

## ***IV SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL***

### **TÍTULO DO TRABALHO**

Indústria, planejamento e gestão no espaço metropolitano: o processo de industrialização no município de Gravataí – Região Metropolitana de Porto Alegre (RS)

### **TÓPICO TEMÁTICO**

4 Industrialização, transformações socioespaciais e gestão do território

### **AUTOR PRINCIPAL**

Ana Clara Fernandes

### **INSTITUIÇÃO**

Rede municipal de ensino de Gravataí (RS) / AGB Porto Alegre

### **RESUMO DO TRABALHO**

O município de Gravataí, localizado na Região Metropolitana de Porto Alegre, representa a quinta maior economia industrial do Rio Grande do Sul. Possui vários territórios industriais, entre os quais se destacam o Distrito Industrial instalado nos anos 1970 e o Complexo Industrial Automotivo da General Motors do Brasil que iniciou suas atividades no ano 2000. A existência desses dois territórios representa dois momentos diferenciados de organização do espaço metropolitano, tanto pelas políticas direcionadas para este espaço como pelas ações do capital sobre ele. Através de uma perspectiva histórico-geográfica este artigo analisa a constituição, permanência e transformação do espaço industrial de Gravataí ao longo desses dois momentos.

### **PALAVRAS- CHAVE**

Metropolização; indústria; global; local.

### **ABSTRACT**

The county of Gravataí, located in the Metropolitan Area of the city of Porto Alegre, stands for the fifth biggest industrial economy of the State of Rio Grande do Sul. It includes several industrial territories, among which the "Industrial District", -created during the 1970`s - and the General Motors do Brazil Automobile Industrial District – created in the year 2000 - are the most noteworthy. The presence of these two territories represents two important moments in the organization of the metropolitan space, due both to the policies concerning this space and to the actions that the financial capital have impinged on it. From a historical and geographical perspective, this article analyses the constitution, permanence and transformation of the industrial space of Gravatai throughout these two moments.

### **KEYWORDS**

Metropolitization; industry; global; local.

## 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)<sup>1</sup>, na cidade de Gravataí – Figura 1. Mais especificamente sobre seus processos recentes de industrialização e as conseqüentes transformações urbanas, que, no nosso entendimento, se desenharam a partir das relações entre o município e 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 dos atributos da capital sobre os municípios próximos; pelo reordenamento do

---

<sup>1</sup> Institucionalmente, a RMPA foi criada em 1973 mediante a Lei Complementar Federal Nº 14, de 8 de junho. 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. A Constituição de 1988 transferiu aos estados a legislação sobre as Regiões Metropolitanas Nacionais. Desde 1989, vários municípios foram incorporados a RMPA por inclusão ou por desmembramento de seus municípios anteriores. Os municípios que atualmente compõe RMPA, além dos já citados na primeira delimitação, são: Dois Irmãos, Ivoti, Parobé, Portão, Triunfo, Eldorado do Sul, Glorinha, Nova Hartz, Charqueadas, Araricá, Nova Santa Rita, Montenegro, São Jerônimo, Taquara, Arroio dos Ratos, Santo Antônio da Patrulha e Capela de Santana.

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.



Fonte: <[www.fee.tche.br/sitefee/pt/content/resumo/pg\\_estado\\_mapa\\_3.php](http://www.fee.tche.br/sitefee/pt/content/resumo/pg_estado_mapa_3.php)>, acesso em 27/07/2008.

Figura 1 – Localização de Gravataí no Rio Grande do Sul e na RMPA<sup>2</sup>

## REFLEXÕES TEÓRICAS

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: “1) A existência de um excedente de

