comércio maior é no centro, são duas ou três avenidas, não é muito grande. Gravataí tem um problema, é uma cidade antiga [...] ali no centro não tem mais lugar, já está saturado, tem que ir pros bairros pra começar a crescer mesmo. [...] quando veio a GM deu uma expectativa até de que seria um “estouro” em Gravataí [...] até que, como houve uma supervalorização de imóveis, deu uma “trancada” nas coisas. Não veio dinheiro pra cidade, veio uma indústria grande. Se teu terreno vale 100 o cara não vai pagar 200 por ele, ou por uma casa. O pessoal “cresceu o olho” e trancou um pouco as coisas. O investidor que esteve aqui saiu fora, viu que o pessoal estava se aproveitando do fato GM, e não foi “aquele crescimento”. Está existindo um crescimento, mas não foi uma coisa assim, “tão”!

Cabe aqui uma observação em relação ao centro da cidade. Conforme descrito pelo senhor Jorge, apresenta-se como um espaço horizontal de pequenas dimensões. Grande parte do comércio existente se localiza nas avenidas que lhe dão acesso, como a Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira. Por outro lado, verticalmente Gravataí é uma cidade que praticamente não existe, ainda está por ser construída. Além disso, muitas áreas vazias ainda circundam ou se encontram dentro da área central. Várias já estão sendo “preenchidas” com edifícios de apartamentos ou de salas comerciais. Em algumas, se desenha uma arquitetura de “espelhos”, em sintonia com os padrões da pós-modernidade, mas com uma forma alheia ao entorno, como as futuras instalações do Serviço Social do Comércio- SESC, na Rua Anápio Gomes.

Foto 4: Obras do edifício do Serviço Social do Comércio - Gravataí



Foto: A. C. FERNANDES, outubro de 2007.

Pode-se dizer que, atualmente, os empreendedores imobiliários têm investido no sentido de ocupar os espaços vazios próximos do centro da cidade e dos bairros já consolidados, de forma diversificada e direcionados para diferentes tipos de consumidores. E que, paralelamente a estas iniciativas imobiliárias, há a implantação de grandes condomínios residenciais, distantes da área central e voltados para as camadas sociais de maior poder aquisitivo, não necessariamente oriundas do município e, sim, da região.

Existe um projeto já consolidado, denominado Paragem dos Verdes Campos, implementado originalmente como sítios de lazer e, em 1993, transformado em condomínio residencial, com a implantação de serviço de segurança, restaurante, quadras esportivas e melhorias na infra-estrutura, nitidamente atendendo a novas demandas do mercado imobiliário.

O histórico do condomínio demarca dois momentos. O primeiro, nos anos 1980, com o parcelamento do solo de uso rural e a constituição de sítios de lazer. O segundo, implementado nos anos 1990, quando a área se constitui como condomínio, buscando sintonia com as novas demandas habitacionais que

privilegiam a segurança, o contato com a natureza, o conforto e determinado distanciamento dos grandes centros urbanos, e, ainda, com a característica de ser voltado para famílias de maior poder aquisitivo. Também, estes condomínios estão relacionados com um modelo pós-moderno de habitar e/ou com formas globalizadas de produção dos territórios da cidade.

A localização da Paragem dos Verdes Campos destoa da área junto a RS-20 onde se instalaram a maioria dos sítios de lazer a partir do final dos anos 1970. Este loteamento se encontra próximo à RS-30 e à BR-290, e se beneficiou da construção dos novos acessos à BR-290 implementados com a presença da General Motors do Brasil, devido a sua proximidade do complexo automotivo.

O edital de loteamento do AlphaVille Gravataí data de 12 de maio de 2006, e foi apresentado pela SL-Sociedade Loteadora Ltda. Sua construção iniciou em abril de 2006. Segundo o edital de loteamento, uma área correspondente a 73.298,23 m² foi hipotecada a Prefeitura Municipal de Gravataí, para garantia das obras de infraestrutura⁴¹. O condomínio está localizado na Estrada do Itacolomi, entre a RS 118 e o Campus da Universidade Luterana do Brasil, em Gravataí.

O condomínio terá 755 terrenos, com metragem mínima de 360 m², além de 85 terrenos comerciais e de uso misto, onde está previsto um centro de compras e serviços. A empresa garante que todos os terrenos estão numa situação privilegiada em relação à rua. “Nossa intervenção é realizada de forma preservacionista”, ressalta o diretor de engenharia da AlphaVille, J. Paranhos (CORREIO DO POVO, 15/09/2006, p.18).

AlphaVille Gravataí instala quiosque no Bourbon Country

Até o dia 17 de dezembro os interessados em conhecer os diferenciais do AlphaVille Gravataí também podem ir ao quiosque instalado no segundo piso do Bourbon Shopping Country, em Porto Alegre, próximo a Livraria Cultura. No local, é possível obter todo um leque de informações sobre o empreendimento e os benefícios de viver em AlphaVille, além de poder efetivar a compra (ALPHAVILLE URBANISMO S.A., 2006).

Em comum, além da infra-estrutura e da oferta de “qualidades naturais”, os dois empreendimentos demonstram estar voltados para o mercado de consumo regional, não interno à cidade. Isso pode ser observado na entrevista com o senhor Jorge (“muita gente de Porto Alegre mora ali e continua trabalhando em Porto Alegre”), e

⁴¹ JORNAL CORREIO DO POVO, 15/05/2006, p.7.

na reportagem acima sobre o empreendimento AlphaVille, onde é noticiada a instalação de um posto de vendas em um Shopping Center de Porto Alegre.

Em 28/09/2007, foi realizada uma entrevista informal, não gravada, com o coordenador do Setor de Divisão de Expansão Urbana (DEU), da Secretaria de Coordenação e Planejamento de Gravataí (SECOPLAN), senhor Valter Barcelos. Segundo o senhor Valter, o município tem autorizado este tipo de empreendimento na cidade por entender que a presença de pessoas com maior poder aquisitivo pode ser atrativa para a instalação de empreendimentos ligados a setores econômicos terciários ainda ausentes na cidade. Como exemplo, citou a ausência de “boas” alternativas de lazer, já que a única sala de cinema existente, além de ser pequena, encerrou suas atividades recentemente. Informou também, o senhor Valter, que há pouco tempo foi autorizado um novo empreendimento imobiliário similar aos relatados anteriormente. Será construído ao lado da Paragem dos Verdes Campos pela Domus Urbanismo. É interessante ressaltar que na chamada do novo empreendimento, disponível no *site* da empresa, não é citado o nome da cidade onde será instalado o novo condomínio. A chamada diz apenas “Em breve lançamento a quinze minutos do Laçador”⁴². A estátua do “Laçador” é o símbolo de Porto Alegre e está localizada em frente ao Aeroporto Internacional Salgado Filho, na capital.

O debate e a problematização sobre os condomínios fechados se estende em várias direções: a ausência de segurança nas cidades, o que justifica a limitação do acesso, o uso de câmeras e outras tecnologias voltadas para a vigilância interna, e os muros existentes nestes espaços (UEDA, 2005; D’OTTAVIANO, 2006); a discussão sobre a regularização e uso destas áreas, além das competências para implementação e manutenção de serviços urbanos (AVILESP, 2007)⁴³; o apelo às belezas naturais e à vida bucólica, que são compradas como mercadoria (HENRIQUE, 2005).

Os condomínios fechados, segundo Batalla y Carballo (2005) em seus estudos sobre “El papel ordenador del estado y la expresión territorial de las urbanizaciones cerradas”, na Argentina, não são recentes, “existen en el mundo occidental desde principios del siglo XX, [...] hoy, encontramos que los efectos e

⁴²Disponível em: <www.domusurbanismo.com.br>, acesso em 28 out. 2007.

⁴³Trata-se da Associação das Vítimas de Loteamentos do Estado de São Paulo. Disponível em: <www.avilesp.com.br/avi/index.php>, acesso em 23 jul. 2007.

impactos territoriales se comienzan a sentir”. Nas duas últimas décadas, a intensificação e diversificação de sua ocorrência trazem à tona a necessidade de estudos mais detalhados sobre a dinâmica de seus processos.

A presença dos condomínios fechados nos centros urbanos é relacionada por Vidal-Koppmann (2005), quando estuda a Região Metropolitana de Buenos Aires, com as formas pós-modernas de estruturação da vida urbana.

Estos nuevos escenarios de la postmodernidad se han asentado sobre una estructura de centros urbanos tradicionales quebrando la trama no sólo física sino también social, acrescentando las diferencias entre clases sociales y enfrentándolas con relaciones de proximidad muy estrecha. Mientras este fenómeno se va consolidando, nuevos actores aparecen como los gestores de la planificación en los nuevos escenarios: los emprendedores privados, los promotores, la clase media “ganadora”, los inversores extranjeros, etc; en tanto que los gobiernos provinciales y locales han perdido fuerza en la toma de decisiones y la normativa urbana en su conjunto muestra importantes espacios vacíos (VIDAL-KOPPMANN, 2005).

A complexidade resultante dos processos de construção das cidades na atualidade é tema das pesquisas de Carrasco (2005) sobre a Zona Metropolitana da Cidade do México (ZMCM):

La ciudad de este milenio enfrenta serias contradicciones y nuevas paradojas, desde sus formas de construcción hasta las especificidades que se inscriben en un escenario que enfrenta con sus instancias de su apropiación. [...] la ciudad del presente produce nuevas formas de vivir, construir y transformar los espacio físicos territoriales del proceso de urbanización en nuestras ciudades; [...] la dinámica de migración de la población rural y de los centros de población, no logran cubrir las exigencias del mercado inmobiliario, es decir, las exigencias del mercado especulativo y de los espacios propios de la concentración migrante no son territorios para la inversión y; [...] el proceso de globalización que junto a los medios de comunicación e información demandan de ciudades especializadas de carácter informatizadas para la competencia (CARRASCO, 2005).

Neste sentido, nos parece sensato pensar no atual desenvolvimento urbano de Gravataí como uma soma de fatores e processos recentes sobrepostos aos processos anteriores e vinculados, certamente, a sua condição de cidade próxima do centro metropolitano, ao acesso facilitado por rodovias, a disponibilidade de áreas urbanas não ocupadas, a espaços ainda não preenchidos por diversos segmentos do setor terciário, a existência de um crescente mercado consumidor

(interno e externo) que, combinados, promovem o seu desenvolvimento nos moldes do atual período de acumulação do capital.

A implantação de indústrias, no passado e atualmente, também desencadeia processos de modificação das formas urbanas do município, os quais abordamos no Capítulo 3.

CAPÍTULO 3

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO INDUSTRIAL

“As fábricas aumentaram muito... isto foi o que mais evoluiu aqui”.

Ainda nos anos 1960, antes da institucionalização da RMPA, Gravataí possuía uma economia essencialmente agrícola, com sua produção voltada para o mercado consumidor de Porto Alegre.

A preocupação dos produtores era com o escoamento da produção. O “mercado” para comercialização do que era produzido situava-se na capital, centro político, administrativo e econômico do Estado.

As dificuldades de acesso existentes na época, e a posição “deslocada” em relação ao eixo Norte-Sul de municípios (Canoas, Esteio, Sapucaia, São Leopoldo, Novo Hamburgo, Sapiranga, Estância Velha) onde inicialmente se instalou o setor industrial, certamente contribuíram para que em Gravataí o processo de industrialização se desenvolvesse mais tardiamente.

Estas dificuldades podem ser encontradas em várias referências, como por exemplo, no perfil socioeconômico elaborado pela ACIGRA⁴⁴ (2001, p. 79): “Os pioneiros, que nos idos dos anos 1950 enfrentaram estradas de chão, escassez de transporte e baixa qualificação de mão-de-obra (...)”. Também em Blauth (1973), pode-se perceber que além das dificuldades de acesso, o município possuía precária infra-estrutura:

[...] Gravataí oferece poucas condições para a instalação de indústrias em seu território. A falta de preparo da mão-de-obra, a ausência de fontes de matérias primas (excetuando-se o leite, em que é um dos maiores produtores do Estado), comunicações escassas, fornecimento de água insuficiente, ruas dos bairros e

⁴⁴ Associação Comercial e Industrial de Gravataí.

estradas de comunicação interna em precárias condições de tráfego, mercado consumidor distante, são os principais aspectos a destacar (BLAUTH, 1973, p. 38).

Os esforços para a industrialização passaram a integrar as políticas do governo municipal no final dos anos 1950, quando a Câmara de Vereadores promoveu uma campanha “objetivando a industrialização do Município. Doava-se o terreno a quem quisesse implantar alguma indústria” (ROSA, 1987, p.136).

A instalação da Indústria Rio-Grandense de Papel e Papelão Ltda – atualmente Riopel S/A-Indústria de Papelão e Artefatos, no ano de 1958, é considerado como marco da industrialização de Gravataí por Rosa (1987, p. 137). Após, instalou-se a Synteko Indústria e Comércio S/A e, em 1962, a Icotron S/A pertencente ao grupo Siemens . Todas, ainda hoje, compõem o parque industrial da cidade.

A Trafo Equipamentos Elétricos, iniciou suas atividades em 1961, e hoje atua no mercado internacional com representação em vários países: Argentina, Bolívia, Canadá, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Equador, Honduras, Jordânia, México, Paraguai, Peru, Porto Rico, Trinidad Tobago, USA, Uruguai e Venezuela.

Em 1º dezembro num pequeno prédio alugado na cidade de Gravataí – Região Metropolitana no Rio Grande do Sul, é inaugurada a TRAF0 Equipamentos Elétricos S/A, com a produção modesta de transformadores elétricos de distribuição (www.trafo.com.br, acesso em 12/05/2007).

Estas primeiras indústrias se localizam nas proximidades da RS 30, rodovia que na época ligava Porto Alegre ao norte do país pelo litoral, exceto a Trafo Equipamentos Elétricos, localizada junto da RS-20 (faixa de Taquara).

Para a ACIGRA (2001), o início da industrialização aconteceu na década de 1960:

Pode-se dizer que a industrialização da cidade começou a partir do Parque dos Anjos, com a implantação de uma empresa de eletrônica na década de 60. O crescimento do bairro foi incrementado com a chegada de outras indústrias e, atualmente, estão instalados no local o Complexo Automotivo e indústrias dos setores de artefatos de papel e papelão, eletrônico, metalúrgica, colchões e pneus (ACIGRA, 2001, p.54).

Algumas destas primeiras indústrias de Gravataí estavam originariamente instaladas em Porto Alegre, como descreve o exemplo abaixo:

[...] em Porto Alegre, com o apoio tecnológico da Siemens, surgiu a Icotron – Indústria de Componentes Eletrônicos. Ela foi fundada em 1954, por iniciativa de um grupo de empresários locais, interessados em fornecer capacitores à indústria de rádios. Desse modo, dava-se o primeiro passo para estabelecer a indústria nacional de componentes. Em 1957, a Siemens adquiriu a totalidade das ações da Icotron e, em 1962, transferiu a produção para uma unidade em Gravataí, ainda no Rio Grande do Sul, onde permanece instalada até hoje, em uma área de 37 mil metros quadrados (sistemas.siemens.com.br, acesso em 12/05/2007).

Estes deslocamentos, feitos pelo setor secundário de Porto Alegre, conforme os dados do Censo Industrial – IBGE dos anos de 1960 e 1970, não parecem ter modificado significativamente a estrutura econômica de Gravataí naquele momento. As indústrias existentes se concentravam na extração de minerais não metálicos e nos produtos alimentares, e ocupavam mão-de-obra pouco expressiva se comparada com a indústria química que possuía apenas três estabelecimentos. O ramo químico chama a atenção pelo crescimento: em 1960 possuía três indústrias e vinte e nove pessoas ocupadas, em 1970 passou para sete estabelecimentos, elevando o número de pessoas ocupadas para duzentos vinte seis, conforme as Tabelas 9 e 10.

Tabela 9- Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1960 * (nº absoluto)

RAMO INDUSTRIAL	ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Minerais Não Metálicos	14	78
Metalurgia	2	5
Material de Transporte	2	3
Madeira	9	15
Mobiliário	1	1
Química	3	29
Vestuário, Calçados e Art. de Tecido	1	1
Produtos alimentares	26	172
Editorial e Gráfica	2	8
Diversas	1	14
TOTAL	61	326

Fonte: IBGE – Censo Industrial RS, 1960.

*O Município de Cachoeirinha foi desmembrado de Gravataí em 09/11/1965.

Na época, as dificuldades de acesso rodoviário foram superadas por iniciativas de planejamento oriundas dos governos Estadual e Federal.

Em fins da década de sessenta e no início de setenta, foi projetada e iniciada a construção da auto-estrada, atual BR- 290, destinada a ligar o RS ao resto do país pelo litoral, alternativa bem mais vantajosa que usando a serra. A auto-estrada fica ao sul de Gravataí. Tal obra coincidiu com a retificação e pavimentação da rodovia estadual chamada de Perimetral Metropolitana; atual RS-118, cruzando com a BR-290. (ROSA, 1987, p.137)

Tabela 10 - Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1970 (nº absoluto)

RAMO INDUSTRIAL	ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Extração de Minerais	1	X
Produtos Minerais Não Metálicos	14	125
Metalurgia	5	10
Mecânica	2	X
Material Elétrico e de Comunicação	2	X
Material de Transporte	3	9
Madeira	6	291
Mobiliário	1	X
Papel e Papelão	1	X
Borracha	1	X
Química	7	226
Perfumaria, Sabões e Velas	2	X
Produtos de Matérias Plásticas	2	X
Têxtil	3	18
Vestuário, Calç. e Art. de Tecido	2	X
Produtos Alimentares	60	127
Editorial e Gráfica	1	X
Diversas	11	23
TOTAL	124	2.522

Fonte: IBGE – Censo Industrial RS, 1970.

(X): Resultado omitido a fim de evitar identificação do informante.

