

## **Dinâmicas e territórios industriais em Gravataí – Região Metropolitana de Porto Alegre, RS, Brasil**

O município de Gravataí, até os anos 1960, caracterizava-se por possuir economia essencialmente agrícola e cumprir função de cidade-dormitório. Está localizado a 30 km de Porto Alegre, na direção Nordeste e compõe a “franja” de municípios que se localizam no entorno da capital. Nos anos 1970 passa a integrar a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) através da Lei Complementar Federal 14, de 8 de junho de 1973. Desde então, através de um conjunto de medidas e iniciativas das esferas de governo municipal, estadual e federal, Gravataí modificou sua economia e suas características. Nos dias de hoje, se apresenta como a quinta maior economia industrial do Rio Grande do Sul e sede do Complexo Industrial Automotivo da General Motors do Brasil no estado. Esse crescimento industrial foi acompanhado de transformações urbanas e da implantação de diferentes territórios industriais. Nosso objetivo é identificar e analisar esses territórios em Gravataí e observar sua relação com as dinâmicas de produção do espaço urbano-industrial da Região Metropolitana de Porto Alegre.

Sobre a Região Metropolitana de Porto Alegre, Alonso (2001) considera que “esteve em curso nas últimas décadas um amplo processo de rearranjo espacial da produção industrial” (p. 558). Consideramos que este rearranjo se processa em dois momentos distintos. Um primeiro momento de desconcentração industrial que iniciou nos anos 1960. Neste momento várias indústrias de Porto Alegre buscaram economias de localização fora dos limites da capital, tanto nos municípios próximos como em outras centralidades do estado. A partir dos anos 1990 se verifica o segundo momento, onde prevalece a concentração de indústrias na RMPA. Os investimentos do segundo momento trazem novos espaços de produção que buscam competir principalmente na escala denominada por Benko (2001) como supranacional.

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, frequentemente, 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).

O reordenamento da produção e suas dinâmicas de localização e realocação industrial notadamente modificam os espaços que são escolhidos como locais de implantação, e, da mesma forma, os espaços deixados “para trás”. Soares y Ueda (2002) consideram que dois tipos de investimentos são observados a partir da segunda metade da década de 1990 na Região Metropolitana de Porto Alegre :

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)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</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;

A concentração de indústrias nas proximidades de Porto Alegre pode ser explicada pela garantia de acesso a infra-estruturas não disponíveis em outras localidades. Como por exemplo: infovia (rede de fibra ótica); acesso para entrada e saída de produtos e matérias-primas e a corredores de importação/exportação; e, ausência de espaço dentro dos limites políticos da capital para a instalação de suas unidades de produção<sup>2</sup>.

As formas resultantes dos dois momentos que delimitamos coexistem nos dias de hoje. A reestruturação industrial dos anos 1990 não eliminou a materialidade do momento anterior. O que se percebe no espaço urbano-industrial atual da região é uma diversificação de tipologias industriais. Elas constituem fisicamente a materialidade do setor industrial e representam territórios vinculados a lógicas recentes tanto quanto a lógicas anacrônicas de localização, e sua diversificação não se configura como um atributo específico da Região Metropolitana de Porto Alegre. Com essa premissa reportamo-nos às tipologias de territórios da reestruturação industrial da Região Metropolitana de Buenos Aires, caracterizadas por Bozzano (2004), numa tentativa de contemplar a complexidade desses territórios em nosso estudo.

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 tipologias apresentadas por Bozzano (2004) são: *atratividade industrial*, *pseudo-atratividade*, *territórios mistos* e *cemitério industrial*. Com base nesta classificação caracterizamos os territórios industriais de Gravataí nas seções 1, 2, 3 e 4 do texto. Abaixo apresentamos a descrição das tipologias e o Mapa 1 representa sua localização no município.