<sup>2</sup> Composição atual da RMPA: 1) Alvorada, 2) Cachoeirinha; 3) Campo Bom; 4) Canoas; 5) Estância Velha; 6) Esteio; 7) Gravataí; 8) Guaíba; 9) Novo Hamburgo; 10) Porto Alegre; 11) São Leopoldo; 12) Sapiranga; 13) Sapucaia do Sul; 14) Viamão; 15) Eldorado do Sul; 16) Glorinha; 17) Nova Hartz; 18) Dois Irmãos; 19) Ivoti; 20) Parobé; 21) Portão; 22) Triunfo; 23) Charqueadas; 24) Nova Santa Rita; 25) Araricá; 26) Montenegro; 27) Taquara; 28) São Jerônimo; 29) Santo Antônio da Patrulha; 30) Arroio dos Ratos; 31) Capela de Santana. Em negrito destacamos os primeiros quatorze municípios delimitados.

mão-de-obra [...]; 2) A existência no mercado de quantidades necessárias (ou oportunidades de obtenção) de meios de produção; 3) A existência de mercado para absorver as quantidades crescentes de mercadorias produzidas” (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, 2005, 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, 2005, 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).

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, 1999, p.15). Nesse momento chega-se à zona crítica, onde o urbano se sobrepõe ao industrial. Essa sobreposição se pode atingir de diferentes formas, dependendo das características da sociedade considerada no curso da industrialização (LEFEBVRE, 1999, 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. Essa explosão ocasionou um intenso processo de urbanização nestes 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. As horizontalidades são as “extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade” que podem ser espaços conurbados de relativa continuidade se considerarmos suas funções: “a atração entre subespaços com funcionalidades diferentes atende à própria produção” (SANTOS, 1996, p.225). Isso 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, 1996, p.226). A presença da General Motors do Brasil em Gravataí, considerada nesta perspectiva, representa um ponto de verticalidade na organização do espaço metropolitano. Atesta 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).

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, são relevantes as considerações encontradas em Beaujeu-Garnier (1980).

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 instalem-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.

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*”.

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 e/ou aglomerados urbanos, 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).

É apontada uma nova dimensão espacial - a cidade-região. Suas características de concentração se realizam sob condições diferenciadas daquelas quando da criação das regiões metropolitanas nacionais. As características da cidade-região correspondem ao segundo momento de produção do espaço metropolitano que delimitamos. Em nossa pesquisa optamos por manter a denominação de região metropolitana.

Com as contribuições de Benko (2001) é possível diferenciar dois momentos de organização industrial que não correspondem à escala do “lugar”, considerando-se as transformações por que têm 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)

Apesar do vínculo de sua elaboração estar associado às experiências dos países desenvolvidos, é possível encontrar no processo de industrialização brasileiro características semelhantes às descritas para o “Período Industrial” que corresponde ao sistema econômico internacional (BENKO, 2001): a forte presença e centralização do Estado e visão de desenvolvimento baseado no crescimento econômico interno. Se refere, ainda, a uma “lógica econômica majoritariamente fordista” que se expressa no enorme contingente de trabalhadores ocupados nas indústrias nacionais no 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). As empresas utilizavam a organização proposta por H. Ford de forma combinada com os conceitos de F. W. Taylor sobre organização do trabalho. A esta lógica do *período industrial*, corresponde a produção em série, os grandes estoques de produtos e o consumo de massa - homogêneo.

Os padrões de produção desencadeados pela flexibilização e automação dos processos de trabalho que na década de 1990 foram incorporados à economia brasileira já vinham se estruturando nas décadas anteriores nos países ricos.

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).

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. Seu marco inicial foi o governo de Fernando Collor de Mello (1990-1992) através de suas medidas de “desregulamentação” do Estado e das relações trabalhistas, e privatização indiscriminada de empresas públicas, em sua maioria vendidas para grupos estrangeiros. Como resultado, além da inclusão brasileira no reordenamento do capital internacional e das relativas modificações na esfera de atuação do Estado nacional, percebemos uma ampliação do setor informal da economia que passou a abrigar os trabalhadores excluídos da continuidade do processo de reestruturação.

Este novo momento econômico e social, muitas vezes denominado de período informacional, traz rompimentos com as estruturas organizacionais anteriores. 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).

A recomposição dos espaços relatada por Benko (2001) é acompanhada por modificações no papel dos Estados nacionais em relação à 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 – condições gerais de produção - são suporte imprescindível à nova organização do capital mundial.