Juntamente a essas melhorias de infra-estrutura, inicia-se a desindustrialização de Porto Alegre, também relatada por Rosa (1987):

Como se vivia, na época, o chamado “Milagre Econômico Brasileiro”, empresas industriais de Porto Alegre, antevendo sua expansão, passaram a adquirir terras localizadas estrategicamente às margens da rodovia federal, ainda em obras. A área de terras foi, então, declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, pelo então Governo do Estado, através do Decreto nº 22.592, de 20/08/73, objetivando a implantação de um Distrito Industrial. (ROSA, 1987, p.137)

O processo de desindustrialização da capital, segundo Alonso (1988), foi desencadeado pela migração das indústrias de Porto Alegre para a Região Metropolitana, motivada pelo interesse de expansão do capital industrial e pelas transformações urbanas decorrentes do crescimento da metrópole, que deixava de oferecer as melhores condições de localização para este setor. São feitas melhorias nas estradas e na infra-estrutura de energia e comunicações nas cidades próximas de Porto Alegre que “contribuíram com a migração do setor industrial para

áreas onde anteriormente sua implantação era quase impraticável”.(ALONSO, 1988, p. 7)

Assim procedendo, essas empresas eram favorecidas pela disponibilidade de terrenos amplos a baixo custo – muitas vezes situados em distritos industriais implantados pelo poder público -, ao mesmo tempo em que estavam suficientemente próximas de Porto Alegre para se beneficiar das economias de localização e de urbanização proporcionadas por um grande centro metropolitano. Esse parece ter sido o motivo pelo qual caía a participação da Capital no valor da produção da indústria gaúcha, enquanto aumentavam de forma significativa as parcelas correspondentes a alguns municípios situados na sua periferia. (ALONSO, 1988, p.12)

Para o autor, estes movimentos de realocação do setor industrial estão relacionados aos processos de reestruturação urbana de Porto Alegre, que além de não comportar mais indústrias de grande porte, por conta de seu adensamento, passa por uma modificação em sua estrutura econômica “paralela a uma redefinição de suas relações, na condição de metrópole, com a economia do resto do Estado e, de forma particular, com a das áreas mais próximas” (ALONSO, 1988, p. 7). A realocação do setor industrial na RMPA é ilustrada nas Tabelas 11 a 17.

Tabela 11 - RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1960* (nº absoluto)

MUNICIPIO	ESTABELECIMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Alvorada	-	-
Cachoeirinha	-	-
Sapucaia do Sul	-	-
Canoas	110	2.237
Esteio	57	1.481
Gravataí	61	326
Guaíba	39	750
Novo Hamburgo	368	9.893
Porto Alegre	1.090	34.323
São Leopoldo	185	5.582
Sapiranga	68	1.434
Campo bom	73	1.920
Viamão	32	232
Estância Velha	44	768
TOTAL	2.127	58.946

Fonte: IBGE – Censo Industrial RS, 1960.

*Foram considerados todos os municípios que na década de 1970 passaram a integrar a RMPA.

Organizado por A. C. FERNANDES.

Comparando os dados de industrialização dos municípios que na década de 1970 passariam a integrar a RMPA, se observa a concentração industrial nos principais componentes do eixo Norte-Sul (Canoas, Novo Hamburgo, São Leopoldo). Ressalta-se também a grande quantidade de mão-de-obra empregada nos municípios menores (Esteio, Sapiranga, Campo Bom) apesar do número de

estabelecimentos não ser tão significativo se comparado aos anteriores. Chamam a atenção os dados referentes a Porto Alegre, onde se percebe que sua função naquele momento era, além de ser o centro político do Estado, abrigar a produção do setor secundário. Os municípios da “franja” metropolitana (Alvorada, Viamão, Cachoeirinha, Guaíba e Gravataí) possuíam menor número de pessoas ocupadas na indústria em relação aos municípios do eixo Norte-Sul, como também um menor número de estabelecimentos.

Tabela 12 - RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1970* (nº absoluto)

MUNICIPIO	ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Alvorada	36	180
Cachoeirinha	59	639
Sapucaia do Sul	57	5.634
Canoas	348	7.424
Esteio	128	2.906
Gravataí	124	2.522**
Guaíba	69	2.908
Novo Hamburgo	615	17.213
Porto Alegre	2.271	50.752
São Leopoldo	265	7.306
Sapiranga	133	4.123
Campo bom	98	4.891
Viamão	120	384
Estância Velha	52	1.427
TOTAL	4.375	108.309

Fonte: IBGE – Censo Industrial, 1970.

*Municípios delimitados como área metropolitana. **Valor consultado na sinopse do recenseamento.

Organizado por A. C.FERNANDES.

A partir da década de 1970, a migração do setor industrial de Porto Alegre para os municípios da franja metropolitana, passou a ser regulada por políticas do governo estadual mediante a implantação dos Distritos Industriais de Gravataí e Cachoeirinha. Os processos de transformação desses espaços (implantação de indústrias, construção de moradias, etc) passam a ser planejados e enquadrados em projetos estaduais e nacionais de organização dos espaços metropolitanos.

Em 1975, a situação dos municípios próximos de Porto Alegre em relação ao setor industrial (Guaíba, Cachoeirinha, Viamão e Gravataí) permanecia a mesma, se comparada ao restante da região, apesar do aumento no número de estabelecimentos e no pessoal ocupado.

Tabela 13 - RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1975 * (nº absoluto)

MUNICIPIO	ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Alvorada	28	317
Cachoeirinha	102	1.995
Sapucaia do Sul	106	7.007
Canoas	385	13.129
Esteio	112	4.075
Gravataí	122	3.575
Guaíba	92	5.074
Novo Hamburgo	738	26.723
Porto Alegre	2.509	71.879
São Leopoldo	307	10.942
Sapiranga	161	8.160
Campo Bom	88	8.381
Viamão	148	878
Estância Velha	60	2.746
TOTAL	4.958	164.881

Fonte: IBGE – Censo Industrial, 1975.

*A região metropolitana foi constituída em 1973.

Organizado por A. C. FERNANDES.

A desconcentração industrial de Porto Alegre, se considerarmos o número de estabelecimentos e o pessoal ocupado, é percebida nos dados censitários de 1980, quando, após um período anterior de constante aumento, estes dados apresentam uma redução em seus totais absolutos.

Tabela 14 - RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1980 (nº absoluto)

MUNICIPIO	ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Alvorada	97	1.285
Cachoeirinha	159	4.305
Sapucaia do Sul	95	7.645
Canoas	399	16.006
Esteio	103	5.057
Gravataí	169	9.499
Guaíba	89	7.465
Novo Hamburgo	1.149	33.588
Porto Alegre	2.265	70.163
São Leopoldo	394	16.218
Sapiranga	366	14.557
Campo Bom	246	11.223
Viamão	145	1.222
Estância Velha	121	4.048
TOTAL	5.797	201.976

Fonte: IBGE – Censo Industrial, 1980.

Organizado por A. C. FERNANDES.

Por outro lado, o restante dos municípios da RMPA, entre 1975 e 1980, demonstram crescimento extremamente significativo no setor industrial. Este crescimento, no número de estabelecimentos e de pessoal ocupado, pode ser atribuído à pelo menos três processos diferenciados, já que somente a saída de indústrias de Porto Alegre não dá conta do crescimento alcançado no conjunto

metropolitano. O primeiro, relatado por Alonso (1988), de desconcentração industrial da capital, deslocando parte das indústrias para seu entorno. O segundo diz respeito à imigração de mão-de-obra vinculada ao setor primário, em seu local de origem, para os centros urbanos. E, em nosso entendimento, como resultado dos dois processos anteriores, a transformação da RMPA em um espaço atrativo para a instalação de novas indústrias oriundas de outras localidades, como, também, originadas de investimentos locais (Tabelas 13 e 14).

A partir dos anos 1970, estas modificações da RMPA, efetivamente alteram a estrutura industrial de Gravataí. Além do aumento significativo do número de indústrias, entre 1970 e 1980, o ramo de produtos alimentares reduz pela metade seus estabelecimentos, enquanto a extração de minerais não-metálicos, a indústria metalúrgica e a indústria química apresentam crescimento significativo não só no número de estabelecimentos como também no pessoal ocupado. Estes dados certamente demonstram uma modificação na especialização industrial do município, que nos anos 1960 se concentrava na produção alimentar (Tabelas 10, 15 e 16).

Tabela 15 - Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1975 (nº absoluto)

RAMO INDUSTRIAL	ESTABELECIMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Minerais Não Metálicos	22	308
Metalurgia	13	211
Mecânica	1	X
Material Elétrico e de Comunicação	1	X
Material de Transporte	4	20
Madeira	10	372
Mobiliário	3	18
Papel e Papelão	4	85
Borracha	1	X
Química	10	294
Perfumaria, Sabões e Velas	1	X
Produtos de Matérias Plásticas	5	49
Têxtil	3	34
Vestuário, Calçados e Art. de Tecido	2	X
Produtos Alimentares	35	139
Bebidas	1	X
Editorial e Gráfica	1	X
Diversas	4	9
Atividade de Apoio e de Serviços de Caráter Industrial	1	X
TOTAL	122	3.575

Fonte: IBGE – Censo Industrial RS, 1975.

Tabela 16 - Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1980 (nº absoluto)

RAMO INDUSTRIAL	ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Extração de Minerais	1	X
Transformação de Minerais Não-metálicos	26	569
Metalurgia	25	935
Mecânica	8	570
Material Elétrico e de Comunicação	5	3.953
Material de Transporte	6	553
Madeira	15	312
Mobiliário	4	32
Papel e Papelão	2	X
Borracha	8	1.448
Química	8	269
Perfumaria, Sabões e Velas	2	X
Produtos de Matérias Plásticas	5	91
Têxtil	6	56
Vestuário, Calçados e Tecidos	4	28
Produtos Alimentares	33	290
Editorial e Gráfica	3	39
Diversas	3	10
Atividade de Apoio e de Serviços de Caráter Industrial	5	39
Unidades auxiliares Administrativas	1*	X
TOTAL	169	9.499

Fonte: IBGE – Censo Industrial, 1980.

*Dado excluído do total.

Os dados das Tabelas 15 e 16, representam os primeiros resultados da “intervenção” gerada pelas políticas de desenvolvimento do governo estadual através da CEDIC – Companhia de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Rio Grande do Sul e da Metroplan, em um período de intensas modificações e crescimento do setor industrial na RMPA e em Gravataí.

Tabela 17 – RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1985 (nº absoluto)

MUNICÍPIO	ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Alvorada	118	1.830
Cachoeirinha	174	6.346
Sapucaia do Sul	170	7.178
Canoas	459	16.786
Esteio	160	7.205
Gravataí	214	11.465
Guaíba	191	4.124
Novo Hamburgo	1.068	48.089
Porto Alegre	2.666	69.493
São Leopoldo	405	18.835
Sapiranga	392	22.519
Campo Bom	287	18.123
Viamão	146	1.101
Estância Velha	41	127
TOTAL	6.491	233.221

Fonte: IBGE – Censos Econômicos – 1985.

Entre 1980 e 1985 aumenta em Porto Alegre o número de indústrias e diminui o total de pessoas ocupadas neste setor. Este fato ilustra que a capital não deixou de ter um caráter atrativo para o setor secundário, embora possivelmente haja uma mudança no perfil dos estabelecimentos que permaneceram ou que vieram a instalar-se em seus limites neste período. Pode-se inferir que a queda no número de pessoas ocupadas nas indústrias em Porto Alegre é reflexo da implantação de novas tecnologias de produção e decorrente eliminação de postos de trabalho. Nota-se também, a ampliação do número de indústrias nos seus municípios limítrofes, destacando-se a participação de Gravataí (Tabelas 14,17 e 18).

Tabela 18 – Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1985 (nº absoluto)

RAMO INDUSTRIAL*	ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Metalurgia	37	1.408
Mecânica	13	748
Material Elétrico	12	4.284
Borracha	7	1.260
Química	14	550
Demais Gêneros	131	3.215
TOTAL	214**	11.465

Fonte: IBGE – Censos Econômicos – 1985.

*Em 1985 os ramos industriais são reagrupados. **184 com sede no município.

Um balanço dos aspectos econômicos de Gravataí na década de 1980 foi feito por Rosa (1987):

Baseado no Censo Econômico da Indústria e Comércio de 1986, ano base 1985, o município de Gravataí encontra-se em nono lugar em arrecadação de ICM e em Valor Adicionado em relação aos 244 municípios do Rio Grande do Sul. Tendo em vista o amplo crescimento dos municípios gaúchos, Gravataí encontra-se em 6º lugar, baseado no crescimento de 1986-1987, crescimento esse de 12%. (ROSA, 1987, p. 137)

Com um parque industrial consolidado, houve a revisão dos incentivos concedidos para a instalação de indústrias. A isenção de imposto sobre mercadorias às empresas sem similares no município durante vinte cinco anos foi revista, passando para no máximo cinco anos⁴⁵. Os critérios número de estabelecimentos e número de pessoas ocupadas podem ser complementados

⁴⁵Referente à Lei nº 01, de 14/06/1960, revogada pela Lei nº 228, de 10/10/1985 (ROSA, 1987, p.135).

com os dados sobre o valor da produção em 1985, nos quatorze municípios, relativos à agricultura, à indústria e aos serviços (Tabela 19).

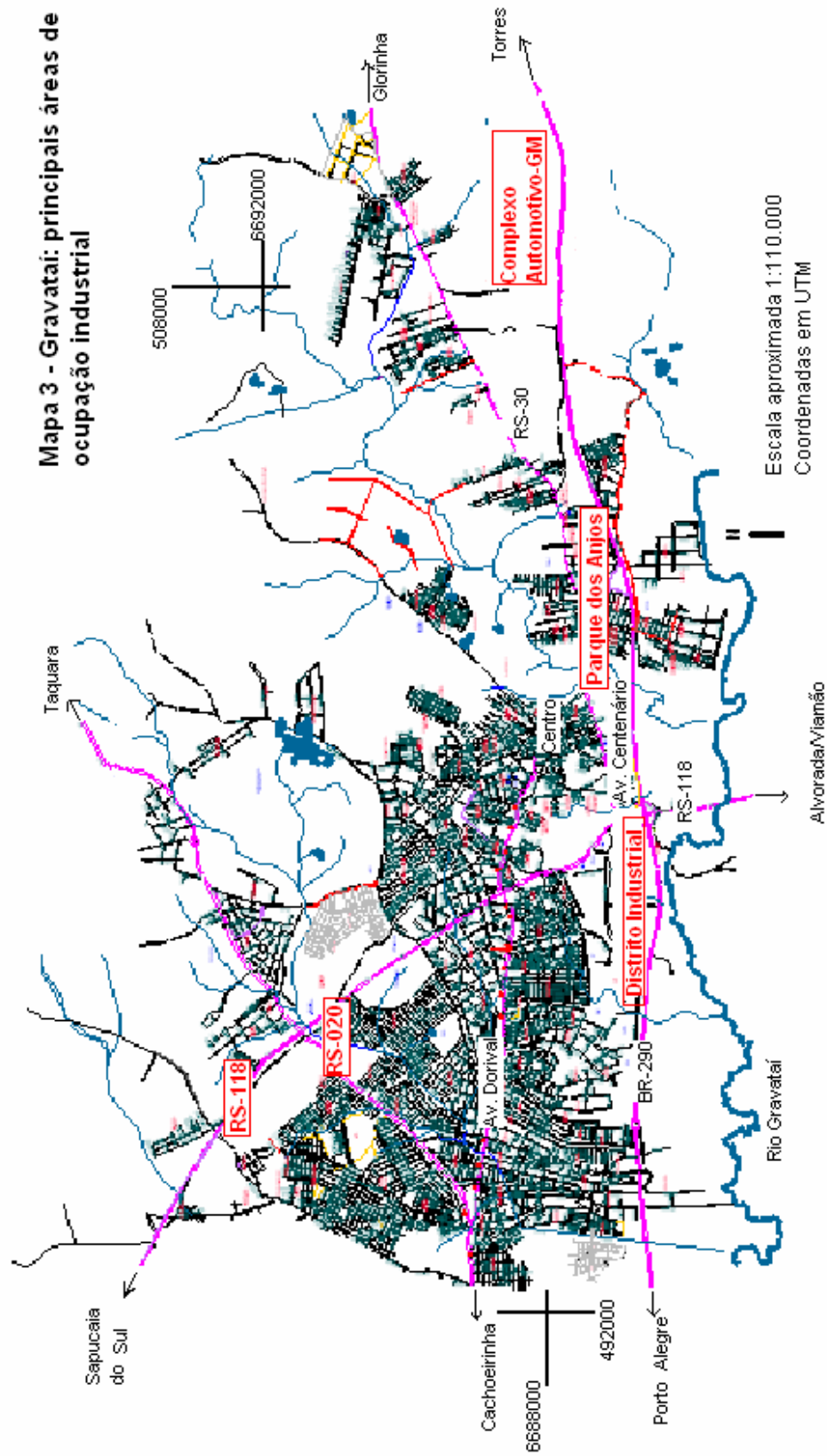
Tabela 19 – RMPA: valor adicionado bruto (VAB) a preços básicos nos municípios, por setores de atividade econômica, 1985 (Cr\$ milhões e %)

Município	Agropecuária		Indústria		Serviços		Total VAB
Alvorada	2.788,00	0,72%	105.604,25	27,41%	276.875,51	71,87%	385.267,76
Cachoeirinha	1.144,36	0,15%	456.336,56	59,85%	305.072,08	40%	762.553,00
Campo Bom	2.412,62	0,21%	886.248,96	78,16%	245.266,75	21,63%	1.133.928,33
Canoas	16.350,69	0,31%	3.662.520,29	68,52%	1.666.128,48	31,17%	5.344.999,46
Estância Velha	3.712,78	0,75%	373.355,02	75,10%	120.027,89	24,15%	497.095,69
Esteio	1.206,11	0,10%	611.687,89	52,13%	560.558,54	47,77%	1.173.452,54
Gravataí	41.535,16	1,93%	1.511.087,89	70,22%	599.363,54	27,85%	2.151.986,08
Guaíba	66.837,86	4,33%	1.078.087,89	69,94%	396.757,45	25,73%	1.542.255,04
Novo Hamburgo	14.122,87	0,42%	2.244.970,19	66,08%	1.138.368,00	33,50%	3.397.461,06
Porto Alegre	71.559,96	0,58%	5.056.555,24	40,98%	7.209.919,51	58,44%	12.338.034,71
São Leopoldo	3.592,28	0,17%	1.403.591,06	67,16%	682.789,70	32,67	2.089.973,04
Sapiranga	10.047,78	0,98%	780.835,73	75,78%	239.532,86	23,24%	1.030.416,37
Sapucaia do Sul	1.884,03	0,16%	846.322,10	69,73%	365.529,17	30,11%	1.213.735,30
Viamão	93.307,58	17,47%	45.525,78	8,53%	395.018,80	74%	533.852,15
TOTAL (%)	0,98%		56,75%		42,27%		100%
Gravataí no TOTAL	12,57%		7,93%		4,22%		6,41%

Fonte: FEE/Núcleo de Contabilidade Social in www.metroplan.rs.gov.br, acesso em 11/06/2007.
Adaptado por A. C. FERNANDES.