- ***Atratividade industrial*** - Oferece mais oportunidades para a instalação, o desenvolvimento e a consolidação de indústrias e de estabelecimentos associados. Sua territorialidade se define 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 ao quadro legislativo. Em Gravataí: Distrito Industrial; rodovia estadual RS-118; rodovia estadual RS-020; trecho viário entre o entroncamento da rodovia federal BR-290 e RS-118 até o Parque dos Anjos.

- ***Pseudo-atratividade*** - Territórios 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. A territorialidade dessa tipologia 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. Em Gravataí: Complexo Industrial Automotivo de Gravataí (CIAG) – General Motors do Brasil.

- ***Territórios mistos*** - São os mais autônomos ao processo de reestruturação industrial e também os mais estáveis do ponto de vista de sua localização. Sua territorialidade se define 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

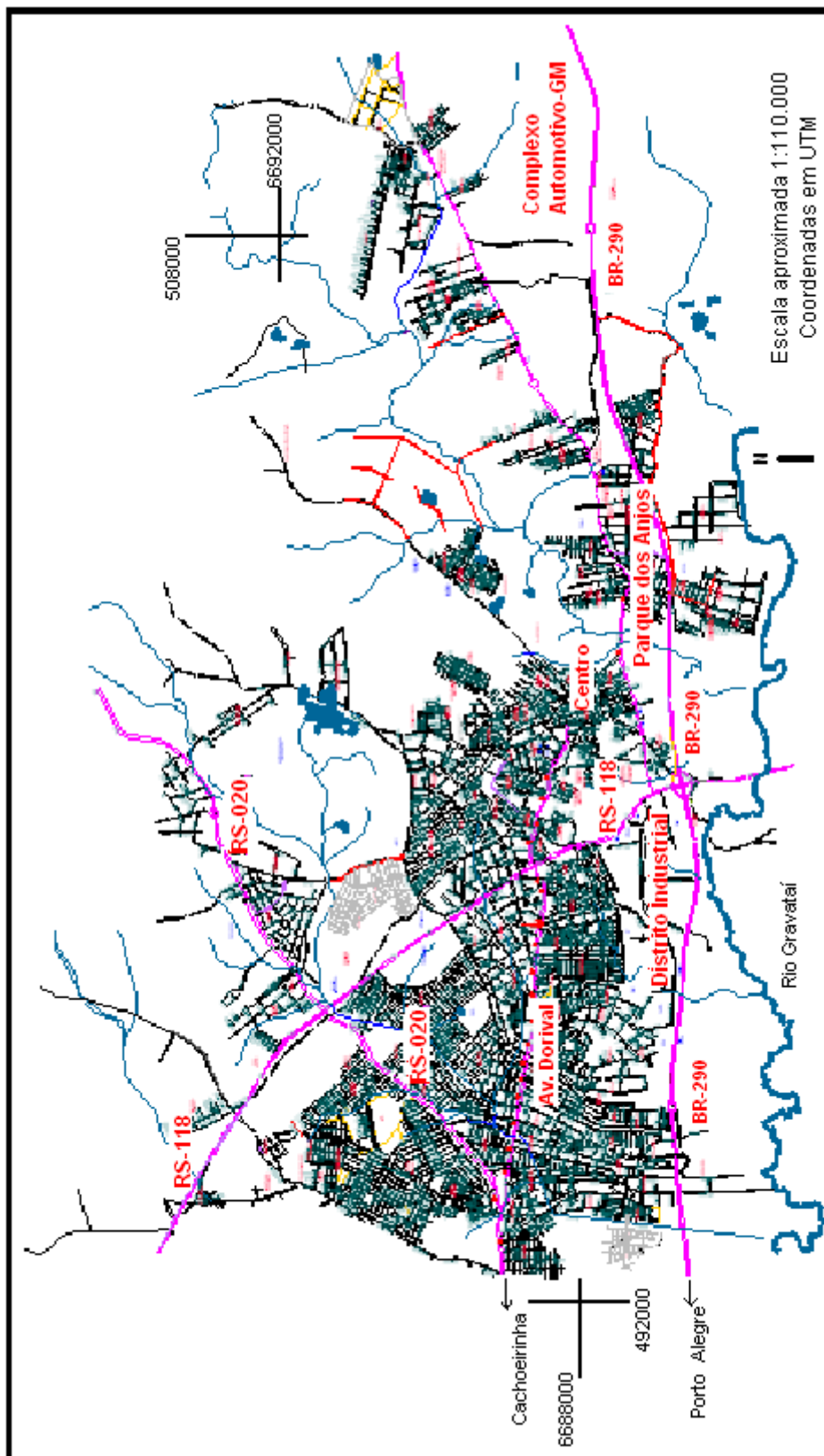
---

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>2</sup> Desde 1996 instalaran 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)

ligadas ao consumo urbano. Em Gravataí: nas áreas urbanizadas, representadas pelo traçado escuro no Mapa 1, próximo das principais rodovias.

Mapa 1 – Localização dos territórios industriais de Gravataí



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

- *Cemitérios industriais* - 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. Em Gravataí: esta tipologia se encontra pontualmente nas áreas definidas como de *atratividade industrial*.

### **1. Atratividade Industrial**

Esta tipologia foi construída durante o processo de industrialização de 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 instalação de indústrias no município, em sua maioria, oriundas de Porto Alegre. O deslocamento das indústrias de Porto Alegre para os municípios da região metropolitana, segundo Alonso (1988), foi motivado pelo interesse de expansão do capital industrial e pelas transformações urbanas decorrentes de seu crescimento. Nos processos internos da RMPA, observa-se primeiramente uma reciprocidade entre a capital e os municípios limítrofes. De um lado, os movimentos pendulares da população desses municípios agitavam diariamente os caminhos e a economia da capital. De outro, eles eram o receptáculo dos fragmentos que “explodiam na metrópole”, ou seja, da migração das indústrias “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 sobrevivência<sup>3</sup>.