Com estas reflexões voltamos nosso olhar para o município de Gravataí no esforço de compreender seu processo de industrialização.

## **A PRODUÇÃO DO ESPAÇO INDUSTRIAL EM GRAVATAÍ**

Ainda nos anos 1960, antes da institucionalização da Região Metropolitana de Porto Alegre, 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 na região, certamente contribuíram para que em Gravataí o processo de industrialização se desenvolvesse mais tardiamente – ver Figura 1.

Estas dificuldades podem ser encontradas em várias referências, como por exemplo, no perfil socioeconômico elaborado pela Associação Comercial e Industrial de Gravataí - ACIGRA (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 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. Essas primeiras indústrias se localizam nas proximidades da RS 30, rodovia que na época ligava Porto Alegre ao norte do país pelo litoral.

Algumas destas primeiras indústrias de Gravataí estavam originariamente instaladas em Porto Alegre. Esses deslocamentos, conforme os dados do Censo Industrial – IBGE dos anos de 1960 e 1970, não parecem ter modificado significativamente a estrutura econômica do município naquele momento (Tabela 1 e Tabela 2).

As indústrias existentes se concentravam na extração de minerais não metálicos e nos produtos alimentares, ocupam mão-de-obra pouco expressiva se comparada com o pessoal ocupado na indústria química que possuía apenas três estabelecimentos. 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 1- 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
<b>TOTAL</b>	<b>61</b>	<b>326</b>

Fonte: IBGE – Censo Industrial RS, 1960.

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

Tabela 2 - 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
<b>TOTAL</b>	<b>124</b>	<b>2.522</b>

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 dispersão de indústrias de Porto Alegre em direção ao seu entorno<sup>3</sup>. Segundo Alonso (1988), essa dispersão industrial foi motivada pelo interesse de expansão do capital industrial e pelas transformações urbanas decorrentes do crescimento da metrópole, que deixava de oferecer

<sup>3</sup> 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)

as melhores condições de localização para esse setor. As melhorias nas estradas e na infraestrutura de energia e comunicações nas cidades próximas de Porto Alegre “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, esses movimentos de realocização e dispersão do setor industrial estão relacionados aos processos de reestruturação urbana de Porto Alegre, que além de não oferecer mais as melhores condições para 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).

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 – conforme Tabela 3 e Tabela 4.

Tabela 3 - RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1960\* (nº absoluto)

MUNICÍPIO	ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Alvorada	-	-
Cachoeirinha	-	-
Sapucaia do Sul	-	-
Canoas	110	2.237
Esteio	57	1.481
<b>Gravataí</b>	<b>61</b>	<b>326</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>2.127</b>	<b>58.946</b>

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.

Tabela 4 - RMPA: número de indústrias e pessoal ocupado em 1970\* (nº absoluto)

MUNICÍPIO	ESTABELECIMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Alvorada	36	180
Cachoeirinha	59	639
Sapucaia do Sul	57	5.634
Canoas	348	7.424
Esteio	128	2.906
<b>Gravataí</b>	<b>124</b>	<b>2.522**</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>4.375</b>	<b>108.309</b>

Fonte: IBGE – Censo Industrial, 1970. \*Municípios delimitados como área metropolitana.\*\*Valor consultado na sinopse do recenseamento. Organizado por A. C.Fernandes.

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.

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 (Guaíba, Cachoeirinha, Viamão e Gravataí) em relação ao setor industrial permanecia a mesma, se comparada ao restante da região, apesar do aumento no número de estabelecimentos e no pessoal ocupado, conforme a Tabela 5.

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 6.

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 a pelo menos três processos diferenciados, já que somente a saída de indústrias de Porto Alegre não dá conta do crescimento alcançado no conjunto metropolitano.