Em Gravataí, a participação do setor industrial na economia interna em 1985 corresponde a 70,22% do valor da produção, e 7,93% no total da RMPA. Naquele momento, o município possui a quarta economia da região, participando com 6,41% do total. Apesar disso, nas relações percentuais de 1985, entre os municípios delimitados, a maior contribuição de Gravataí é no setor primário (12,57%). Ressalta-se que Porto Alegre, Canoas e Novo Hamburgo, as três maiores economias, se industrializaram em processos anteriores. Com o exposto, julga-se possível considerar Gravataí uma cidade industrial consolidada nos anos 1980 através da combinação de quatro fatores: 1) A proximidade em relação ao centro metropolitano; 2) A construção e melhoria de acessos rodoviários; 3) A expansão da metrópole; 4) A convergência entre as políticas públicas Municipais, Estaduais e Federais.

Mapa 3 - Gravataí: principais áreas de ocupação industrial



Fonte: www.gravatai.rs.gov.br/downloads/. Mapa Viário de Gravataí (versão extra-oficial). Modificado por A. C. Fernandes e N. S. V. Fujimoto.

3.1 Novos processos, novas indústrias... um novo período

As transformações econômicas e políticas dos anos 1990 no Brasil que se expressam na reestruturação dos processos de produção, na ampliação dos mercados nacionais e internacionais, nas privatizações e na intensificação dos investimentos estrangeiros nos setores econômicos nacionais, foram fatores determinantes das modificações dos espaços das grandes cidades brasileiras, onde, prioritariamente, se concentram as indústrias e a população.

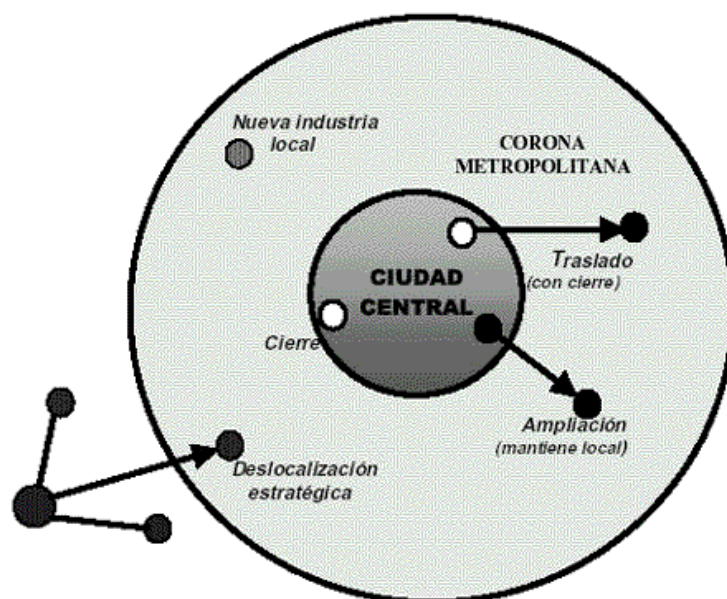
Considera-se a Região Metropolitana de Porto Alegre e, conseqüentemente, Gravataí, como um espaço integrado nestas transformações. O que, por um lado, possibilita uma abordagem das características comuns aos espaços metropolitanos em geral, e, por outro, remete à necessidade de particularização de seu estudo.

Ao analisar os processos de reestruturação industrial e urbana em cidades da Europa Ocidental, Caravaca y Méndez (2003) apresentam considerações que “parecen desbordar esse âmbito geográfico para reflejar procesos de carácter estructural, compartidos por territorios de características muy diversas” (p.39). Ressaltam uma tendência a processos de desconcentração industrial nas regiões metropolitanas nos últimos vinte anos, de maneira geral iniciados em período anterior (p. 43). Estas constatações possibilitaram aos autores elaborar um modelo de implantações industriais em regiões metropolitanas, que se julga contribuir para o tema desta dissertação.

O modelo proposto visa demonstrar a dinâmica de localização e realocação industrial que gera conseqüências no ordenamento dos espaços metropolitanos.

Eso se traduce en una movilidad empresarial de geometría compleja y en una estructura empresarial ampliamente diversificada. La antigüedad del proceso o la distancia alcanzada por la difusión pueden variar, pero la tendencia parece generalizable a todos los casos conocidos. La coexistencia de industrias a lo largo de los ejes de comunicación, en parques industriales y empresariales, integradas en el tejido urbano de esos núcleos o dispersas, genera también una notable variedad de situaciones a abordar desde la ordenación del territorio y el urbanismo. (CARAVACA y MÉNDEZ, 2003, p.43)

Figura 4. Tipos de implantações industriais na periferia metropolitana



Fonte: CARAVACA y MÉNDEZ, 2003.

Estes deslocamentos industriais dentro das regiões metropolitanas são tidos como conseqüência de vários fatores apontados pelos autores, e divididos em dois grupos⁴⁶:

- *Fatores de expulsão* a partir das áreas centrais, pelos elevados custos de implantação e manutenção (solo, imóveis, fiscais); restrições para a atividade (normas ambientais, dificuldades de ampliação) e a mobilidade (vias de circulação congestionadas, limitações ao tráfego pesado, dificuldades de estacionamento); expectativas de benefícios especulativos por requalificação do solo para usos mais intensivos, juntamente com a deterioração e a baixa qualidade de alguns espaços fabris herdados, em desacordo com as atuais necessidades das empresas, que também desencorajam novas implantações.

Os “fatores de expulsão” acima coincidem com os motivos pelos quais as indústrias iniciaram um movimento de “retirada” de suas fábricas da capital deixando ali espaços de ocupação industrial abandonados, reutilizados por outras indústrias ou desfeitos. Se consideram espaços desfeitos os antigos endereços de indústrias, hoje utilizados com outras finalidades. Por exemplo o local onde estava

⁴⁶ Ibidem, p. 44. Tradução de A. C. FERNANDES.

instalada a indústria química LUIZ A. RAUTER & CIA. LTDA, que compunha o primeiro grupo de empresas selecionadas para se instalarem no Distrito Industrial de Gravataí. O endereço da empresa na zona norte de Porto Alegre era “Avenida Ceará, 1249”. Atualmente, este endereço é de um estabelecimento comercial conjugado com moradia, que mantém o nome da indústria anterior.

- *Fatores de atração* para áreas suburbanas e periurbanas – em especial para eixos de comunicação com elevada acessibilidade -, onde aos menores custos se soma uma crescente oferta de solo urbanizado e de imóveis para a atividade industrial em espaços de menor densidade e com uma imagem, hoje, mais atrativa; melhorias nas comunicações e nos acessos, sem restrições para a circulação e o estacionamento, ao que se somam incentivos públicos para a instalação de novas empresas geradoras de emprego.

O município de Gravataí desde o final dos anos 1950 utiliza incentivos públicos para atrair indústrias, que foram modificados com o passar do tempo e pontualmente acrescidos de outros, oriundos da esfera estadual, como no caso da instalação da GM do Brasil. Estes incentivos são reforçados pela melhoria e construção de acessos a eixos rodoviários que “cortam” o município, propiciando o fácil deslocamento para diversas direções do estado e do país⁴⁷. A atratividade industrial em Gravataí é complementada pelos investimentos na qualificação das redes de energia elétrica, telefonia, transporte, combustível (gasoduto) e pela grande disponibilidade de espaços pouco ocupados em áreas muito próximas da capital (distâncias menores que 30 km). Estes fatores caracterizam as condições gerais de produção em Gravataí.

Com base nas considerações e proposições de Caravaca y Méndez (2003), sobre as implantações industriais em regiões metropolitanas, elaborou-se um quadro ilustrativo das implantações industriais no município.

⁴⁷ “No contexto socioeconômico do Rio Grande do Sul (Brasil), o município de Gravataí habilita-se a receber novos empreendimentos, oferecendo uma localização privilegiada, distante apenas 20 quilômetros da capital do Estado, servida por excelente malha rodoviária de ligação com os mercados do centro do País, através da BR 290 (Freeway) e BR 101 (Litoral), e com o Sul para o mercado Argentino e Uruguaio, pela própria BR 290 e BR 116. É entrecortado, ainda, pelas rodovias estaduais RS 118, RS 30 e RS 20 que ligam o município com o centro do Estado e municípios da Região Metropolitana, proporcionando o rápido escoamento da produção tanto para a via aérea (Aeroporto Salgado Filho-Porto Alegre) quanto para a via marítima (Porto de Rio Grande). Apresenta, também, topografia de planície com excelentes áreas para localização de complexos industriais”. (ZERO HORA, INFORMATIVO ESPECIAL, 1995, p.9)

Quadro 15 – Gravataí: tipos de implantações industriais

Tipo de Implantação	Indústrias
Nova indústria local	Trafo Equipamentos Elétricos S. A. (1961); Astória Papéis Ltda (1979); Indústria de Massas Romena (1981); Indústria de Malhas Barros Ltda (década de 1960); Nutrella Alimentos S. A. (1972)
Por deslocamento (de Porto Alegre)	Synteko Produtos Químicos S. A. (1959) – originalmente denominada Resinopla - Resinas Sintéticas e Plásticas S. A.; Aços Laminados Panatlântica (DI)*; Albarus S. A. – atualmente Dana Albarus S. A. (DI); Luiz A. Rauter & Cia. Ltda. (DI); Metalúrgica Jackwal Ltda. (DI); Carlos Becker Metalúrgica Industrial Ltda. (DI); Wotan Máquinas Operatrizes S. A. (DI); Zivi S. A. (DI); Tintas Renner (RS-118)
Por ampliação	Dado não encontrado
Por deslocamento estratégico	Pirelli Pneus S. A. (Itália) – 1976; Moore Formulários Ltda. (Canadá) – 1985; El Detalle do Brasil Automotores Ltda. (Argentina) – 1991; Complexo Industrial Automotivo General Motors do Brasil (EUA) – 2000; Johnson Controls do Brasil (EUA) – 2003; FEMSA (México) – 2006

Fonte: Pesquisa e elaboração de A. C. Fernandes.

**DI” se refere ao Distrito Industrial.

As indústrias relacionadas no Quadro 15 não compreendem a totalidade dos estabelecimentos existentes em Gravataí, são apenas exemplos dos tipos de implantação sugeridos na Figura 4.

Como *nova indústria local* se consideram instalações industriais que iniciaram suas atividades no município, independentemente da origem do capital empregado.

No item *implantações industriais por deslocamento* se incluem as empresas que no passado exerceram atividades na capital e dela se retiraram. Algumas de origem local e outras com capital de origem internacional como a Gildemeister Máquinas Operatrizes S. A. (Alemanha).

Até o momento, nesta pesquisa, não se constatou a presença de *implantações industriais por ampliação*.

Os exemplos de *implantações industriais por deslocamento estratégico* do quadro acima demonstram que eles ocorrem em Gravataí desde o início de seu processo de industrialização, e não se vinculam essencialmente à presença da General Motors do Brasil, ou, melhor, do Complexo Industrial Automotivo. Exceto

no caso da Johnson Controls do Brasil, empresa que se caracteriza por implantar suas unidades de produção junto aos estes centros automotivos.

Em 1991, a empresa “El Detalle”, especializada na produção de carrocerias para ônibus, instalou uma fábrica no Parque dos Anjos (Gravataí). No momento de sua instalação a empresa possuía sede na Região Metropolitana de Buenos Aires. A presença desta empresa pode estar relacionada às perspectivas, na época, geradas pela implantação do Mercado Comum do Sul – MERCOSUL. Em 2003 foi incorporada pela Indabra – Indústria Automotiva Brasileira, que atualmente encontra-se em processo de falência⁴⁸.

A atratividade de Gravataí para o setor industrial pode ser exemplificada com a ampliação do número de indústrias existentes desde 1985, como ilustra a Tabela 22. Para sua elaboração, foram considerados o número de estabelecimentos e o pessoal ocupado total nas indústrias extrativas e de transformação.

Tabela 20 – Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado total no período 1985-2004 (nº absoluto)

Ano	Número de Unidades Locais	Pessoal Ocupado Total
1985	214	11.465
1996	851	10.910
2000	1.136	15.978
2004	1.300	20.344

Fonte: IBGE – Censos Econômicos 1985; Contagem 1996; Censo 2000; Contagem 2004.
Elaborado por A. C. FERNANDES.

Conforme a Tabela 20, entre 1985 e 1996 o número de indústrias aumentou 74,85%, enquanto o número de pessoas ocupadas sofreu uma redução de 4,84%. Possivelmente, estes dados representam a reestruturação e automação da produção industrial nas grandes empresas já instaladas e/ou que vieram a se instalar no município neste período. Nos seus históricos é possível encontrar referências sobre estas modificações.

Nos anos 1990, a abertura do mercado às importações obrigou as empresas brasileiras a adequar-se a um cenário de maior

⁴⁸A El Detalle chegou ao Brasil em 1991 quando comprou uma fábrica (de uma empresa de cosméticos) que ainda não havia sido inaugurada. A El Detalle se instalou em solo gaúcho, mas foi pressionada pela crise econômica no país de origem com conseqüências na sua performance financeira. O fato é que a unidade brasileira, nesses mais de dez anos, praticamente esteve hibernada. Disponível em: <www.milbus.com.br>, acesso em 20 maio 2007.

competitividade. A crescente exigência de flexibilidade e especialização no mercado global e a decisão estratégica de concentrar-se cada vez mais nos negócios principais [...] (sistemas.siemens.com.br, acesso em 12/05/2007).

As indústrias de padrão produtivo tradicional, aos moldes fordistas, tendem a absorver número relativamente elevado de trabalhadores. A implantação de novas tecnologias e a adequação do processo produtivo propicia um “enxugamento” no número de postos de trabalho e a conseqüente redução do número de trabalhadores.

Os fatores de atratividade industrial de Gravataí aliados ao reordenamento das localizações industriais na RMPA, possivelmente colaboraram no aumento do número de estabelecimentos (65,46%) entre 1996 e 2004. Verifica-se, também, aumento do número de pessoas ocupadas (53,63%) em seu setor industrial (Tabela 20).

Os dados da Tabela 21 tornam-se significativos quando comparados com os da Tabela 19, como se demonstra na Tabela 22. Nela, se ilustra de forma comparada os percentuais de participação dos setores na economia de Gravataí, internamente e no total dos primeiro quatorze municípios da RMPA, entre 1985 e 2003. Ou, melhor, entre o período de acumulação fordista e o período atual.

O setor industrial apresenta, no período delimitado acima, uma pequena diminuição na participação da economia interna do município (-0,38%), e, um aumento do total de participação no conjunto dos quatorze municípios (3,65%). O que pode sugerir uma desconcentração industrial, agora não somente da metrópole, mas do conjunto dos municípios metropolitanos, mantendo-se Gravataí com perfil industrial.

A participação do setor de serviços na economia de Gravataí, apesar de apresentar crescimento interno no período 1985–2003, se analisada no conjunto delimitado, caiu de 4,22% para 4,06% (-0,16%). Ou seja, não houve aumento da participação de Gravataí no setor de serviços se considerados os dados dos outros municípios da região, para este período.

Mantém-se, no setor agropecuário, a tendência de redução da participação, tanto internamente quanto na comparação com o restante da região.

Tabela 21 – RMPA: valor adicionado bruto (VAB) a preços básicos nos municípios, por setores de atividade econômica – 2003 (R\$ milhões e %)

MUNICÍPIO	AGROPECUÁRIA		INDÚSTRIA		SERVIÇOS		TOTAL VAB *
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
Alvorada	1.290,24	0,22%	143.865,47	24,64%	438.807,48	75,14%	583.963,19
Cachoeirinha	904,80	0,07%	667.771,62	51,47%	628.616,77	48,46%	1.297.293,18
Campo Bom	2.011,74	0,20%	696.473,45	70,67%	286.991,84	29,13%	985.477,03
Canoas	4.214,64	0,06%	4.028.255,95	59,30%	2.760.223,63	40,64%	6.792.694,22
Estância Velha	3.857,82	0,73%	358.482,11	68,15%	163.709,54	31,12%	526.049,47
Esteio	1.324,49	0,11%	559.673,89	47,55%	616.032,76	52,34%	1.177.031,14
Gravataí	20.041,16	0,72%	1.954.322,09	69,84%	824.001,62	29,44%	2.798.364,86
Guaíba	27.998,39	3,73%	421.235,91	56,12%	301.425,25	40,15%	750.659,55
Novo Hamburgo	17.770,01	0,64%	1.445.285,86	51,78%	1.328.382,60	47,58%	2.791.438,48
Porto Alegre	25.795,74	0,17%	4.088.055,92	27,31%	10.855.533,98	72,52%	14.969.385,63
São Leopoldo	1.840,55	0,12%	799.725,68	50,10%	794.759,01	49,78%	1.596.325,24
Sapiranga	5.235,41	0,67%	503.207,81	64,41%	272.775,03	34,92%	781.218,25
Sapucaia do Sul	902,90	0,07%	864.753,17	67,40%	417.401,64	32,53%	1.283.057,70
Viamão	104.249,88	9,77%	348.343,10	32,63%	614.936,07	57,60%	1.067.529,05
TOTAL (%)	0,58%		45,13%		54,29%		100%
Gravataí no Total	9,22%		11,58%		4,06%		7,48%

Fonte: FEE/ Núcleo de Contabilidade Social in www.metroplan.rs.gov.br, acesso em 11/06/2007.

*Em mil reais. ** Primeira delimitação.

Elaborado por A. C. FERNANDES.

Tabela 22 – Gravataí: variação do percentual de valor adicionado bruto (VAB) no município e sua participação na RMPA, por setores, entre 1985 – 2003 (%)

	Agropecuária	Indústria	Serviços	Total
No Município	-1,21%	-0,38%	1,59%	-
Na RMPA*	-3,35%	3,65%	-0,16%	1,07%

Fonte: Dados das Tabelas 21 e 23.

*Primeira delimitação.

Elaboração de A. C. FERNANDES.

A continuidade dos estudos de Alonso (2001) sobre a economia da RMPA demonstra a participação relativa do Valor de Saída (VS) dos gêneros industriais que contribuíram com a economia interna dos municípios entre 1990-1998⁴⁹.

Em Gravataí, os gêneros que apresentaram crescimento da participação relativa do VS neste período, em ordem decrescente, foram: madeira; mobiliário; têxtil; produtos alimentares; metalúrgica; mecânica; papel e papelão; minerais não-metálicos; química; diversos; borracha; couros, peles e similares; e vestuário,

⁴⁹“Valor das Saídas (VS), uma Proxy do Valor Bruto da Produção (VBP) industrial, apurado pela Secretaria da Fazenda do RS através das estatísticas do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS”, p. 551.

calçados e artefatos de tecido. O gênero madeira apresentou maior crescimento relativo (21,77%), sendo Gravataí o município da RMPA onde sua participação foi maior internamente, e Campo Bom (-7,71%), Porto Alegre (-3,84%) e Triunfo (-5,51%) os municípios que apresentaram maior redução na participação deste gênero.