Foram 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). Sobre estas melhorias, podemos dizer que representam a expansão das *condições gerais de produção* na RMPA<sup>4</sup>.

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* agregam diferentes níveis tecnológicos conforme o momento de acumulação do capital a que correspondam. 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).

Na década de 1970, as políticas do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, articuladas com diretrizes nacionais de desenvolvimento, elegeram Gravataí para a instalação de um Distrito Industrial. Estas políticas foram elaboradas com base em “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). Em 1973 a Companhia de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Rio Grande do Sul – CEDIC desapropriou em torno de 387 hectares para a construção do distrito.

---

<sup>3</sup> 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 a espraimento do fenômeno urbano, o avanço da cidade sobre a não-cidade, ocasionados mormente pela penetração e disseminação do capital industrial” (p.1).

<sup>4</sup> O conceito marxista de condições gerais de produção é resgatado por Lencioni (2007).

Ele foi planejado para abrigar indústrias de porte médio e grande, somente do ramo mecânico-metalúrgico. Para a ocupação imediata foram selecionadas onze empresas procedentes de Porto Alegre: 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). Nos anos 1980 se consolida a economia industrial do município<sup>5</sup>. Desde a implantação do distrito industrial até os dias de hoje, várias mudanças ocorreram em relação às empresas que ocupam este território. No período mais recente se observa a tendência à associação e/ou incorporação entre capital nacional e internacional.

A empresa canadense Moore Formulários Ltda. mantém desde 1985 uma unidade de produção no Distrito Industrial de Gravataí e, em 2004, fundiu-se com a RR Donnelley (EUA). A indústria alemã Wotan Máquinas Operatrizes iniciou a construção de sua planta em 1975. 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](http://www.vonpar.com.br)>, acesso em 15/10/2007).