Tabela 5 - 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
<b>Gravataí</b>	<b>122</b>	<b>3.575</b>
Guaíba	92	5.074
Novo Hamburgo	738	26.723
<b>Porto Alegre</b>	<b>2.509</b>	<b>71.879</b>
São Leopoldo	307	10.942
Sapiranga	161	8.160
Campo Bom	88	8.381
Viamão	148	878
Estância Velha	60	2.746
<b>TOTAL</b>	<b>4.958</b>	<b>164.881</b>

Fonte: IBGE – Censo Industrial, 1975.

\*A região metropolitana foi constituída em 1973.

Organizado por A. C. Fernandes.

Tabela 6 - 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
<b>Gravataí</b>	<b>169</b>	<b>9.499</b>
Guaíba	89	7.465
Novo Hamburgo	1.149	33.588
<b>Porto Alegre</b>	<b>2.265</b>	<b>70.163</b>
São Leopoldo	394	16.218
Sapiranga	366	14.557
Campo Bom	246	11.223
Viamão	145	1.222
Estância Velha	121	4.048
<b>TOTAL</b>	<b>5.797</b>	<b>201.976</b>

Fonte: IBGE – Censo Industrial, 1980.

Organizado por A. C. Fernandes.

O primeiro processo, relatado por Alonso (1988), é de relativa desconcentração industrial da capital. 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/escalas, como, também, originadas de investimentos locais.

Durante os 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 – Tabela 7 e Tabela 8.

Tabela 7 - 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
<b>TOTAL</b>	<b>122</b>	<b>3.575</b>

Fonte: IBGE – Censo Industrial RS, 1975.

Tabela 8 - Gravataí: número de indústrias e pessoal ocupado em 1980 (nº absoluto)

RAMO INDUSTRIAL	ESTABELECIMENTOS	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
<b>TOTAL</b>	<b>169</b>	<b>9.499</b>

Fonte: IBGE – Censo Industrial, 1980.

\*Dado excluído do total.

As Tabelas 7 e 8 demonstram 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 – Fundação Estadual de Planejamento Urbano e Regional, em um período de intensas modificações e crescimento do setor industrial na RMPA e em Gravataí.

Entre 1980 e 1985 aumenta em Porto Alegre o número de indústrias e diminui o total de pessoas ocupadas neste setor – ver Tabela 6 e Tabela 9. 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 se instalar 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 – Tabela 9 e Tabela 10.

Tabela 9 – 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
<b>Gravataí</b>	<b>214</b>	<b>11.465</b>
Guaíba	191	4.124
Novo Hamburgo	1.068	48.089
<b>Porto Alegre</b>	<b>2.666</b>	<b>69.493</b>
São Leopoldo	405	18.835
Sapiranga	392	22.519
Campo Bom	287	18.123
Viamão	146	1.101
Estância Velha	41	127
<b>TOTAL</b>	<b>6.491</b>	<b>233.221</b>

Fonte: IBGE – Censos Econômicos – 1985.

Tabela 10 – 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
<b>TOTAL</b>	<b>214**</b>	<b>11.465</b>

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 e a confirmação de seu perfil industrial estão nos relatos de Rosa (1987) sobre o município:

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)

A consolidação de seu parque industrial promoveu 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 anos<sup>4</sup>. 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 indústria na RMPA. Nesse momento, o município possui a quarta economia da região, participando com 6,41% do total. Ressalta-se que Porto Alegre, Canoas e Novo Hamburgo, as três maiores economias, se industrializaram em processos anteriores.

Com o exposto, julgamos 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.

### **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.

Consideramos a Região Metropolitana de Porto Alegre e, conseqüentemente, Gravataí, como espaços integrados nestas transformações. Por um lado, isso nos possibilita uma abordagem das características comuns aos espaços metropolitanos em geral, e, por outro, nos 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 “parecem desbordar esse âmbito geográfico para refletir procesos de carácter estructural, compartidos por territorios de características muy diversas” (p.39). Ressaltam uma tendência a processos de desconcentração industrial em relação à cidade central das regiões metropolitanas nos últimos vinte anos, de maneira geral iniciados em período anterior (p. 43), que demonstramos na Figura 2.

---

<sup>4</sup>Referente à Lei nº 01, de 14/06/1960, revogada pela Lei nº 228, de 10/10/1985 (ROSA, 1987, p.135).