Os gêneros industriais que diminuíram sua participação relativa, em ordem decrescente, são: editoriais gráficos; material elétrico e de comunicação; material de transporte; perfumaria, sabão e velas; bebidas; produtos e materiais plásticos; produtos farmacêuticos e veterinários. Em Gravataí, o gênero editorial gráfico, apresentou a maior redução na participação relativa da economia (-21,05%). Ao mesmo tempo, foi o que apresentou maior crescimento em Porto Alegre (21,61%). A similaridade dos percentuais é coincidência, mas observa-se a tendência a concentração deste gênero na capital.

Os argumentos de Alonso (2001) apontam que “esteve em curso nas últimas décadas um amplo processo de rearranjo espacial da produção industrial na RMPA e no Estado” (p. 558). Embora, preferencialmente, as empresas que utilizam maior tecnologia busquem a localização de suas plantas industriais nos limites políticos ou nas proximidades da região metropolitana, tanto as indústrias de implantação *por deslocamento* como as de implantação *por deslocamento estratégico*.

Isto significa que não se trata exatamente de uma desindustrialização metropolitana, mas de um processo de reorganização espacial da produção, através de dois movimentos. Um primeiro de desconcentração industrial onde setores de alguns gêneros industriais buscam economias de localização em outras centralidades do estado, como por exemplo na aglomeração urbana de Caxias do Sul (metalúrgica; mecânica; produtos alimentares). E, outro, de concentração onde determinados gêneros reforçaram sua presença na RMPA durante os anos 1990 (química; vestuário, calçados e artefatos de tecido; material de transporte; couros, peles e similares).

O ajuste promovido pelas firmas no âmbito da reestruturação produtiva, além de levar à adoção de novas tecnologias (de produto, de processo e de gerencia) inclui também escolha de locais alternativos para produzir a custos mais competitivos. (ALONSO, 2000, p. 558)

Outros arranjos espaciais possivelmente estejam se desenhando nestes primeiros anos do século XXI. Em maio de 2007, por exemplo, a empresa gaúcha Calçados Reichert anunciou o encerramento de suas atividades de fabricação, decidindo manter apenas as operações de curtumes e fôrmas. Com matriz em Campo Bom (RMPA) e unidades de produção em Feliz, Crissiumal, Bom Princípio, Vale Real, Humaitá, Três de Maio e Boa Vista, tinha sua produção voltada para a exportação de calçados, sendo uma das 250 maiores exportadoras nacionais. “O prefeito de Campo Bom, Giovani Feltes, atribui a resolução à “insensibilidade” do governo, que não entendeu o clamor das empresas exportadoras e as deixou à mercê do câmbio” (JORNAL CORREIO DO POVO, 29 de maio de 2007, p. 11). Ainda, segundo a reportagem, outra empresa do mesmo grupo deve ser atingida pela decisão. Trata-se da Reifer Calçados, que possui fábricas em Restinga Seca, Bom Retiro do Sul e Teotônia.

Estas decisões do capital industrial modificam não somente o espaço físico ocupado por suas unidades de produção, mas, também, as economias locais e os aspectos sociais dos lugares onde decidem estar ou não. No exemplo acima, o saldo de desempregados é de quatro mil pessoas que provavelmente deveram buscar outras formas de garantia de sua sobrevivência nos municípios de origem ou se deslocando em direção a outros lugares em busca de novas oportunidades.

As dinâmicas de localização e realocação industrial modificam os espaços que são escolhidos como “locais de implantação”, e, da mesma forma, os espaços deixados “para trás”. Estes movimentos resultam em antigas e novas formas urbano-industriais.

3.2 As formas espaciais resultantes

Os espaços industriais, chamados por Bozzano (2004) de “*territórios industriais*” ou “*territorios de la reestructuración industrial*”, englobam diferentes formas e padrões de ocupação industrial nos espaços urbanos. “Estos territorios de la reestructuración, en la mayoría de los casos, *no tienen espacialidades definidas*, pero sí lógicas de ocupación dominantes” (p. 226). Constituem fisicamente a materialidade do setor industrial e representam espaços, doravante territórios, vinculados a lógicas recentes tanto quanto a lógicas anacrônicas de localização.

Los mejores territorios de la reestructuración industrial no son solo los ganadores, ni aquellos con mayor atraktividad territorial; sino también los perdedores, los cementerios y los pseudo-atractivos. En la medida que podamos reconocer que en cada uno de ellos hay una forma de operar diferente, estaremos incorporando a la agenda el problema en todas sus dimensiones (BOZZANO, 2004, p.226).

As quatro tipologias de territórios da reestruturação industrial, apresentadas nos estudos de Bozzano (2004) sobre a Região Metropolitana de Buenos Aires, estão caracterizadas no Quadro 16.

Quadro 16 – Tipologias industriais propostas por BOZZANO (2004)

Tipologia	Características	Territorialidade
Atratividade Territorial	Oferecem mais oportunidades para a instalação, o desenvolvimento, o encadeamento e a consolidação de indústrias e de estabelecimentos associados.	Define-se por seu meio industrial local, medido pela presença de capitais formais e rendas das organizações, mas também pela relação com as lógicas de ocupação vizinhas, a disponibilidade de mão-de-obra, a acessibilidade metropolitana e a mercados macro-regionais, as vantagens fiscais e o quadro legislativo.
Pseudo-atratividade	São os ganhadores de hoje que não tendem a desenvolver conexões com o ambiente local, e que não estabelecem relações fora do seu entorno, salvo as indispensáveis para obter uma inserção comercial nos mercados dos países periféricos onde se instalam.	Pode ser relacionada a uma nova versão dos antigos “enclaves industriais” onde as grandes firmas estabelecem seus territórios mundiais a partir de redes planetárias ligadas principalmente a encadeamentos com empresas de lugares distantes, em detrimento de empresas locais.
Territórios Mistos	São os mais autônomos ao processo de reestruturação industrial e também os mais estáveis do ponto de vista de sua localização.	Define-se pela convivência e justaposição de duas espacialidades: Uma ligada a sua consolidação nos bairros onde se instala, e outra ao reordenamento de micro e pequenas empresas com lógicas ligadas ao consumo urbano.
Cemitério Industrial	Cenário “perdedor” da reestruturação industrial onde se produz o contraste entre a primeira ocupação industrial e a impossibilidade de retomá-la. Coincide geralmente com os lugares de maior passivo ambiental.	Construído, desconstruído e reconstruído em espacialidades predominantemente industriais desde sua origem.

Fonte: BOZZANO, 2004, p. 226, 227 e 234.

Elaboração e tradução de A. C. FERNANDES.

Nas seções a seguir, pretende-se identificar os *territórios industriais* resultantes do processo de industrialização de Gravataí, através da distinção de tipologias exposta acima e das articulações do município com seu entorno metropolitano, especialmente com Porto Alegre.

3.2.1 A atratividade industrial

Esta tipologia foi construída durante o processo de industrialização em Gravataí, pela combinação de uma série de políticas desencadeadas no final dos anos 1950 pelo poder municipal e “reforçadas” pelas ações de planejamento ligadas à formação e consolidação da RMPA. Desde os anos 1960, já era observada a procura das indústrias para se instalarem em *Gravataí*, em sua maioria oriundas de Porto Alegre. Neste período, o município oferecia vantagens fiscais e doava terrenos para a instalação industrial. Na década de 1970, as políticas do Governo do Estado, através da Metroplan, articuladas com diretrizes nacionais de desenvolvimento, o elegeram para a instalação de um Distrito Industrial. “O Governo do Estado traçou uma política de industrialização na qual se insere o planejamento e a implantação de áreas e distritos industriais” (CEDIC, maio de 1976, p. 5).

O êxito destas iniciativas, aliado a fatores como localização e facilidade de acesso rodoviário, permite que na continuidade dos anos 1990 e 2000 Gravataí se mantenha como uma cidade industrial, atraindo novas indústrias. As políticas internas de incentivo aos empreendimentos, revistas ao longo do tempo, também contribuem para a manutenção da atratividade industrial do município – ver Anexo V.

3.2.1.1 O distrito Industrial

Para efetivar a implantação de Distritos Industriais no Rio Grande do Sul foram criados órgãos de apoio técnico vinculados a Secretaria de Indústria e Comércio (SIC). Foi também elaborado “um programa de desenvolvimento industrial cujas metas prioritárias são aproveitar os recursos existentes, atrair novos investimentos e proporcionar melhores condições socioeconômicas ao Estado” (CEDIC, maio de 1976, p. 5).

Neste contexto, foram apontados cinco municípios para a implantação de áreas e distritos industriais: *Gravataí*, *Cachoeirinha*, *Butiá*, *Rio Grande* e *Santa Maria*. Destes, somente as áreas industriais de *Gravataí* e *Cachoeirinha* foram de fato implementadas.

Os critérios compreendem uma análise a partir dos municípios e das condições oferecidas, procurando situá-los dentro das prioridades do Estado, valorizando as iniciativas municipais – dentro dos princípios gerais da política de industrialização e localização industrial, as quais são de consenso geral. Estes critérios foram agrupados em quatro grandes itens, representando os objetivos finais da análise: 1) capacidade de participação no empreendimento (área industrial) por parte da prefeitura, em um mínimo de 50% do investimento total; 2) demanda de investimentos privados (empresas) previstos na área industrial do município solicitante; 3) suporte e organização regional coerente com a pretensão da área industrial; 4) condições favoráveis de sítio para a implantação do complexo industrial. (CEDIC, maio de 1976, p.22)

As definições do Conselho Nacional de Planejamento Urbano – CNPU, seguido pela Companhia de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Rio Grande do Sul - CEDIC, apontam que nos *distritos industriais* a “variedade e volume de produção e sua distribuição repercutem na organização socioeconômica e espacial a nível regional ou estadual” (CEDIC, maio de 1976, p.11). Esta característica, necessária para o distrito industrial, estava prevista somente para a cidade de Rio Grande. Os outros municípios contemplados pelo planejamento das atividades industriais seriam sedes de *áreas industriais*.

Define-se como área industrial a área urbana com atividade preponderantemente industrial e cuja variedade e volume da produção e sua distribuição repercutem na organização socioeconômica e espacial metropolitana ou municipal (CEDIC, maio de 1976, p. 11).

O diferencial nas definições da época hoje parecem não ter mais sentido. Ainda assim, foram planejadas para Gravataí e Cachoeirinha as implantações de áreas industriais, desde o primeiro momento chamadas de *distritos industriais*. A localização destas áreas foi indicada pela Metroplan, e, em Gravataí, o Distrito Industrial se encontra próximo ao cruzamento da BR 290 com a RS 118. O planejamento de sua construção definiu o tipo de indústrias e diferentes etapas de instalação:

O anteprojeto inicial considera a existência, para fins de planejamento, de duas zonas. A Zona 1 para ocupação imediata e a Zona 2 para utilizações futuras, ambas destinadas a implantação de indústrias somente do ramo mecânico-metalúrgico, de porte médio e grande (CEDIC, junho de 1976, p.5).

Em 1973, a CEDIC iniciou suas atividades através da ação desapropriatória de cerca de 387 hectares para a construção do distrito. Rosa (1987) observa que “o loteamento preservou, na medida do possível, as áreas já pertencentes a indústrias, algumas em fase de implantação na época da desapropriação” (p.137). Como exemplo, a Aços Laminados Panatlântica S. A., onde trabalhou o senhor Alfredo antes da implantação do Distrito Industrial.

Para a ocupação imediata, foram selecionadas as seguintes empresas, procedentes da capital: Aços Laminados Panatlântica S. A., Albarus S. A., Artemp Ar Condicionado Ltda., Gildemeister Máquinas Operatrizes S. A., Luiz A Rauter & Cia. Ltda., Metalúrgica Jackwal Ltda., Schubert – Salzer Máquinas Têxteis Ltda., Semag – Equipamentos Agrícolas e Industriais Ltda., Wallig Sul S. A., Wotan Máquinas Operatrizes S. A., Zivi S. A. (CEDIC, 1976, p.6). Ver Anexo IV.

Na década de 1980, a SEMAG – Equipamentos Agrícolas e Industriais LTDA., instalou-se na área juntamente com outras empresas e uma escola do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), “[...] criado em 1942 para promover o aprimoramento da indústria nacional” (www.tecnopole.palegre.com.br, acesso em 17/05/2007). A presença de um centro de formação profissional do SENAI já estava prevista no anteprojeto da área industrial de Gravataí (CEDIC, junho de 1976, p. 5):

De 1985 até maio de 1987, viabilizaram-se mais de dez indústrias e prestadoras de serviços no Distrito Industrial de Gravataí, ressaltando-se as seguintes: Semag Equipamentos Agrícolas Ind. Ltda (25/8/85); Moore Formulários Ltda (15/10/85); Carlos Becker Metalúrgica Ind. Ltda (31/01/86); Tupy Ind. E Com. De Produtos Químicos Ltda (02/5/86); Hércules C/ de Seguros Ltda (17/6/86); Hércules S/C Participação Ltda (02/8/86); SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (1986) (ROSA, 1987, p.135 e 136).

Durante os anos 1990, a administração do Distrito Industrial deixa de ser de responsabilidade do Estado e passa a ser feita pelo Governo Municipal, que mantém os esforços para atrair novos investimentos.

Conforme a ACIGRA, o Distrito Industrial concentra uma significativa quantidade de indústrias e serviços.

Com predominância de empresas do setor metal-mecânico, o Distrito Industrial conta, ainda, com indústrias de equipamentos eletrônicos, bebidas, máquinas e metalúrgicas. Tem serviços de água, luz, telefone, transporte coletivo e acesso às ligações do

gasoduto. O Distrito Industrial está numa área de 2.879.652 m², onde estão instaladas (atualmente) 39 empresas (ACIGRA, 2001, p.52).

Desde a implantação do distrito industrial no município até os dias de hoje, várias mudanças ocorreram em relação às empresas que ocupam seu território. Algumas permaneceram, muitas vezes associadas ou incorporadas por outras empresas, como por exemplo a Zivi S.A., na realidade Zivi-Hércules, que em 1985 se associou a Eberle (Grupo Zivi-Hércules-Eberle), conhecido atualmente como Mundial S. A.⁵⁰.

Outras se retiraram, como a Artemp Ar Condicionado Ltda., ou nem chegaram a se instalar, como a Wallig Sul S. A., que faliu em 1981.

A Carlos Becker Metalúrgica Industrial Ltda., fundada em Porto Alegre no ano de 1945, chama a atenção por ser uma empresa que se modificou internamente, mas permanece alheia aos movimentos de associação e incorporação entre empresas. Da mesma forma a Panatlântica, fundada em 1952, se deslocou de Porto Alegre e permanece com sua matriz em Gravataí. Outro exemplo é a Rauter Química Ltda. que iniciou suas atividades em 1947, também na capital, em endereço onde atualmente mantém uma loja para a comercialização de seus produtos.

Mas o que se observa em várias empresas instaladas no município é uma tendência contrária, onde a regra, especialmente no último período, é a associação e/ou incorporação entre empresas de capital nacional e internacional.

O Grupo Ferrabraz Becker resultou da fusão, em 2004, das fundições Hahn Ferrabraz e Becker. Ambas empresas originaram-se a partir de iniciativas de imigrantes alemães na Região Metropolitana de Porto Alegre. A primeira com plantas em São Leopoldo, Estância Velha e Sapiranga. E a Fundação Becker, que foi a primeira fundição do Rio Grande do Sul, iniciou suas atividades há 150 anos em Gravataí.

⁵⁰A marca Mundial, acompanhada do logotipo dos 4 Ases, é dedicada ao segmento de Beleza Pessoal. A marca Hércules está orientada para o segmento de processamento, preparação e apresentação de alimentos. Por sua vez, a marca Eberle Fashion está voltada para o segmento de componentes para a indústria da moda, enquanto a marca Eberle Solution está voltada para ferramentas manuais de uso doméstico e profissional. Finalizando o portfólio de marcas, a Syllent está direcionada para os produtos relacionados à propulsão de líquidos limpos. Disponível em: <www.mundial.ind.br/por/perfil.asp?q_MenuPai=1&q_Menu=1>, acesso em 15/10/2007.

A empresa canadense Moore Formulários Ltda., em 2004 fundiu-se com a RR Donnelley (EUA), e mantém desde 1985 uma unidade de produção no Distrito Industrial de Gravataí. Várias empresas multinacionais, nos anos 1970 e 1980 direcionaram suas instalações para o município.

Em 1975 foi iniciada a construção da Wotan Máquinas Operatrizes em Gravataí, Rio Grande do Sul: a única planta projetada pela própria Wotan Werke fora da Alemanha. Uma estrutura completa e independente para a fabricação de máquinas operatrizes, com estrutura para a fabricação de engrenagens, rodas dentadas, eixos-árvores e demais componentes, inclusive com a estrutura de tratamento térmico necessário à fabricação de tais elementos. Uma cópia fiel da estrutura disponível em Dusseldorf foi instalada no Distrito Industrial de Gravataí, RS, com todos os seus desenvolvimentos (www.tauruswotan.com.br, acesso em 15/10/2007).

Em 2004, a Wotan passou a fazer parte da Empresa Taurus (EUA), e mantém a unidade de Gravataí em funcionamento.

A Cervejaria Kaiser instalou uma unidade de produção no Distrito Industrial de Gravataí em 1988. Em 2002, a Kaiser foi adquirida pela cervejaria canadense Molson. Desde janeiro de 2006 faz parte do Grupo Mexicano FEMSA – Fomento Econômico Mexicano S. A. de C. V.: “Passou a ser denominada FEMSA CERVEJA BRASIL que tem como acionistas a FEMSA Cerveza, com 68%, Heineken com 17% e a Molson Coors com 15% de participação” (<www.vonpar.com.br>, acesso em 15/10/2007).

Outra grande empresa que se instalou no distrito industrial do município, já no século XXI foi a Johnson Controls (EUA), “é uma empresa americana que atua no segmento de autopeças, fornecendo para as montadoras assentos para veículos” (<www.tramaweb.com.br>, publicado em 22/12/2003, acesso em 10/10/2007).

Resultado das políticas de planejamento e desenvolvimento do governo estadual, inspiradas nos planos de desenvolvimento nacional, o Distrito Industrial planejado nos anos 1970, permanece como um espaço dinâmico e atrativo para a instalação de indústrias no município.

Foto 5: Distrito Industrial de Gravataí – década de 1970



Fonte: <www.gravatai.rs.gov.br>, acesso em 19/03/2007.

Foto 6: Distrito Industrial de Gravataí – anos 2000



Fonte: <www.gravatai.rs.gov.br>, acesso em 30/03/2007.

3.2.1.2 Outros territórios atrativos

Ao longo das rodovias que “cortam” o município de Gravataí, estão localizados territórios industriais instalados antes, durante e depois da implantação do Distrito Industrial. Concentram-se nos entroncamentos das mesmas e/ou se estendem nas suas continuidades. Estas características demonstram que os *territórios atrativos* de Gravataí não se concentram na formalidade do Distrito Industrial, mas estão disseminados em diferentes localidades.

O primeiro território ocupado por indústrias localiza-se ao Sul do município, às margens da RS-30, nos trechos atualmente denominados Avenida Ely Corrêa - Parque dos Anjos, e Avenida Centenário que se estende até a confluência da RS-118 com BR-290. Muitas das primeiras grandes empresas permanecem ali

instaladas nos dias de hoje, como por exemplo: Riopel S. A. (1958); Synteko Produtos Químicos S. A. (1959); Icotron, atualmente Epcos do Brasil (1962); Malhas Barros (década de 1960); Pirelli Pneus S. A. (1976); Astória Papéis Ltda. (1979).

Ao longo da RS-118, partindo da BR-290 na direção Norte, estão instaladas a Brubon Indústria e Comércio Ltda.- nas dependências da Pistões Suloy S.A (1948), a qual incorporou em 2005; a Tintas Renner - desde janeiro de 2007 incorporada a PPG Industries, de Pittsburgh (EUA); Renner Herrmann (anos 1990); Trattel – Tratamento Térmico Ltda. (1998).

É na RS-20, conhecida como faixa de Taquara, que se concentram as olarias. Na década de 1960 este tipo de indústria já possuía participação significativa no município. Podemos citar como exemplo a Cerâmica Ely S. A.; Olaria Itacolomi; Olaria São Francisco e Olaria Soster. Neste período e no quilômetro 6,5 da mesma rodovia, se instalou a Trafo Equipamentos Elétricos S. A.. Próximo a esse local, a empresa Cortiaço Metalúrgica ergueu sua sede em 1988, e, no ano seguinte o fez a Correntec Indústria Metalúrgica Ltda.

A indústria madeireira e a indústria do mobiliário se concentram também ao longo dessa rodovia. Como por exemplo a Madeireira São Miguel, a Serraria Progresso, a Casas Líder, a Madeireira e Construtora do Vale, a Adega Móveis e a Stillo Móveis.

Na área rural do município, há pequenas indústrias locais ligadas à produção de alimentos como tambos, matadouros, alambiques e moinhos de mandioca (atafonas). Sua presença parece estar relacionada com lógicas diferenciadas daquelas que ditam a produção do espaço urbano industrial, apesar de comumente abastecerem o mercado de alimentos dos mesmos. Ao mesmo tempo, atestam a permanência de práticas industriais anteriores às do período estudado neste trabalho, merecendo, sem dúvidas, um estudo mais detalhado.

3.2.2 A pseudo-atratividade

A *pseudo-atratividade* corresponde às áreas onde se instalam indústrias globais, que seguem lógicas descoladas da escala local. A descrição de Bozzano (2004) para esta tipologia, de certa maneira, relativiza sua atualidade/novidade

quando a menciona como “uma nova versão dos enclaves industriais” originados do deslocamento de grandes empresas, através da instalação de filiais nos países não-industrializados, após a Segunda Guerra Mundial.

Neste sentido, torna-se interessante o resgate das formas de implantações industriais sugeridas por Caravaca y Méndes (2003), especialmente as denominadas como “deslocamento estratégico”. Este tipo de implantação industrial representa a expansão de unidades produtivas de uma empresa em diferentes locais (filiais), com a manutenção de ao menos uma unidade no local de origem (matriz). Tal processo pode ser exemplificado pela presença da Pirelli Pneus S. A (Itália)-1976; da Moore Formulários Ltda. (Canadá)-1985; Wotan Máquinas Operatrizes (Alemanha)-1975, em Gravataí. Seguindo a caracterização dos territórios industriais de Bozzano (2004), e como se tratam de “*antigos enclaves industriais*”, estes “*deslocamentos estratégicos*” foram classificados como característicos de *territórios atrativos* na subseção 3.2.1.

A expressão atual da territorialidade *pseudo-atrativa*, em Gravataí, é o Complexo Automotivo da General Motors do Brasil (GMB). Estrategicamente instalado às margens da BR-290, visa o mercado regional do Mercosul através do “corredor” de importações e exportações de mercadorias, estabelecido entre a RMPA e o terminal portuário de Rio Grande, o qual facilita sua participação no mercado intra e supra-regional. A localização nas proximidades deste “corredor” é característica das três cidades da RMPA que “disputavam” em 1997 a instalação da montadora: Guaíba, Eldorado do Sul e Gravataí.

Outro aspecto a salientar sobre a localização da GMB é o momento econômico nacional e internacional em que a montadora se instala no Rio Grande do Sul. As transformações estruturais da produção industrial na década de 1990, repercutiram em ajustes globais das grandes corporações, com novas estratégias de localização, o que provocou, por consequência, rearranjos que se configuraram nos territórios nacionais.

Com estas considerações, se pode abordar a implantação do Complexo Automotivo no Rio Grande do Sul⁵¹. O Complexo Industrial Automotivo de Gravataí

⁵¹A indústria automobilística brasileira vem passando por um profundo processo de reestruturação, à semelhança do que ocorre em outros países. Esse esforço, iniciado em meados dos anos 80, foi intensificado na década de 90 com uso crescente de políticas de global sourcing e de terceirização,

(CIAG), compreende a montadora e suas fornecedoras devidamente instaladas em um único território industrial, utilizando modernas tecnologias de produção.

Pela primeira vez, no Brasil, a GM teria uma fábrica de veículos que optaria pelo sistema modular e deixaria de lado a montagem peça por peça. O projeto seria mais ousado ainda, com uma unidade em que a montadora e seus fornecedores – conhecidos como sistemistas – atuassem em processo de produção online e com uma estrutura de serviços compartilhada, o que aceleraria a produção e capacitaria a montagem, em média, de 35 carros por hora. Tal sistema acarretaria na conquista do melhor índice de produtividade entre as fábricas da GM no mundo. Dessa forma, o Complexo Automotivo da GM em Gravataí tornou-se referência para todas as unidades da corporação (www.ciag.com.br, acesso em 15/10/2007).

Algumas pesquisas sobre a presença da GMB em Gravataí e suas conseqüências locais já foram realizadas nos últimos anos. Julga-se importante salientar algumas conclusões de seus autores. RANGEL (2004), em sua dissertação de mestrado intitulada “Conseqüências Socioespaciais e Econômicas do Complexo Industrial Automotivo de Gravataí: um Estudo de Caso Avaliado com Fundamentos Teóricos Referentes à Produção do Espaço”, salienta a necessidade de considerar “que seus impactos tanto benéficos quanto maléficos ainda se encontram prematuros”(p. 206). Traz, também contribuições que se julga interessantes para a ilustração deste ponto de nosso estudo:

-“No que se refere ao arranjo funcional do CIAG, observou-se que suas relações mais significativas ocorrem com empresas que não se situam na localidade ou região, mas em outros estados, sobretudo em São Paulo e Minas Gerais, e entre seus fornecedores o capital internacional se encontra com preponderância” (p. 204).

-“A produção, o fornecimento, a tecnologia e diversos outros fatores presentes em uma cadeia integrada como a do CIAG, muito difere do consolidado setor automotivo gaúcho, que é de relevância nacional, mas se caracteriza como produtor para veículos pesados, o que lhe confere características produtivas, de gestão e de tecnologia distintas da cadeia integrada” (p. 205).

e do lançamento dos chamados carros mundiais. (PROJETO RS 2010 – Secretaria de Coordenação e Planejamento, 1998, p. 48)

-“Conclui-se que apesar do curto período de atividades, o CIAG obteve comparado ao seu local/região de inserção, resultados mais interessantes para suas empresas do que o espaço em que se insere, através dos diversos benefícios concedidos e pelas próprias condições benéficas presentes na região. O CIAG não se insere em um espaço alheio à industrialização, o emprego em Gravataí é composto de forma majoritária pelo emprego industrial, a participação do setor industrial na produção do município também se faz majoritária, assim como a composição das finanças do município” (p. 206).

As considerações do autor nos remetem à noção de “enclave industrial”, no que se refere à presença do CIAG em Gravataí. Situação que sugere seu distanciamento em relação ao local, com o qual se relaciona através da utilização de infra-estruturas (condições gerais de produção) convenientes às suas necessidades. Como por exemplo, pode-se citar a proximidade do Aeroporto Salgado Filho, o fácil acesso rodoviário à capital e a outros pontos do estado que viabiliza o escoamento da produção e o recebimento de componentes automotivos para a montagem dos veículos.

Outras contribuições foram elaboradas por GARCIA (2006). Sua tese de doutorado, denominada “Global e Local: O Novo Pólo Automobilístico de Gravataí e suas Implicações Sociais e Políticas” reflete sobre as possibilidades de interação entre os atores locais e globais em Gravataí.

-“Quanto às *estratégias das montadoras* (agentes globais), constata-se que estas vêm desenvolvendo diferentes estratégias competitivas e produtivas face ao processo de globalização que atinge o setor automobilístico, na década de 1990. Esse processo decorre de fatores como: a) relativo esgotamento na demanda dos principais mercados automobilísticos mundiais (Estados Unidos, Japão, França, Itália e Reino Unido); b) potencial adquirido por certos mercados face aos acordos multilaterais e aos blocos regionais; c) ingresso de novos competidores no mercado mundial em razão de fusões / aquisições de companhias; e d) vantagens competitivas oferecidas por novos espaços de produção industrial (infra-estrutura, mão-de-obra escolarizada e com baixos custos, incentivos financeiros e fiscais)” (p.354).

-“Em áreas de consolidada produção automobilística (regiões dos Estados Unidos, da Inglaterra, da França e, de certo modo, no ABC paulista), as montadoras tenderiam a concentrar a fabricação de modelos sofisticados, inovadores e de alto padrão tecnológico,

aceitando processos de negociação e cooperação com atores locais. Em áreas emergentes na produção automobilística (como novos pólos no Brasil), as montadoras tenderiam a fabricar modelos compactos, de baixo custo e em grande escala, estabelecendo relações distantes e descomprometidas com os atores locais” (p.355).

-“A experiência do novo pólo automobilístico de Gravataí revela convergências em relação ao que se verifica em ocorrências similares no País: concessão de vantagens financeiras e fiscais pelos governos, propensão para a expansão do emprego e da atividade produtiva local, uso de mão-de-obra com alta escolaridade, salários mais baixos do que no ABC paulista, reestruturação de fornecedores locais e diversificação do mercado de trabalho. Todavia, há peculiaridades na experiência de Gravataí, posto que se trata de unidade fabril intensiva em capital, de elevada escala de produção e com alto grau de novas tecnologias. Isso se reflete em elevada produtividade da planta e amplo potencial de compras de fornecedores de componentes, de serviços, de materiais e de matérias-primas. Outro aspecto seria o de que a unidade gera relativamente poucos empregos diretos (considerando o capital investido), mas vem transferindo partes mais complexas do produto e necessita investir no treinamento e formação da mão-de-obra” (p. 365)

-“Numa palavra, o nível tecnológico, o volume de compras e a produtividade em Gravataí estão acima da média do setor no País“ (p. 365).

Frisa também o autor que as potencialidades relativas à inclusão de fornecedores locais dependem de iniciativas dos mesmos, já que não existem políticas por parte da GMB, de capacitação de empresas visando inclusão em sua cadeia produtiva.

Para as comemorações aos dez anos do anúncio da instalação do Complexo Automotivo em Gravataí, o Jornal Zero Hora publicou em março de 2007, matéria especial sobre sua presença no município. O conteúdo referenda as dificuldades do setor automotivo gaúcho em se capacitar para o fornecimento à montadora. Ilustra, também, através de entrevista com o prefeito da cidade, que o aumento da arrecadação do município é mais significativo em relação a outras fontes: “Em 2006, exemplifica, enquanto a GM representou R\$ 16 milhões em arrecadação, o Fundef⁵² chegou a R\$ 34 milhões” (ZH, 2007, p.4).

⁵²Fundef - Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e Valorização do Magistério.

Foto 7: Complexo Industrial Automotivo de Gravataí – 2000



Fonte: <www2.uol.com.br/bestcar>, acesso em 13/06/07.

O Anexo V compreende imagens que permitem comparar a forma do Distrito Industrial implementado pela CEDIC (1975) com a forma do Complexo Automotivo da General Motors do Brasil (2000), em Gravataí. Estas imagens foram disponibilizadas durante a finalização de nosso estudo.

Essa globalização econômica levantou a questão da escala e da complexidade das transações internacionais, alimentando assim o crescimento das funções exercidas pelas matrizes das multinacionais de grande porte e o crescimento da prestação de serviços para empresas, sobretudo aqueles serviços corporativos avançados. É importante notar que, embora a globalização aumente a escala e a complexidade dessas operações, estas também são evidentes em escalas geográficas menores e em graus menos elevados de complexidade, a exemplo das empresas que operam regionalmente (SASSEN, 1998, p.75).

Em 1991, se instalou em Gravataí a empresa argentina El Detalle⁵³. Naquele momento, o mercado automotivo argentino estava em expansão. Foi também o período da assinatura do Tratado de Assunção que instituiu o Mercado Comum do Sul - MERCOSUL, tendo como membros Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Em nosso entendimento, a instalação da El Detalle no município foi uma tentativa de inserção econômica regional, aos moldes do que expõe Sassen (op. cit), e representa uma situação de *pseudo-atratividade*, conforme elaborado por

⁵³[...] Dados como estes fizeram a El Detalle S. A., empresa Argentina líder de mercado daquele País na fabricação de chassis e carrocerias para ônibus, optar pela instalação de seu parque fabril em Gravataí, consolidando assim a primeira obra física da integração do Mercosul. (ZERO HORA, Caderno Especial, 1995, p.9).

Bozzanno (2004), mesmo que atualmente a empresa esteja em situação de falência, após ter se associado ao capital nacional através da Indabra.

Este território pseudo-atrativo, que se organiza espacialmente com referências globais de reprodução do capital tem como contraponto os territórios mistos, vinculados as lógicas espaciais de escala local, diretamente relacionadas com a estrutura urbana interna do município.

3.2.3 Os territórios mistos

Apesar de possuírem maior autonomia em relação aos processos de reestruturação industrial, a localização das pequenas e micro indústrias dos *territórios mistos* é extremamente relacionada com a consolidação de áreas urbanas destinadas à moradia, e, ao mesmo tempo, “descolada” das lógicas produtivas das indústrias de maior porte, já que produzem com vistas a atender principalmente o consumo urbano local.

Com esta lógica espacial, pequenas indústrias compartilham seus territórios com outros estabelecimentos que atendem necessidades imediatas de consumo dos habitantes, por exemplo: padarias; farmácias; pequenas lojas de variedades, lojas de roupas; borracharias e oficinas mecânicas; todos eles se encontram intercalados e/ou muito próximos das moradias. Serralherias; vidraçarias e funilarias são exemplos de indústrias encontrados com maior frequência nesses territórios.

Em Gravataí, os *territórios mistos* foram encontrados nas áreas urbanizadas ao longo das principais vias e nas avenidas que possibilitam o acesso aos bairros, de forma mais intensa onde estas avenidas cruzam ou chegam ao limite da via principal. Sua localização define os lugares onde, normalmente, o fluxo de pessoas e de veículos é mais intenso.

Algumas vezes se apresentam como centralidades secundárias nas áreas distantes do centro urbano principal: nas Paradas 66 e 67 da Avenida Dorival Candido de Oliveira, onde, além de casas comerciais (lojas, farmácias, supermercado, lancherias, etc.) e pequenas atividades industriais, estão instaladas algumas agências bancárias; no Parque dos Anjos, ao longo da Rodovia Marechal Hermes da Fonseca, há uma situação similar, mas com menor intensidade. Nos

dois exemplos, verifica-se o prolongamento desta territorialidade nas avenidas principais dos bairros próximos.

Foto 8: Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira, parada 64 - Gravataí



Foto: A. C. FERNANDES, julho de 2007.

Como exemplos de indústrias deste tipo de território podemos citar: Funilaria São Luiss, na Parada 64 da Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira; Serralheria Ouro Preto, na Parada 63 da Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira; Serraria Progresso e Serralheria Parque dos Anjos, na Avenida Ely Correa (Parque dos Anjos).

Ao longo da RS 20, os *territórios mistos* se configuram de forma extremamente pontual, nos limites da rodovia, sem a comum ocorrência de incursões para as ruas e avenidas próximas como descrito nos exemplos acima. Essa característica pode ser explicada pela baixa densidade dos bairros residenciais no seu entorno.

Também chama atenção a grande quantidade de agropecuárias existentes no município. Estes estabelecimentos são encontrados normalmente compondo

essa tipologia, e, talvez possam ser explicados pela presença de áreas com características ainda rurais nos limites urbanos.

3.2.4 Os cemitérios industriais

A tipologia *cemitérios industriais*, no decorrer desta pesquisa, se apresentou como resultado de dois processos diferenciados. Um primeiro, impulsionado pelo deslocamento das indústrias de Porto Alegre, se configura nos antigos endereços das empresas que estavam instaladas na capital, e o chamaremos de processo externo. O outro, fruto das dinâmicas que passaram a atuar dentro do município quando assumiu o perfil industrial, se configura dentro de seus limites políticos e, por isso, o denominamos de processo interno.

O processo externo de formação de *cemitérios industriais*, diz respeito aos territórios desocupados pelas indústrias na capital que se deslocaram para Gravataí. Desde então, seus antigos endereços assumiram outras territorialidades. Foi possível averiguar os atuais usos desses territórios através do Documento nº 42, elaborado pela CEDIC em junho de 1976. Nele há uma listagem das primeiras onze indústrias selecionadas para ocupar a área do Distrito Industrial e seus respectivos endereços na capital. Com estas informações, foi realizado o trabalho de campo em Porto Alegre.