Fonte: CARAVACA y MÉNDEZ, 2003.

Figura 2. Tipos de implantações industriais na periferia metropolitana.

O modelo de Caravaca y Méndez (2003) visa demonstrar a dinâmica de localização e realocação industrial dentro das regiões metropolitanas. Esses movimentos são consequência de vários fatores apontados pelos autores e divididos em dois grupos<sup>5</sup>:

- **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.

- **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.

---

<sup>5</sup> Ibidem, p. 44. Tradução de A. C. Fernandes.

O município de Gravataí desde o final dos anos 1950 utiliza incentivos públicos para atrair indústrias. Esses incentivos se modificaram com o passar do tempo e, pontualmente são acrescidos de outros, oriundos da esfera estadual, como no caso da instalação da GM do Brasil. A atratividade industrial é complementada por 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 próximas de 30 km). Esses fatores caracterizam as condições gerais de produção em Gravataí. Os 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 país<sup>6</sup>.

Os movimentos positivos do setor industrial para o município podem ser exemplificados com a ampliação do número de indústrias existentes desde 1985, como ilustra a Tabela 11. Para sua elaboração foram considerados o número de estabelecimentos e o pessoal ocupado total nas indústrias extrativas e de transformação entre 1985 e 2004.

Tabela 11 – 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 11, entre 1985 e 1996 o número de indústrias aumentou 74,85%, enquanto o número de pessoas ocupadas sofreu uma redução de 4,84%. As indústrias de padrão produtivo tradicional aos moldes fordistas tendem a absorver um 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. Possivelmente, estes dados

<sup>6</sup> “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)

representam a reestruturação e automação da produção industrial nas grandes empresas já instaladas e/ou que vieram a se instalar no município neste período.

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. 368) embora, preferencialmente, as empresas que utilizam maior tecnologia busquem a localização de suas plantas industriais nos limites políticos ou nas proximidades da região metropolitana. Isso se aplica tanto às indústrias de implantação por deslocamento como às de implantação por deslocamento estratégico.

Os fatores de atratividade industrial de Gravataí aliados ao reordenamento das localizações industriais que atingiram a RMPA possivelmente colaboraram para o aumento do número de estabelecimentos no município (65,46%) entre 1996 e 2004. Verifica-se, também, o aumento do número de pessoas ocupadas (53,63%) em seu setor industrial (Tabela 11).

Este processo de reorganização espacial da produção, se realiza através de dois movimentos: o 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); o segundo 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).