Um primeiro exemplo são as antigas instalações da Wallig Sul S. A. Indústria e Comércio, que na verdade não chegou a se deslocar para Gravataí. Em 1981, entrou em processo de falência. Nesse período também houve um incêndio que praticamente destruiu a fábrica. O que restou das instalações da empresa continua no mesmo local, e parte do terreno é utilizado para a estadia de parques de diversões e circos que visitam a capital de tempos em tempos. Localiza-se na movimentada Avenida Assis Brasil, nº 2659, zona norte da capital.

O outro endereço corresponde a antiga fábrica da Zivi S. A. Cutelaria, na Rua Visconde de Pelotas, nº 130. Empresa que pertence ao Grupo Mundial S. A., resultante da fusão da Zivi S/A Cutelaria, da Hércules S/A Fábrica de Talheres e da Eberle S/A. Em parte das antigas instalações permanece um escritório do grupo, estando o restante abandonado.

Nos outros endereços visitados, foram encontradas duas situações distintas. Na primeira, se manteve a territorialidade industrial com a atuação de uma nova empresa no mesmo endereço, mantendo a maior parte da estrutura construída anteriormente. Como exemplo, a GKN Driveline, empresa global do País de Gales que ocupa as antigas instalações da Albarus S. A. – Indústria e Comércio, na Rua Joaquim Silveira, nº 557, Parque São Sebastião.

Na segunda, antigos endereços industriais foram transformados em endereços comerciais. Pode-se citar, neste caso, o território industrial da Aços Laminados Panatlântica S. A. – Indústria e Comércio, situado na Rua Souza Reis, nº 365 e nº 369. Atualmente uma revenda de automóveis da marca Renault.

Uma outra situação encontrada foi o processo de transformação do atual *cemitério industrial* da Tintas Renner, na Avenida Assis Brasil. A empresa se deslocou para Gravataí num momento posterior ao das primeiras indústrias, e está localizada na RS-118, fora da área do Distrito Industrial. A área verde de suas antigas instalações foi transformada em praça, algumas estruturas da fábrica ainda permanecem no local, na forma de cemitério e uma terceira parte do terreno está em obras. O centro da Foto 9 são as antigas estruturas da fábrica, e a praça no primeiro plano corresponde a sua antiga área verde. A foto exemplifica algumas modificações ocorridas na paisagem de Porto Alegre com o deslocamento das indústrias para Gravataí.

Foto 9: Antigas instalações da fábrica Tintas Renner – Porto Alegre



Foto: D. ETCHEVERRY, outubro de 2007.

Alguns *cemitérios industriais* se encontram no próprio município, mas não foram aprofundadas, nesta pesquisa, as origens de seus processos. O que julgamos não invalidar as observações descritas a seguir. Ao mesmo tempo, ressalta-se a importância de aprofundar seu estudo.

Um primeiro exemplo dessa tipologia se refere ao Matadouro Avícola localizado na Vila São Luiz. Conforme informação obtida com os moradores do local, o matadouro faliu nos anos 1970. Num primeiro momento, esse exemplo pode ser relacionado às transformações ocorridas na indústria da alimentação de Gravataí, que no mesmo período diminuiu sua participação na economia do município.

Na Parada 70, da RS-20, encontramos um outro *cemitério industrial*, do gênero minerais não metálicos. As informações obtidas com os moradores do local e com funcionário da SECOPLAN não foram precisas em relação ao nome do estabelecimento, que parece ter se chamado Cerâmica ou Olaria Safári. O terreno foi comprado por uma empresa de construção imobiliária, com a futura intenção de realizar um empreendimento do tipo condomínio.

Na Avenida Centenário, as antigas instalações da Medeiros Indústria Gráfica Ltda. também caracterizam esta tipologia. Há bastante tempo desativada, em outubro de 2007 essas ex-instalações industriais foram utilizadas para a realização de uma festa de “Halloween”, antes tradicionalmente comemorada no Clube Paladino. No primeiro semestre de 2007 as estruturas do clube foram destruídas e deram lugar às instalações de um hipermercado Carrefour, inaugurado recentemente.

Bem próximo e na mesma avenida, encontra-se à venda a antiga fábrica da Duratex, que chegou ao município em 1984, momento em que assumiu o controle do setor de madeiras aglomeradas do Grupo Peixoto de Castro, onde esteve instalada até o ano de 2002: “O processo de desativação da Unidade de Gravataí (RS) também foi concluído ao final do ano, em face da obsolescência de seus equipamentos e redirecionamento da produção para Itapetininga (SP)”(www.duratex.com.br, acesso em 23/10/2007).

Em fevereiro de 2006, foram leiloados as máquinas e equipamentos da massa falida da Boelter Agroindustrial, localizada em Gravataí: “A sede da empresa, localizada próxima a free-way e já cobiçada por muitas empresas, está

em fase de avaliação e não será leiloada agora” (<www.al.rs.gov.br>, acesso em 23/10/2007).

A Indabra (EI Detalle), segundo informações obtidas com funcionários que realizam a segurança de suas antigas instalações, faliu por volta de três anos atrás e irá a leilão no dia 23 de outubro de 2007.

Foto 10: Antigas instalações da Indabra (EI Detalle) - Gravataí



Foto: A. C. FERNANDES, setembro de 2007.

Os locais onde funcionavam as empresas Duratex, Boelter Agroindustrial e Indabra também configuram, atualmente, cemitérios industriais em Gravataí.

Mesmo após as transformações políticas e econômicas da década de 1990, Gravataí se manteve atrativa para a implantação industrial, com a permanência de estruturas anteriores como o Distrito Industrial e o Parque dos Anjos, além da ampliação do número de estabelecimentos nas rodovias RS-118 e RS-20, e da ampliação do mercado de várias de suas indústrias de origem local para a escala nacional e internacional.

O crescimento urbano propicia a intensificação do número de pequenas indústrias, que formam os *territórios mistos*, e a existência de *cemitérios industriais* não parece refletir tendências negativas na industrialização do município até o momento.

A instalação do Complexo Automotivo da General Motors do Brasil, e de empresas internacionais como a Johnson Controls Automotive, a Pirelli Pneus S. A., a Moore Formulários Ltda – RR Donnelley atestam não somente a atratividade para o setor industrial em Gravataí. Evidenciam que as estratégias de localização utilizadas pelas empresas que se situavam dentro da capital e se deslocaram para seus municípios limítrofes, especialmente Gravataí, foram também utilizadas pelas empresas que se instalaram no município por “deslocamento estratégico”, no período fordista e no período pós-fordista de acumulação do capital industrial.

Estas dinâmicas industriais no município, aliadas aos processos de ocupação urbana, nos dois períodos delimitados de acumulação do capital, resultam em formas urbano-industriais diferenciadas e, atualmente, concomitantes em Gravataí.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ESPAÇO URBANO-INDUSTRIAL

O espaço urbano-industrial de Gravataí representa a superposição das formas resultantes de dois diferentes momentos de acumulação do capital na metrópole, o primeiro configurado nos anos 1960-1980 e o segundo desde os anos 1990. A metrópole, por sua vez, propiciou a configuração deste espaço através da transposição de seus limites políticos por estas formas, de maneira a englobá-lo efetivamente como sua continuidade.

Muito mais do que momentos precisos, estas transformações constituíram-se através de processos, onde se puderam identificar seus períodos de intensificação. Estes processos foram desencadeados pela constituição das condições necessárias para a acumulação de capital dentro da metrópole e, depois, estendidos para seu entorno principalmente a partir dos anos 1970.

As primeiras formas espaciais a se constituírem com a atuação desses processos em Gravataí referem-se ao parcelamento do solo de uso rural em solo urbano, na forma de loteamentos residenciais. Estes loteamentos atraíram a população que migrava em direção ao centro metropolitano pelo baixo custo de aquisição dos terrenos e, principalmente, pela possibilidade de emprego nas indústrias que se deslocavam da capital. Configurou-se também a apropriação, por parcelas da população de maior poder aquisitivo da capital, de parte dessas áreas rurais para sítios de lazer.

De outro lado, a presença de grande quantidade de trabalhadores oportunizou a implantação de conjuntos habitacionais planejados através de políticas estaduais, de forma direta ou indireta, através do financiamento a empresas loteadoras. Estes projetos não foram suficientes para atender a demanda de moradias, principalmente da população de baixa renda. Os loteamentos irregulares cumpriram este papel, de certa forma amenizando questões sociais.

O deslocamento industrial de Porto Alegre para Gravataí, primeiramente realizado de forma quase “espontânea” devido aos atrativos elaborados pelas administrações municipais que se sucederam desde o final dos anos 1950 e, um pouco depois, pelo anúncio da construção da rodovia BR-290, logo foi englobado pelas políticas de planejamento metropolitano, na forma de um distrito industrial.

Concomitante à implantação do distrito e às melhorias de infra-estrutura, o capital industrial internacional também passou a se instalar no município. Como características em comum, as indústrias que se instalaram em Gravataí neste momento eram todas de grande porte. O que pode ser observado nos dias de hoje pela permanência de suas edificações.

A construção de moradias e, principalmente, o deslocamento industrial foram acompanhados do estabelecimento das “condições gerais de produção”, representadas pela melhoria dos acessos rodoviários e da disponibilidade das redes de energia e de comunicação, voltados no primeiro momento para os estabelecimentos industriais.

A presença de indústrias multinacionais também pode ser explicada pelas economias de localização e pela disponibilidade de espaço existente no município para sua implantação, o que já se dizia não ser mais possível nas áreas próximas das infra-estruturas de deslocamento na capital.

Observa-se que os investimentos realizados no município e que resultaram na sua industrialização, foram provenientes da sobreposição de, pelo menos, três esferas diferenciadas. A primeira resultante do excedente de capital produzido na metrópole; a segunda do excedente de capital produzido na escala internacional; e, a terceira, através dos investimentos públicos destinados a mediar as necessidades oriundas das outras duas esferas com a garantia de instalação das “condições gerais de produção”. Esta sobreposição teve como consequência a inclusão de Gravataí em uma nova lógica de produção espacial.

Consideramos que esta inclusão na lógica de produção do espaço urbano-industrial representa um movimento horizontal de expansão da metrópole. Além disso, já neste momento observamos a inserção do capital internacional em Gravataí, o que atesta um movimento originado em escala mundial, uma verticalidade direcionada à metrópole. As esferas públicas municipal, estadual e federal configuraram-se como os mediadores entre esses dois movimentos.

As condições para a inclusão de Gravataí na lógica de produção espacial da metrópole foram possibilitadas pela presença das condições necessárias para a reprodução do capital, expostas por Harvey (2005), as quais resumidamente retomamos aqui: a) a existência de um exército industrial de reserva que pode alimentar a expansão da produção; b) a existência no mercado de quantidades necessárias de meios de produção que possibilitam a expansão da produção conforme o capital seja reinvestido; c) existência de mercado para absorver as quantidades crescentes de mercadorias produzidas.

A materialidade dos processos que atuaram na constituição do espaço urbano-industrial de Gravataí é observada nas edificações, sejam elas infra-estruturais, habitacionais ou industriais. Optamos por denominá-las de ‘formas resultantes’.

Nesse primeiro momento de características urbano-industriais, as formas resultantes em Gravataí caracterizaram-se por estarem dispersas. Não houve o crescimento de um centro a partir do qual a cidade se constituiu. O centro de Gravataí permaneceu neste período como o lugar onde estão localizadas a igreja, a prefeitura, a rodoviária e a praça. Esta situação foi modificada apenas pela presença de um certo número de estabelecimentos comerciais e bancários. Ao longo dos caminhos, ou melhor, das rodovias, é que foram realizadas as transformações, priorizando a proximidade dos acessos à capital.

Ao longo do “caminho do ônibus” para Porto Alegre instalaram-se os loteamentos residenciais. Este caminho corresponde a Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira e estende-se do centro da cidade até Cachoeirinha. Entre os loteamentos, grandes áreas permaneceram e muitas ainda permanecem com características rurais e/ou como vazios urbanos.

Nos “caminhos da carga” correspondentes às rodovias estaduais RS-118, RS-20 e RS-30 e a rodovia federal BR-290, esta por sua vez construída no início dos anos 1970, instalaram-se as indústrias. Margeando a BR-290 está a área onde foi instalado o distrito industrial. Várias indústrias que se deslocaram para Gravataí, e não se instalaram no distrito, também procuraram se localizar junto a ela.

Assim como no “caminho dos ônibus”, nos “caminhos da carga” os vazios urbanos e as áreas de uso rural são freqüentes. Embora haja uma diferenciação entre os espaços de predominância residencial e de predominância industrial, há

também a complementaridade entre eles. Enquanto o primeiro abriga os trabalhadores, o segundo abriga o trabalho. Por outro lado, esta complementaridade faz-nos retomar o fato de que ambos são fruto dos mesmos processos.

Ao final dos anos 1980, Gravataí apresenta-se como um espaço urbano-industrial constituído a partir da reestruturação do entorno da metrópole. Esta reestruturação foi motivada principalmente pela necessidade de expansão do capital de origem local e, também, mundial. As formas resultantes dessa reestruturação possuem a característica de estarem dispersas ao longo dos eixos de ligação do município com a capital.

Estas características espaciais são predominantes ainda hoje no município. Mas desde o final dos anos 1990 algumas transformações vêm se sobrepondo a elas e, em nosso entendimento, representam a atuação de novos processos sobre o espaço urbano-industrial de Gravataí, consolidado nos anos 1980. Consideramos que mais uma vez estabelece-se um reordenamento espacial da metrópole, impulsionado pela intensificação do movimento de reorganização do capital internacional dentro do território nacional. Este reordenamento no espaço nacional está representado pelo Complexo Industrial Automotivo da General Motors do Brasil que iniciou suas atividades no município no ano 2000, e é um exemplo atual de verticalidade.

A instalação do complexo automotivo fez-se através do acréscimo tecnológico às já existentes “condições gerais de produção” na região. Caracterizou-se também pela intensificação do papel dos governos estadual e municipal, em detrimento das intervenções federais. Ainda, sem a representação de nenhum órgão de gestão metropolitana como ocorreu no período anterior com a atuação da Metroplan. Isto demonstra uma modificação dos atores responsáveis pelas mediações referentes à instalação das condições necessárias para a reprodução do capital na atualidade.

Esta modificação percebe-se também nas políticas destinadas à construção de moradias para população de baixa renda. Elas fazem parte de projetos e convênios firmados entre o governo federal e os municípios, destinam-se tanto à construção de novas unidades habitacionais para satisfazer as demandas municipais, como a projetos de regularização fundiária dos antigos loteamentos

irregulares originados no passado. O papel do governo estadual nessas políticas tornou-se secundário.

A constante elaboração, por parte da administração municipal, de políticas de incentivo à instalação de indústrias em Gravataí, ainda nos dias atuais, demonstra por um lado o papel significativo das municipalidades no reordenamento dos espaços metropolitanos. Por outro lado, a situação de disputa instalada entre estas esferas de governo, diante da modificação da importância de seu papel como mediadores, neste novo nível de acumulação do capital.

As relações de horizontalidade desencadeiam, no entorno da capital, a configuração de novas formas urbanas anteriormente encontradas de maneira quase restrita a seus limites políticos e da qual eram representativas. Inicialmente, em Gravataí, estas novas formas correspondem a condomínios verticais e horizontais construídos pelo capital imobiliário privado e destinados a diferentes níveis de renda.

Estas novas implantações imobiliárias caracterizam-se pelo preenchimento das áreas não ocupadas existentes entre os loteamentos do período anterior e diferenciam-se de acordo com o nível de renda a que são destinadas. Na região central correspondem a moradias verticais, normalmente de padrão mais elevado e a edifícios comerciais de arquitetura diversa à do seu entorno. Nos bairros próximos da região central, caracterizam-se pela forma vertical, de padrão um pouco inferior aos da área central. E, pontualmente, à medida que nos afastamos do centro, erguem-se condomínios horizontais, com casas geminadas e ínfimos pátios individuais, que contrastam com os terrenos dos loteamentos antigos. Distantes dos adensamentos, as áreas de atrativos naturais mais evidentes e localizadas próximas às rodovias começam a ser utilizadas para a implantação de condomínios de luxo.

Ao “caminho dos ônibus” e aos “caminhos da carga” sobrepõe-se atualmente o “caminho dos carros”. Este caminho, além de representar uma maior mobilidade das pessoas residentes em Gravataí, na capital e nos municípios próximos, demonstra a melhoria e ampliação das rodovias de acesso que no passado não possuíam estrutura para abrigar a diversidade de veículos que, bem ou mal, hoje em dia as trafegam.

Estas modificações agem no espaço como intensificadores de sua fragmentação, causando mudanças nas suas características sociológicas e funcionais. Podemos dizer que a presença de investimentos imobiliários de padrão mais elevado e sua proximidade ao centro demonstram que configura-se na população da cidade uma demanda de consumo que não é mais restrita à população de baixa renda. Além disso, os condomínios residenciais de luxo são padrões de segregação espacial não somente por estarem cercados e vigiados, mas por se localizarem distantes do adensamento urbano e muito próximo aos acessos rodoviários para a capital e cidades próximas.

As indústrias neste novo nível de acumulação continuam sendo “atraídas” para Gravataí, quer pela possibilidade do município de oferecer vantagens de localização tanto fiscal como de infra-estrutura, quer pela disponibilidade de terrenos propícios a esta forma de ocupação. Além da instalação do complexo automotivo que se estrutura na forma de condomínio industrial, novas indústrias têm ocupado as antigas instalações das empresas existentes anteriormente. Este movimento realiza-se na forma de aquisição dos antigos prédios industriais ou pela incorporação e associação entre empresas localizadas no município com outras de capital nacional e/ou internacional.

Diferentemente do período anterior, a partir dos anos 1990, a construção de novos prédios industriais tem se concentrado às margens da RS-20 e pontualmente na RS-118. Estes prédios caracterizam-se por possuírem um porte inferior ao das antigas indústrias e ocuparem terrenos de proporções menores. De outro lado, as micro e pequenas indústrias estão localizadas junto aos adensamentos populacionais, conforme as necessidade demandadas pelo seu entorno.

A afirmação de Gravataí como cidade industrial é representada por sua destacada posição em análises divulgadas sobre a economia do Rio Grande do Sul: quinta posição em relação ao PIB total em 2004 e quinta posição em relação ao VAB da indústria, no Rio Grande do Sul, em 2004, conforme o Anexo VI.