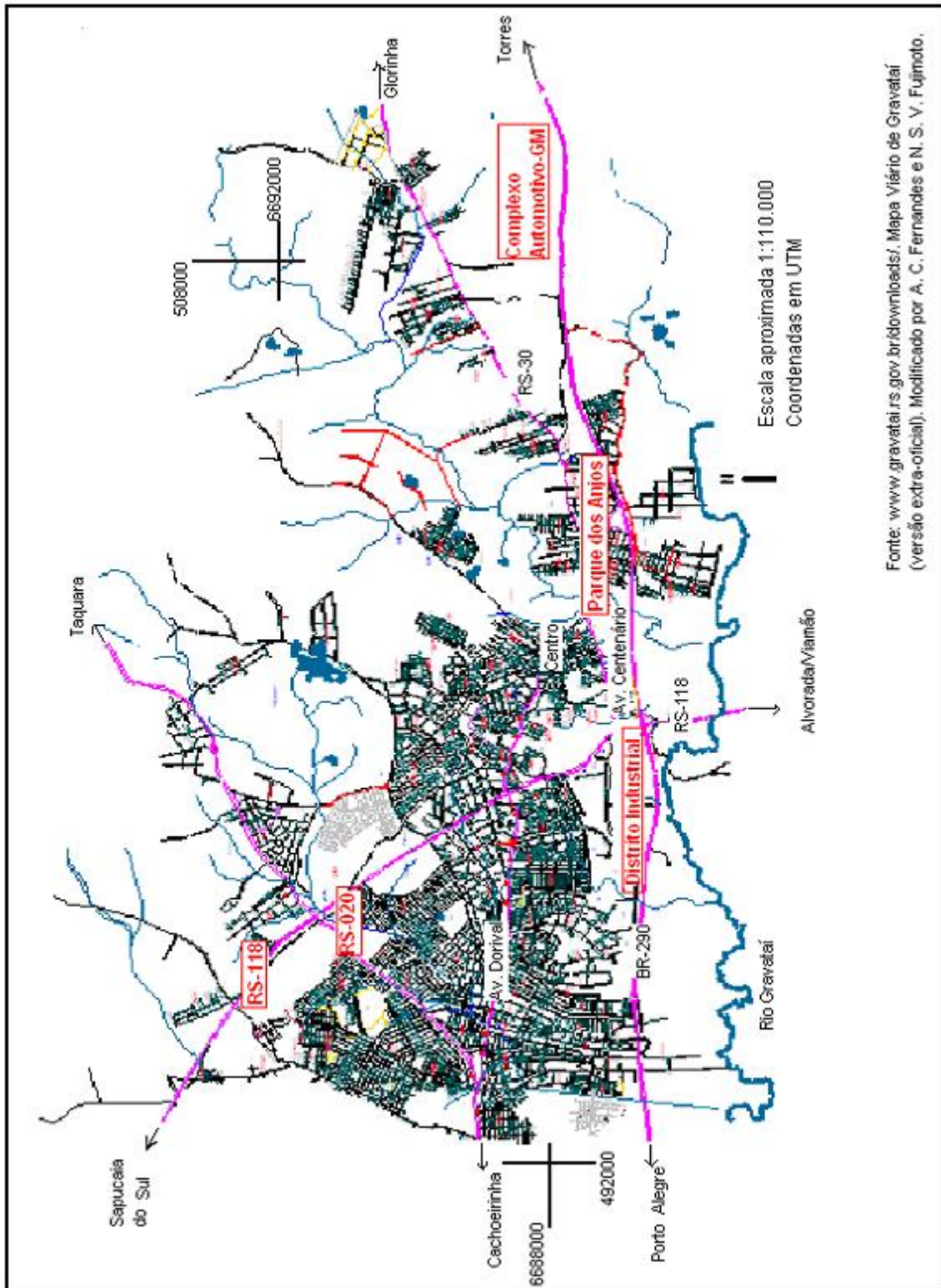
O ajuste promovido pelas firmas no âmbito da reestruturação produtiva, além de levar à adoção de novas tecnologias (de produto, de processo e de gerencia) inclui também escolha de locais alternativos para produzir a custos mais competitivos. (ALONSO, 2001, p. 368)

As 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. As dinâmicas de localização e realocação industrial promovem modificações nos espaços que são escolhidos como “locais de implantação”, e, da mesma forma, nos espaços deixados “para trás”. No Mapa 1 destacamos os territórios industriais que se consolidaram em Gravataí durante seu processo de industrialização no primeiro e no segundo momento que delimitamos em nosso estudo.

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).

Mapa 1 – Gravataí: principais áreas de ocupação industrial



No contexto de incorporação de novas tecnologias de produção e de 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 período<sup>7</sup>. Esses “novos” agentes incorporaram tanto o capital estatal como o capital privado nacional.

Novos espaços de produção passam a compor o cenário industrial que segundo os autores “tienden a concentrarse en la Región Metropolitana”, buscando competir principalmente na escala denominada por Benko (2001) como supranacional<sup>8</sup>. 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 da 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 dezessete empresas fornecedoras de partes ou sistemas do veículo - denominadas “sistemistas”<sup>9</sup> (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);

---

<sup>7</sup>Los 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 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)

<sup>8</sup> Desde 1996 instalaram nuevas plantas em 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)

<sup>9</sup>Em maio de 2007, a Zamprogná 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).

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).

Estrategicamente instalado às margens da BR-290, o Complexo Industrial Automotivo da General Motors do Brasil visa o mercado regional do Mercosul através do “corredor” de importações e exportações 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 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.

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 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<sup>10</sup>.

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). Suas considerações nos remetem à noção de “enclave industrial” no que se refere à presença do CIAG em Gravataí, o que justifica seu relativo distanciamento em relação ao local/região onde está inserido e 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.

Além das motivações para escolha do local, a implementação de inovações tecnológicas e organizacionais e a 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 a Prefeitura de Gravataí e a GMB podem ser conferidas no Quadro 1.

Quadro 1 - Termo de compromisso entre a Prefeitura Municipal de Gravataí e a GMB.

<b>Benefício</b>	<b>Comprometimento do Município</b>
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.

<sup>10</sup> A 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, e do lançamento dos chamados carros mundiais. (PROJETO RS 2010 – Secretaria de Coordenação e Planejamento, 1998, p. 48)

Em março de 2007, o Jornal Zero Hora publicou matéria especial sobre as comemorações dos dez anos do anúncio da instalação do Complexo Industrial Automotivo em Gravataí. O conteúdo da matéria referenda as dificuldades do setor automotivo gaúcho em se capacitar para o fornecimento à montadora. De acordo com os estudos de GARCIA (2006), 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 com vistas a inclusão em sua cadeia produtiva.

A matéria também ilustra, 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 Fundef chegou a R\$ 34 milhões” (ZH, 2007, p.4). O Fundef é o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e Valorização do Magistério repassado aos municípios pelo governo federal.

O Quadro 2 demonstra os incentivos do governo estadual para a instalação da montadora no Rio Grande do Sul. A análise realizada por Garcia (2006) sobre os termos do acordo da GMB com o governo estadual procede 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).

Uma das condições acordadas pelo governo do estado e a GMB para a instalação da montadora no Rio Grande do Sul foi a construção pelo estado de um terminal portuário completo no Porto de Rio Grande.

O uso de um terminal portuário distante aproximadamente trezentos quilômetros da montadora possui dois motivos principais apontados pelo diretor de Assuntos Institucionais da General Motors do Brasil, o economista Luiz Moan Yabiku Júnior, em entrevista publicada na data de vinte e quatro de junho de 2008 pela Intelog - Inteligência em Gestão Logística. A Intelog “é uma empresa focada na busca de soluções logísticas integradas, segundo a necessidade e perfil de cada cliente” (<[confraologs.com/artigosnoticias/go.asp?ID=529227](http://confraologs.com/artigosnoticias/go.asp?ID=529227)>, acesso em 10/07/2008).

O primeiro deles é a visão da montadora em relação às chances de o Porto transformar-se em um Hub Port. Ou seja, um porto concentrador de cargas e de linha de navegação, cujo maior benefício é aumentar as economias de escala na exploração das embarcações. O outro, foi aventado ainda no período que antecedeu a chegada ao Rio Grande do Sul, quando seus

Quadro 2 - 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 infra-estrutura 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 Banrisul 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.

executivos perceberam como era importante para a companhia colaborar para o desenvolvimento da chamada Metade Sul do estado, por meio de investimentos no Porto de Rio Grande. [...] sem esquecer que o estado ainda deve a duplicação da rodovia

(<confralogrs.com/artigosnoticias/go.asp?ID=529227>, acesso em 10/07/2006).

A rodovia a que se refere o diretor da GMB corresponde ao trecho da BR-116 entre Porto Alegre e Pelotas e à rodovia BR-392 que liga Pelotas a Rio Grande. A importância da duplicação para a montadora, conforme o diretor de Assuntos Institucionais da GMB também é relatada: “O maior gargalo da logística da GM no Rio Grande do Sul é a rodovia de pista simples. No caso da duplicação, mesmo com o aumento das tarifas de pedágio, haveria uma economia com o desgaste dos caminhões e melhorias no tempo do transporte”.