Percebe-se que dois elementos do passado permanecem como condicionantes na organização do espaço urbano-industrial de Gravataí: a disponibilidade de mão-de-obra, embora com exigências de qualificação muito maiores; e a possibilidade de localização na proximidade dos acessos rodoviários, o que facilita o escoamento da produção e o deslocamento à capital. A

disponibilidade de mão-de-obra atende principalmente aos interesses do setor industrial. As possibilidades de localização estendem-se também às formas habitacionais, em especial aos condomínios de luxo, voltados para o consumo de um público externo ao município que precisa deslocar-se diariamente, a maioria das vezes até a capital.

Nas formas atuais, a relação de complementaridade existente nas formas do passado não possui mais a mesma nitidez. O centro e sua principal avenida de acesso começam a abrigar um setor terciário diversificado onde despontam alguns edifícios de escritórios, clínicas e consultórios médicos, escolas e cursos de aperfeiçoamento, casas comerciais, além da recente inauguração de dois hipermercados na Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira.

Em seu primeiro momento de cidade industrial, as atividades terciárias dos moradores eram complementadas necessariamente em Porto Alegre. Neste novo momento, configura-se uma transformação desta cidade industrial com a instalação de novas formas de produzir e de morar, com a perspectiva de diversificação dos níveis de renda da população e implantação de novas formas de consumo.

Não foi nossa proposta aprofundar a investigação sobre o setor de serviços, nem sobre as modificações no nível de renda da população, mas parece-nos importante salientar seus indícios de mudanças, como demonstra o Anexo VII.

As formas que o setor de serviços assume em Gravataí são quase a reprodução das formas existentes na capital. Por exemplo, alguns “laboratórios de análises” tradicionais em Porto Alegre possuem filiais em Gravataí. Além do incremento das edificações urbanas, as transformações propiciadas por este setor juntamente com as novas formas de moradia e de produção industrial podem indicar que, mais uma vez, as formas existentes na capital “derramam-se” sobre seu entorno. Agora, entretanto, não sobre um espaço agrícola mas sobre um espaço industrial.

Se, na primeira “explosão”, foram as formas industriais que se esparramaram, atualmente o setor de serviços iniciou este mesmo processo, com movimentos menos regrados/tutorados pelo Estado, flexíveis, ditados pelas leis do mercado. Estas características denotam um novo nível de acumulação com formas que fragmentam, mas também diversificam, a constituição do espaço atual.

Acreditamos ter contribuído com este estudo para o entendimento do espaço urbano-industrial de Gravataí e as formas que nele se configuram atualmente. Sua complexidade e diversidade nos encorajam no prosseguimento de nossas pesquisas.

REFERÊNCIAS

ALONSO, José Antônio Fialho; BANDEIRA, Pedro Silveira. A “Desindustrialização” de Porto Alegre: Causas e Perspectivas. **Ensaio FEE**, vol. 17, ano 9, nº 1. FEE, Porto Alegre, 1988; p. 03-28.

ALONSO, José Antônio Fialho. Caracterização econômica da região metropolitana de Porto Alegre nos anos 90. **Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR**. Rio de Janeiro: ANPUR/UFRJ, 2001. p. 366-377.

AZEVEDO, Sérgio de; GUIA, Virgínia Rennó dos Moraes. **Dilemas da Gestão Metropolitana em Belo Horizonte** in MENDONÇA, Jupira Gomes de; GODINHO, Maria Helena Lacerda (org.). População, Espaço e Gestão na MetrÓpole: Novas Configurações, Velhas Desigualdades. Belo Horizonte: Ed. PUC Minas, 2003, p. 207–226.

BARBOSA, Eni. Gravataí no Contexto Administrativo do Século XVIII in Gravataí: História e Cultura. **Anais do I Simpósio Estadual Sobre a Cultura Gravataiense**, 2ª edição. Gravataí, SMEC, 2000, , p.253-266.

BARCELLOS, Tanya M. Região Metropolitana de Porto Alegre: expansão urbana e dinâmica imobiliária nos anos 90, .in **Indicadores Econômicos FEE**, Porto Alegre, v. 32, nº 1, p.65-90, maio 2004. Disponível em: <www.fee.rs.gov.br/sitefee/download/indicadores/rie3201.pdf>

BARROSO, Vera Lucia Maciel. Gravataí no Processo de Municipalização do Rio Grande do Sul in Gravataí: do Êxodo à Composição Étnica. **Anais II Simpósio Estadual Sobre a Cultura Gravataiense**. Gravataí, SMEC, 1988, p. 124-133.

BATALLA, María Rosa; CARBALLO, Cristina. El Papel Ordenador del Estado y la Expresión Territorial de las Urbanizaciones Cerradas (Argentina), in **Scripta Nova**, Volume IX, número 194 (58), 1 de agosto de 2005. Disponível em:< www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-58.htm>

BEAUJEU-GARNIER, Jaqueline. **Geografia urbana**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

BENKO, George. A Recomposição dos Espaços. **Interações – revista internacional de desenvolvimento local**, vol. 1 nº 2, p. 7-12, março de 2001. Disponível em: <www.desenvolvimento.local.ucdb.br/RevistaInterações/n2_benko_2001a.pdf>

BLAUTH, Neli. **As funções industriais no município de Gravataí**. Porto Alegre: UFRGS-Departamento de Geociências, 1973. Trabalho de graduação.

BORBA, Sheila Villanova. A Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA): condições institucionais para a gestão metropolitana e a cooperação entre os municípios. **Projeto Como Andam as MetrÓpoles Brasileiras?** Desenvolvido sob

a coordenação do Observatório IPPUR/UFRJ e FASE, no período de outubro de 2004 a agosto de 2006, p. 4-15. Disponível em: <www.fee.tche.br/sitefee/download/metropole/09.pdf>

BOZZANO, Horacio. **Territórios reais, territórios pensados, territórios possíveis**: aportes para uma teoria territorial del ambiente. Buenos Aires: Espacio Editorial, 2004.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira; BERGAMIM, Márcia Cristina. Condomínios fechados na Região Serrana do Espírito Santo, Brasil *in* **IX Colóquio Internacional de Geocrítica**, Porto Alegre, 2007. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/9porto/cteixei.htm>

CAPEL, Horacio. Redes, chabolas y rascacielos. Las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas *in* **Actas del Seminario Internacional “El desafío de las áreas metropolitanas en um mundo globalizado - Una mirada a Europa y América Latina”**, Barcelona, Instituto Catalã de Cooperació Iberoamericana & Institut d’Estudis Territorials , 2002, p.17-55.

CARAVACA, Inmaculada y MÉNDEZ, Ricardo. **Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes**. *EURE (Santiago)*. [online]. ago. 2003, vol.29, no.87 [citado 24 Noviembre 2007], p.37-50. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008700003&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

CARRASCO AQUINO, Roque Juan. La Ciudad, su Espacio y sus Políticas, *in* **Scripta Nova**. Volume IX, número 194 (101), 1 de agosto de 2005. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-101.htm>.

CARRION, Otilia Beatriz Kroeff. **Custo de consumo final da habitação**: o caso da região metropolitana de Porto Alegre. Porto Alegre, UFRGS/Arquitetura, 1987. 199 p. : il., Tese.

CATTANI, Antonio David (org.). **Trabalho e Tecnologia**: dicionário crítico. Porto Alegre, Editora da Universidade. Petrópolis, Editora Vozes, 1997.

DEBIAGI, Moema Castro. A produção da habitação: um estudo exploratório in BARCELLOS, Tanya; OLIVEIRA, Naia (org.) **O Rio Grande do Sul Urbano**. Porto Alegre, FEE, 1990, p. 161 - 189.

D’OTTAVIANO, Maria Camila Loffredo. Condomínios Fechados na Região Metropolitana de São Paulo: fim do modelo centro rico versus periferia pobre? **Anais do XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, Caxambu: ABEP, 2006. Disponível em: <www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_590.pdf>

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. Industrialização e ação do estado. Considerações sobre a região metropolitana de Curitiba (PR). **Revista Ra'e Ga**. Curitiba, UFPR/Departamento de Geografia, 1997, p. 119-132.

GARCIA, Sandro Ruduit. **Global e Local**: o novo pólo automobilístico de Gravataí e suas implicações sociais e políticas. 2006. 386 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HENRIQUE, Wendel. Florianópolis/Brasil - A felicidade não tem preço, tem endereço: condomínios, loteamentos e a apropriação da natureza, *in Scripta Nova*, Volume IX, número 194 (14), 1 de agosto de 2005. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-14.htm>

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. A noção de região no pensamento geográfico. São Paulo: Edusp, 1999.

_____ Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional *in IX Colóquio Internacional de Geocrítica*. Los problemas del mundo actual: soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales. Porto Alegre: UFRGS, 2007. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/9porto/lencioni.htm>

LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. **Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX**. València: Universitat de València, 1993.

MAMMARELLA, Rosetta. Moradia irregular e condições de vida na Região Metropolitana de Porto Alegre: uma visão preliminar *in Indicadores Econômicos FEE*, Porto Alegre, v. 32, n. 1, p. 33-64, maio 2004. Disponível em: <www.fee.rs.gov.br/sitefee/download/indicadores/rie3201.pdf>

MAMMARELLA, Rosetta; BARCELLOS, Tanya; KOCH, Mirian Regina. Tipologia sócio-espacial na Região Metropolitana de Porto Alegre: perfil da década de 80 *in RIBEIRO, Luiz César Queiroz et al (org.) Metrôpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Editora fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro; FASE – Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional; Observatório das Metrôpoles, 2004.

MARICATO, Ermínia. **Política habitacional no regime militar**: do milagre brasileiro à crise econômica. Petrópolis: Vozes, 1987.

MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo; MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho; LINHARES, Lucas. **Urbanização extensiva e desconcentração econômica**: a extensão das condições gerais de produção ao entorno metropolitano de Belo Horizonte. Disponível em: <www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2004/textos/D04A056.PDF>

OHMAE, K. **O Fim do Estado Nação**: a ascensão das economias regionais. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1996.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. Reestruturação econômica, poder público e desenvolvimento social: possibilidades de disputas e de recomposição do poder no território in **IX Colóquio Internacional de Geocrítica**. Los problemas del mundo actual: soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales. Porto Alegre: UFRGS, 2007. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/9porto/floriano.htm>

PANIZZI, Wrana Maria. Da legalidade para a ilegalidade: a formação de microterritórios urbanos in BARCELLOS, Tanya e OLIVEIRA, Naia (org.) **O Rio Grande do Sul Urbano**. Porto Alegre: FEE, 1990, p. 190 – 213.

RANGEL, Samir Serôdio Amim. **Conseqüências socioespaciais e econômicas do complexo industrial automotivo de Gravataí**: um estudo de caso avaliado com fundamentos teóricos referentes à produção do espaço. 2004. 222 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do rio Grande do Sul, Porto Alegre.

RIBEIRO, Luiz César Queiroz. Contribuição ao “Desafio Metropolitano” in MENDONÇA, Jupira Gomes e GODINHO, Maria Helena de Lacerda (org.) **População, Espaço e Gestão na Metrópole**: Novas Configurações, Velhas Desigualdades. Belo Horizonte: Ed. Puc Minas, 2003, p. 7 – 10.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Gestão da Região Metropolitana e da Metrópole: Possibilidades e Limites de Gestão Compartilhada in Carlos, Ana Fani Alessandri e Oliveira, Ariovaldo Umbelino. **A Geografia das Metrópoles**. São Paulo: Ed. Contexto, 2006, p. 29 – 44.

ROSA, Jorge. **História de Gravataí**. Gravataí: EDIGAL, 1987.

ROSA, Jorge. Resenha da Obra Literária sobre Gravataí in Gravataí: História e Cultura – **Anais do I Simpósio Estadual Sobre a Cultura Gravataiense**, Gravataí: SMEC, 2000, p.179-191.

SCHIMIDT, B. V. **O Estado e a Política Urbana no Brasil**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, L&PM, 1983.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo; Razão e Emoção. São Paulo: Ed. HUCITEC, 1996.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI, 9ª edição. Rio de Janeiro:Record, 2006.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SASSEN, Saskia. La ciudad esencial para confrontar el desafío ecológico. *In: Segundas Jornadas Sostenibilidad*: Arquitectura del siglo XXI, más allá de Kioto, 2., 2006, Madrid. E. T. S. de Arquitectura de Madrid: Universidad politécnica de Madrid. Disponível em: <www.gate.upm.es/streaming/upm/arquitectura/>, acesso em 31 out. 2007. Vídeo.

SILVEIRA, J. C. B. Gravataí no Contexto das Migrações Intermunicipais in Gravataí: do Êxodo à Composição Étnica – **II Simpósio Estadual Sobre a Cultura Gravataiense**. Gravataí: SMEC, 1990, p.221 - 228.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues; UEDA, Vanda. ¿Otra metropolización es posible? Porto Alegre: una Metrópoli entre lo local y lo global in **Actas del Seminario Internacional** “El desafío de las áreas metropolitanas en um mundo globalizado - Una mirada a Europa y América Latina”. Barcelona: Instituto Catalã de Cooperació Iberoamericana & Institut d’Estudis Territorials , 2002, p.505-526.

TOMADONI, C. Territorio, territorialidad y región metropolitana en un marco de producción flexible. **EURE** (Santiago). [online]. sep. 2004, vol.30, no.90 [citado 17 Marzo 2007], p.65-84. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612004009000005&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

UEDA, Vanda. Caracterizando os novos empreendimentos imobiliários e as transformações recentes no espaço urbano de Porto Alegre/Brasil in **Scripta Nova**. Volume. IX, número 194 (12), 1 de agosto de 2005. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-12.htm>

VIDAL-KOPPMANN, Sonia. La Ciudad Privada: nuevos actores, nuevos escenarios¿Nuevas políticas urbanas? in **Scripta Nova**. Vololome IX, número 194 (15), 1 de agosto de 2005: Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-15.htm>

VINUESA ANGULO, Julio; VIDAL DOMÍNGUEZ, María Jesús. Los procesos de urbanización. **Colección Espacios y Sociedades**, Serie General, nº 13. Madrid: Editorial Síntesis, 1991.

Reportagens de jornais, revistas e informativos

GOERL, Roberto. Edital de Loteamento. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 15 mai. 2006. Geral, p. 7.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Obras do OP revitalizam as Moradas do Vale. **Notícia** de 27 jun. 2006. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/noticias.php?id=5732>, acesso em 02/08/2007

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Gravataí adere a programa federal de casas populares mais baratas. **Notícia** de 17 out. 2005. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/noticias.php?id=3616>, acesso em 27/08/07.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Candidatos ao PAR esclarecem dúvidas. **Notícia** de 22 set. 2006. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/noticias.php?id=6474>, acesso em 13/05/2007.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Grupo imobiliário paulista assina convênio com Prefeitura. **Gabinete do Prefeito**, publicado em 31 mar. 2006. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/imprimir.php?id=4993>, acesso em 13/05/2007.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Gravataí é a nona cidade em exportação no RS. **Notícia** de 25 abr. 2007. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/noticias.php?id=8178>, acesso em 08/09/2007.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Nova redução de impostos quer atrair mais investimentos. **Notícia** de 12 ago. 2004. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/noticias.php?id=782>, acesso em 08/09/2007.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Gravataí cresce em participação no PIB e sobe no ranking estadual. **Notícia** de 14 dez. 2006. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/noticias.php?id=7185>, acesso em 20/06/2007.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Parceria entre Prefeitura e Banco do Brasil beneficia micro e pequena empresa de Gravataí. **Notícia** de 29 abr. 2004. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/noticias.php?id=329>, acesso em 20/06/2007.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Empresas encontram o ambiente propício para o crescimento em Gravataí. **Notícia** de 19 set. 2005. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/noticias.php?id=3415>, acesso em 20/06/2007.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. Pólo industrial gera emprego e renda em Gravataí. **Notícia** de 27 mai. 2005. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/noticias/noticias.php?id=2454>, acesso em 20/06/2007.

HAMMES, Maria Isabel; SCHMITT, Christianne; COPETTI, Thiago. Zamproгна é vendida para fundo investidor. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 30 mai. 2007. Economia, p.18.

Jornal Correio do Povo. AlphaVille Gravataí é lançado com festa. Porto Alegre, 15 set. 2006. Economia, p.18.

Jornal correio do Povo. Reichert é a nova vítima do câmbio. Porto Alegre, 29 mai. 2007. Economia, p.11.

KLOECKNER, Fabiana. Habitação terá comissão especial. **Diários da Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul.** Disponível em: <www.al.rs.gov.br/diario/diarios_anteriores/da970515.htm>

LEAL, Gilberto; SFREDO, Marta. GM gaúcha: dez anos depois, a briga por mais um carro. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 13 mar. 2007. Informativo especial, p. 4.

MOURA, Heron. Leilão da Boelter. **Jornal do Comércio** – RS, Porto Alegre, 14 fev. 2006. Começo de Conversa. Disponível em: <www.al.rs.gov.br/Ag/Clipagem/noticias.asp?txtIDMATERIA=137993&txtIDTipoMateria=8&txtIDVeiculo=24>, acesso em 08/09/2007.

OLIVEIRA, Francisco; CARNEIRO, Lígia Gomes; GONDA, Fernando. Região metropolitana: industrialização e preservação. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 29 mar. 1995. Informativo especial, p. 1-19.

PÓLO RS – Agência de Desenvolvimento. Setor metalmeccânico de Gravataí une-se para crescer. **Revista Digital**, edição 316, Porto Alegre, 11 ago. 2005. Disponível em: <www.revistadigital.com.br/forum_ads.asp?NumEdicao=316&CodMateria=2815>, acesso em 20/06/2007.

SANTI, Alexandri. Gravataí ganha independência. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 13 mar. 2007. Informativo especial, p. 5.

Leis, decretos, estudos e relatórios

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS DE GRAVATAÍ-ACIGRA. **Gravataí Século 21:** Perfil Socioeconômico, 1ª edição. Gravataí: ACIGRA, 2001,.

BRASIL. **Constituição (1967).** Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 24 de janeiro de 1967. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao67.htm>, acesso em 26/12/2006.

BRASIL. **Constituição (1988).** Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>, acesso em 26/12/2006.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.291**, de 21 de novembro de 1986. Extingue o Banco Nacional de Habitação – BNH, e dá outras Providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2291.htm>, acesso em 19/08/2007.

BRASIL. **Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <www.cidades.gov.br/media/LeiEstatutoCidade02.pdf>, acesso 13/01/2007.

FUNDAÇÃO DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO E REGIONAL-METROPLAN. **Estimativa de crescimento populacional da RMPA e de Gravataí considerando a implantação do complexo automotivo da GM**. Porto Alegre: Coordenadoria de Informações, 1997.

FUNDAÇÃO DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO E REGIONAL-METROPLAN. **II Inventário das vilas irregulares na região metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre: Secretaria do Planejamento Territorial e Obras, 1992.