Os investimentos necessários para as obras de duplicação que darão suporte a logística da GMB dependem de recursos públicos do governo do estado e do governo federal:

Mesmo que a obra resulte em eventual aumento nas tarifas de pedágio, a GM assume claramente uma posição favorável ao projeto que vai depender de um acordo dos governos federal e estadual com as atuais concessionárias responsáveis pela administração da rodovia que faz o trecho entre Porto Alegre e Pelotas e Pelotas e Rio Grande(<confralogrs.com/artigosnoticias/go.asp?ID=529227>, acesso em 10/07/2006).

As empresas transnacionais não estão preocupadas com o desenvolvimento do território que ocupam e muito menos com as questões sociais que fervilham no seu entorno (SANTOS, 2006, p.107). A “inserção territorial das empresas globais necessita de infraestrutura para ações globais” (Sassen, 2006), ou, de condições gerais de produção que possibilitem sua atuação global. Essa necessidade é exemplificada com a utilização do Porto de Rio Grande pela GMB principalmente no que diz respeito às importações dos veículos da GM produzidos na Argentina e comercializados no Brasil e por seu interesse na duplicação da rodovia que liga Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Consideramos que o desenvolvimento de Gravataí como cidade industrial se deve a 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. Esses fatores são mediados por políticas públicas oriundas dos governos federal, estadual e municipal em consonância com as necessidades de expansão do capital privado ao longo do tempo.

A “explosão” e reacomodação dos fragmentos da capital transformaram sua paisagem interna e influíram nas formas de ocupação do espaço no seu entorno, corroborando com a consolidação de Gravataí como cidade industrial. A proximidade de Gravataí em relação a Porto Alegre parece atuar como um dos fatores fundamentais na localização da GMB, 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 mesmo as alternativas de lazer direcionadas às classes sociais de padrão mais elevado (cinemas, restaurantes, teatros).

Ressaltamos que a análise sobre a presença da GMB em Gravataí nos induz a extrapolar o contexto metropolitano inicialmente considerado nessa pesquisa. Essas considerações nos levam a afirmar que por um lado 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. Por outro, a inclusão do Porto de Rio Grande na rede de produção da GMB atesta o reordenamento do espaço regional ainda em curso promovido pela presença da montadora com a anuência do governo estadual.

## 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.

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](http://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](http://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.

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](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008700003&lng=es&nrm=iso)>. ISSN 0250-7161.

FERNANDES, Ana Clara. **A cidade esparramada**: considerações sobre a produção do espaço urbano-industrial em Gravataí – Região Metropolitana de Porto Alegre (RS). 2008. 182 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, RS.

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 Rudit. **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.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

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](http://www.ub.es/geocrit/9porto/lencioni.htm)>

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](http://www.ub.es/geocrit/9porto/floriano.htm)>

RANGEL, Samir Seródio 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.

ROSA, Jorge. **História de Gravataí**. Gravataí: EDIGAL, 1987.

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/](http://www.gate.upm.es/streaming/upm/arquitectura/), acesso em 31 out. 2007. Vídeo.

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 un 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](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612004009000005&lng=es&nrm=iso)>. ISSN 0250-7161.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS DE GRAVATAÍ-ACIGRA. **Gravataí Século 21: Perfil Socioeconômico**, 1ª edição. Gravataí: ACIGRA, 2001,. GRAVATAÍ, Prefeitura Municipal. **Dados Estatísticos sobre a Economia de Gravataí** (2004). 2ª edição. Disponível em: <[www.gravatai.rs.gov.br/downloads/](http://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.

SANTI, Alexandri. Gravataí ganha independência. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 13 mar. 2007. Informativo especial, p. 4-5.

<[confralogrs.com/artigosnoticias/go.asp?ID529227](http://confralogrs.com/artigosnoticias/go.asp?ID529227)>, acesso em 10/07/2008.

<[www.fee.tche.br](http://www.fee.tche.br)>, acesso em 08/07/2008.

<[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>, acesso em 20/06/2008.

<[sistemas.siemens.com.br/hotsite/100anos/infra/caminho.asp](http://sistemas.siemens.com.br/hotsite/100anos/infra/caminho.asp)>, acesso em 12/05/2008.