FUNDAÇÃO DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO E REGIONAL-METROPLAN. **Atlas Social da Região Metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre, METROPLAN, 2003.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL-Departamento de Planejamento Regional e Urbano. **Delimitação da área metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1968.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL-Companhia de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Rio Grande do Sul-CEDIC. **Documento nº 34: Política de Áreas e Distritos Industriais no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, Maio de 1976.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL-Companhia de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Rio Grande do Sul-CEDIC. **Documento nº 42: Áreas e Distritos Industriais no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, Junho de 1976,.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL-Futuro depende de um amplo comprometimento da sociedade in **Projeto RS 2010 - indústria**. Porto Alegre: Secretaria de Coordenação e Planejamento, 1998, p. 4-15.

GRAVATAÍ. **Lei nº 1.345**, de 16 de fevereiro de 1977. Aprova o Plano Diretor, suas diretrizes gerais, revoga Lei nº 566, de 16 de outubro de 1964 e dá outras providências. Gravataí, 1977.

GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. **Dados Estatísticos sobre a Economia de Gravataí** (2004). 2ª edição. Disponível em: <www.gravatai.rs.gov.br/downloads/>, acesso em 26 dez. 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE. **Censos Econômicos**: Indústria, Comércio, Serviços. 1960, 1970, 1975, 1980, 1985.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana: Porto Alegre in **Gestão do Uso do Solo e Crescimento Urbano**. Brasília: IPEA, 2002, Vol. 6.

MIRANDA, L. G. A Institucionalização da Região Metropolitana in **Atlas Social da Região Metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre, Metroplan, 2003.

NYGAARD, Paul Dieter. Publicação eletrônica [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <pauldieter@gmail.com> em: 09 set. 2006. **Relatório final** - plano diretor de desenvolvimento urbano do distrito-sede município de Gravataí, 1998.

RIO GRANDE DO SUL. Constituição (1989). **Constituição do Estado do Rio do Sul**, promulgada em 03 de outubro de 1989. Disponível em: <www.al.rs.gov.br/prop/Legislacao/Constituicao/constituicao.htm>, acesso 13/01/2007.

Lista de sítios consultados na internet

<www.al.rs.gov.br>, acesso em 20/08/07.

<www.alphaville.com.br/modules/content.php?recid=1600>, acesso em 06/09/2007.

<www.astoriapapeis.com.br/historico.htm>, acesso em 13/09/2007.

<www.avilesp.com.br/avi/Content.html>, acesso em 05/09/2007.

<www.auto-historia.com.ar/Historias/EI%20Detalle%20Historia.htm>, acesso em 20/04/2007.

<www.bndes.gov.br/conhecimento/setorial/get2_is7.pdf>, acesso em 13/05/2007.

<www.carlosbecker.com.br/empresa2.php>, acesso em 13/05/2007.

<www.ciag.com.br/historico.php>, acesso em 14/02/2007.

<www.chevrolet.com.br/sobregm/companhia.shtm>, acesso em 15/08/2007.

<www.cmgravatai.rs.gov.br>, acesso em 27/07/2007.

<www.correntec.com.br/>, acesso em 03/10/2007.

<www.cortiac.com.br/>, acesso em 03/10/2007.

<www.dana.com.br/>, acesso em 29/09/2007.

<www.desenvolvimento.gov.br>, acesso em 20/04/2007.

<www.digicon.com.br/adigicon/historico.htm>, acesso em 03/10/2007.

<www.domusurbanismo.com.br>, acesso em 28/10/2007.

<www.duratex.com.br/port/institucional/quem_somos/historico.asp?sessao=2002>, acesso em 08/09/2007.

<www.emplasa.sp.gov.br>, acesso em 26/12/2006.

<www.federasul.com.br/noticias/noticiaDetalhe.asp?idNoticia=4877&CategoriaNome=Econ%C3%B4mico>, acesso em 08/09/2007.

<www.fee.tche.br>, acesso em 08/03/2007.

<www.fercopi.com.br/>, acesso em 03/10/2007.

<www.gildemeister.com/de,dmg,dmg-brasil>, acesso em 03/10/2007.

<www.g-lambert.com/index1.htm>, acesso em 03/10/2007.

<www.gkndriveline.com/drivelinecms/opencms/en/about/locations/americas/brazil/>, acesso em 10/10/2007.

<www.gravatai.rs.gov.br>, acesso em 04/12/2006.

<www.habitação.rs.gov.br>, acesso em 10/06/2007.

<www.helenge.com.br/>, acesso em 10/10/2007.

<www.ibge.gov.br>, acesso em 20/04/2007.

www.jackwal.com.br/br/index.php, acesso em 19/08/2007.

<www.johnsoncontrols.com/publish/us/en.html>, acesso em 10/10/2007.

<www.metroplan.rs.gov.br>, acesso em 26/12/2006.

<www.mercociudades.org>, acesso em 07/04/2007.

<www.milbus.com.br/revista_portal/revista_cont.asp?417>, acesso em 13/05/2007.

<www.mma.gov.br>, acesso em 20/04/2007.

<www.mre.gov.br>, acesso em 19/08/2007.

<www.mundial-sa.com.br/por/index.asp>, acesso em 19/08/2007.

<www.nutrella.com/>, acesso em 20/05/2007.

<www.panatlantica.com.br/Portugues/institucional.html>, acesso em 15/09/2007.

<www.paragemdosverdescampos.com.br/condominio/historico.php>, acesso em 08/09/2007.

<www.perto.com.br/institucional/historia.htm>, acesso em 10/10/2007.

<www.pirelli.com.br/web/technology/plants/Gravatai.page>, acesso em 08/09/2007.

<www.rauter.com.br/index2.htm>, acesso em 23/09/2007.

<www.revistaevidencia.com.br/revista.asp?revista=3&edicao=104&secao=141>, acesso em 15/08/2007.

<www.rmconsultoria.com.br/ferrabraz/index.php?tipo=1&cod=1&id_display=1>, acesso em 23/09/2007.

<www.rrdonnelley.com.br/empresa4.php>, acesso em 08/09/2007.

<www.seae.fazenda.gov.br>, acesso em 15/08/2007.

<sistemas.siemens.com.br/hotsite/100anos/infra/caminho.asp>, acesso em 12/05/2007.

<www.synteko.com.br/institucional/institucional.asp>, acesso em 12/05/2007.

<www.suloy.com.br/flash/>, acesso em 10/10/2007.

<www.tamborsul.com.br/>, acesso em 08/09/2007.

<www.tintasrenner-deco.com.br/>, acesso em 08/09/2007.

<www.trafo.com.br/port/memorial.htm>, acesso em 12/05/2007.

<www.tramaweb.com.br/>, acesso em 22/12/2006.

<www.vonpar.com.br/site/content/conheca_vonpar/default.asp?id=127>, acesso em 15/10/2007.

<www.tauruswotan.com.br/?on=empresa>, acesso em 15/10/2007.

ANEXOS

ANEXO I

Gravataí: condições de saneamento básico nas moradias entre 1991 e 2000

ANEXO II
Objetivos da Rede de Mercocidades

OBJETIVOS DA REDE DE MERCOCIDADES

De acordo ao art. 2 de seu Estatuto, Mercocidades se constitui para cumprir com os seguintes fins e objetivos:

- I - Favorecer a participação das cidades na estrutura do MERCOSUL.
- II - Impulsionar a criação de redes de cidades através de unidades técnicas operativas que desenvolvam diversas ações, programas e projetos de interesse comum intermunicipal, adequados ao processo de integração.
- III - Criar mecanismos de comunicação em redes, entre as cidades, a fim de facilitar o intercâmbio de experiências e informações, bem como ao acesso dos cidadãos aos centros municipais de investigação, desenvolvimento tecnológico e cultural.
- IV - Estabelecer e impulsionar convênios e serviços recíprocos entre as diversas prefeituras e as redes que virem a se formar.
- V - Potencializar os recursos humanos e as experiências administrativas para gestões locais.
- VI - Coordenar a planificação e promoção de ações vinculadas ao crescimento e progresso urbano das cidades.
- VII - Coordenar projetos e desenvolver programas integrados, com o objetivo de facilitar a realização de serviços, e qualificar a infra-estrutura urbana.
- VIII - Propugnar a cooperação intermunicipal no campo das ciências e tecnologia.
- IX - Desenvolver e potencializar atividades comuns e integradas vinculadas à cultura, recreação, esporte e turismo.
- X - Através de unidades técnicas de representação integrada efetuar o inventário do patrimônio cultural e histórico das cidades do Mercosul, propondo medidas comuns que garantem sua preservação e difusão.
- XI - Desenvolver e planejar o turismo regional.
- XII - Realizar estudos e colaborar na elaboração de planos e estratégias na área urbana e ambiental, com o objetivo de harmonizar e coordenar as ações nesta área.
- XIII - Colaborar na planificação das políticas e planos de desenvolvimento da cidade, levando em conta a necessidade de melhorar a qualidade de vida.
- XIV - Impulsionar a adoção de políticas adequadas frente ao crescimento populacional e prevenir a violência nas cidades.
- XV - Impulsionar a adoção de políticas que adequem os projetos locais ao novo espaço regional.
- XVI - Impulsionar a criação de unidades técnicas intermunicipais, com representação integrada, para a planificação e o desenvolvimento de projetos comuns e regionais.
- XVII - Propugnar e conscientizar sobre a participação cidadã, que conduz ao exercício ativo dos direitos no âmbito político, econômico, social e cultural.
- XVIII - Identificar as causas de acentuação das desigualdades sociais, a fim de propor e apoiar soluções passíveis de serem executadas pelos governos locais.
- XIX - Difundir uma cultura democrática e democratizadora a nível regional e nacional, estabelecendo uma relação mais estreita de cooperação para, através das prefeituras, definir políticas sociais adequadas.
- XX - Estudar e impulsionar, através das diversas prefeituras, a implantação de políticas coordenadas que tornem os serviços públicos acessíveis às parcelas mais pobres das cidades, integrando-as ao desenvolvimento social e cidadão. Parágrafo único: A entidade poderá, igualmente, realizar toda e qualquer ação ou gestão destinada aos fins e objetivos propostos, sendo os anteriormente enunciados não limitativos do objeto geral da MERCOCIDADES.

Fonte: www.mercociudades.org (acesso em 15/04/2007).

Adaptado por A. C. FERNANDES

ANEXO III

Gravataí: relação de loteamentos por década

ANEXO IV

Nome, ramo industrial e endereço das primeiras empresas de Porto Alegre selecionadas para instalação no Distrito Industrial de Gravataí

ANEXO V

Imagens do Distrito Industrial de Gravataí e do Complexo Automotivo da General Motors do Brasil em Gravataí

DISTRITO INDUSTRIAL DE GRAVATAÍ



Fonte: Google Earth. Extraído em 30/11/2007. Ponteiro: 29°57'02,31"S 51°00'55,30"O.
Modificado por Ana Clara Fernandes.

Legenda

- 1 – BR-290
- 2 – Distrito Industrial de Gravataí
- 3 – RS-118
- 4 - Loteamentos

COMPLEXO AUTOMOTIVO DE GRAVATAÍ



Fonte: Google Earth. Extraído em 30/11/2007. Ponteiro: 29°56'16,20"S 50°54'49,80"O.
Modificado por Ana Clara Fernandes.

Legenda

- 1 – BR-290
- 2 – Condomínio Paragem dos Verdes Campos
- 3 – Área da GMB
- 4 – Área das Sistemistas

ANEXO VI

Os dez maiores municípios segundo o PIB total e o VAB da indústria no RS em 2004.

ANEXO VII

Dados gerais das unidades locais por faixas de pessoal ocupado total, segundo seção da classificação de atividades em Gravataí nos anos 1996, 2000 e 2004.

Tabela 1735 - Dados gerais das unidades locais por faixas de pessoal ocupado total, segundo seção da classificação de atividades, em nível Brasil, Grandes Regiões, Unidades da Federação e Municípios

Município = Gravataí - RS

Ano = 1996

Faixas de pessoal ocupado	Classificação de atividades (CNAE)	Variável							
		Número de unidades locais (Unidade)	Número de unidades locais (Percentual)	Pessoal ocupado total (Pessoas)	Pessoal ocupado total (Percentual)	Pessoal ocupado assalariado (Pessoas)	Pessoal ocupado assalariado (Percentual)	Salários (Mil Reais)	Salários (Percentual)
Total	Total	5.646	100,00	26.821	100,00	19.749	100,00	174.916	100,00
	A Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	18	0,32	75	0,28	55	0,28	289	0,17
	B Pesca	2	0,04	X	X	X	X	X	X
	C Indústrias extrativas	17	0,30	18	0,07	0	0,00	1	0,00
	D Indústrias de transformação	834	14,77	10.892	40,61	9.852	49,89	113.825	65,07
	E Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	5	0,09	390	1,45	390	1,97	7.600	4,34
	F Construção	265	4,69	750	2,80	409	2,07	1.901	1,09
	G Comércio; reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	3.349	59,32	5.598	20,87	1.461	7,40	5.796	3,31
	H Alojamento e alimentação	279	4,94	539	2,01	215	1,09	654	0,37
	I Transporte, armazenagem e comunicações	159	2,82	1.372	5,12	1.151	5,83	8.024	4,59
	J Intermediação financeira, seguros, previdência complementar e serviços relacionados	34	0,60	264	0,98	220	1,11	4.633	2,65
	K Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	358	6,34	2.356	8,78	1.841	9,32	8.607	4,92
	L Administração pública, defesa e seguridade social	5	0,09	2.986	11,13	2.985	15,11	16.678	9,53
	M Educação	36	0,64	537	2,00	486	2,46	3.675	2,10
	N Saúde e serviços sociais	35	0,62	500	1,86	441	2,23	2.266	1,30
	O Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	250	4,43	539	2,01	242	1,23	966	0,55
	P Serviços domésticos	-	-	-	-	-	-	-	-
Q Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total		5.184	91,82	7.089	26,43	829	4,20	2.988	1,71

Tabela 1735 - Dados gerais das unidades locais por faixas de pessoal ocupado total, segundo seção da classificação de atividades, em nível Brasil, Grandes Regiões, Unidades da Federação e Municípios

Município = Gravataí - RS

Ano = 2000

Faixas de pessoal ocupado	Classificação de atividades (CNAE)	Variável							
		Número de unidades locais (Unidade)	Número de unidades locais (Percentual)	Pessoal ocupado total (Pessoas)	Pessoal ocupado total (Percentual)	Pessoal ocupado assalariado (Pessoas)	Pessoal ocupado assalariado (Percentual)	Salários (Mil Reais)	Salários (Percentual)
Total	Total	7.846	100,00	37.835	100,00	28.452	100,00	273.181	100,00
	A Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	22	0,28	71	0,19	43	0,15	332	0,12
	B Pesca	1	0,01	X	X	X	X	X	X
	C Indústrias extrativas	39	0,50	75	0,20	37	0,13	285	0,10
	D Indústrias de transformação	1.097	13,98	15.903	42,03	14.441	50,76	160.793	58,86
	E Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	4	0,05	134	0,35	134	0,47	3.950	1,45
	F Construção	285	3,63	985	2,60	605	2,13	4.200	1,54
	G Comércio; reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	4.364	55,62	8.697	22,99	3.605	12,67	17.154	6,28
	H Alojamento e alimentação	399	5,09	1.145	3,03	708	2,49	12.531	4,59
	I Transporte, armazenagem e comunicações	394	5,02	2.493	6,59	2.021	7,10	16.012	5,86
	J Intermediação financeira, seguros, previdência complementar e serviços relacionados	51	0,65	297	0,78	234	0,82	5.131	1,88
	K Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	637	8,12	2.063	5,45	1.208	4,25	5.673	2,08
	L Administração pública, defesa e seguridade social	7	0,09	3.812	10,08	3.809	13,39	34.227	12,53
	M Educação	73	0,93	682	1,80	584	2,05	7.227	2,65
	N Saúde e serviços sociais	86	1,10	770	2,04	620	2,18	3.813	1,40
	O Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	387	4,93	705	1,86	401	1,41	1.849	0,68
	P Serviços domésticos	-	-	-	-	-	-	-	-
Q Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total		7.056	89,93	9.505	25,12	1.484	5,22	7.251	2,65

Tabela 1735 - Dados gerais das unidades locais por faixas de pessoal ocupado total, segundo seção da classificação de atividades, em nível Brasil, Grandes Regiões, Unidades da Federação e Municípios

Município = Gravataí - RS

Ano = 2004

Faixas de pessoal ocupado	Classificação de atividades (CNAE)	Variável							
		Número de unidades locais (Unidade)	Número de unidades locais (Percentual)	Pessoal ocupado total (Pessoas)	Pessoal ocupado total (Percentual)	Pessoal ocupado assalariado (Pessoas)	Pessoal ocupado assalariado (Percentual)	Salários (Mil Reais)	Salários (Percentual)
Total	Total	10.175	100,00	47.532	100,00	35.511	100,00	526.489	100,00
	A Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	29	0,29	59	0,12	20	0,06	185	0,04
	B Pesca	3	0,03	8	0,02	4	0,01	19	0,00
	C Indústrias extrativas	48	0,47	101	0,21	50	0,14	638	0,12
	D Indústrias de transformação	1.252	12,30	20.244	42,59	18.592	52,36	348.637	66,22
	E Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	4	0,04	238	0,50	238	0,67	8.728	1,66
	F Construção	328	3,22	1.099	2,31	654	1,84	10.081	1,91
	G Comércio; reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	5.658	55,61	11.624	24,46	5.165	14,54	35.542	6,75
	H Alojamento e alimentação	497	4,88	1.196	2,52	666	1,88	3.355	0,64
	I Transporte, armazenagem e comunicações	589	5,79	3.396	7,14	2.689	7,57	31.858	6,05
	J Intermediação financeira, seguros, previdência complementar e serviços relacionados	118	1,16	363	0,76	278	0,78	7.890	1,50
	K Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	945	9,29	2.874	6,05	1.615	4,55	9.572	1,82
	L Administração pública, defesa e seguridade social	7	0,07	3.327	7,00	3.327	9,37	43.141	8,19
	M Educação	103	1,01	906	1,91	795	2,24	15.774	3,00
	N Saúde e serviços sociais	133	1,31	1.048	2,20	800	2,25	7.348	1,40
	O Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	461	4,53	1.049	2,21	618	1,74	3.722	0,71
	P Serviços domésticos	-	-	-	-	-	-	-	-
	Q Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	-	-	-	-	-	-	-	-
Total		9.083	89,27	12.027	25,30	1.961	5,52	24.181	4,59