Em alguns casos, a associação/incorporação se dá entre empresas de capital nacional: o Grupo Ferrabraz Becker resultou da fusão, em 2004, das fundições Hahn Ferrabraz e Becker. As duas empresas originaram-se a partir de iniciativas de imigrantes alemães na Região Metropolitana de Porto Alegre. A Fundação Becker, que foi a primeira fundição do Rio Grande do Sul, iniciou suas atividades há 150 anos em Gravataí.

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 até este momento aos movimentos de associação e incorporação de capital. Da mesma forma a Panatlântica, fundada em 1952, se deslocou de Porto Alegre no final da década de 1960 e instalou sua matriz em Gravataí.

Durante os anos 1990, a administração do Distrito Industrial deixa de ser responsabilidade do Governo do Estado do Rio Grande do Sul e passa à responsabilidade do Governo Municipal. Possui, atualmente, em torno de 38 empresas. Resultado das políticas de planejamento e desenvolvimento inspiradas nos planos de desenvolvimento nacional, o Distrito Industrial de Gravataí permanece como um espaço dinâmico e atrativo para a instalação de indústrias.

### **1.1. Outros territórios atrativos**

Ao longo das rodovias que “cortam” 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 limitam à formalidade do Distrito Industrial, mas estão disseminados em diferentes localidades.

O primeiro território ocupado por indústrias localiza-se ao Sul do município, entre o Parque dos Anjos e a confluência da RS-118 com BR-290. Muitas das primeiras grandes empresas

---

<sup>5</sup> 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).

que se instalaram ali ainda permanecem nos dias de hoje. Como 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, na direção Norte, estão instaladas: Brubon Indústria e Comércio Ltda. que em 2005 incorporou a Pistões Suloy S.A (1948); Tintas Renner - desde janeiro de 2007 incorporada a PPG Industries, de Pittsburgh (EUA); Renner Herrmann (anos 1990); Trattel – Tratamento Térmico Ltda. (1998).

Na RS-20 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 este local, a empresa Cortiaço Metalúrgica, fundada em 1988 no município de São Leopoldo (RMPA), se transferiu para Gravataí em 2004; e, a Correntec Indústria Metalúrgica Ltda. se instalou em 1989. A indústria madeireira e a indústria do mobiliário se concentram também ao longo dessa rodovia. Como exemplo: a Madeireira São Miguel, a Serraria Progresso, a Casas Líder, a Madeireira e Construtora do Vale e a Stillo Móveis.

Aliado a fatores como localização e facilidade de acesso rodoviário, o êxito destas iniciativas permite que na continuidade dos anos 1990 e 2000 Gravataí se mantenha como uma cidade industrial. As políticas internas de incentivo aos empreendimentos, revistas ao longo do tempo, também contribuem para a manutenção de sua atratividade.

## 2. Pseudo-atratividade

Em março de 1997 foi anunciada a instalação de uma unidade da montadora de automóveis General Motors do Brasil (GMB) que iniciou suas atividades no ano 2000. A unidade é 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>6</sup> (GARCIA, 2006, p. 165). A escolha pela localização da empresa no Rio Grande do Sul, segundo o Diretor de Assuntos Institucionais da General Motors do Brasil, 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, está relacionada com a pré-existência de estruturas para atender às necessidades de otimização da produção e a possibilidade de inserção em mercados emergentes ou potencialmente emergentes como o Mercosul. O interesse das montadoras pelo

---

<sup>6</sup>Sistemistas no condomínio industrial em Gravataí: ARTEB (iluminação); ARVIN (escapamento); BOSAL GEROBRÁS (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).

Em 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” (JORNAL ZERO HORA, Caderno de Economia, p. 18, Porto Alegre, 30 maio 2007).

Mercosul é destacado por Tomadoni (2004) no artigo “Territorio, territorialidade y región metropolitana en un marco de producción flexible”, onde toma como exemplo a instalação da empresa Daimler-Chrysler Argentina na Região Metropolitana de Córdoba.

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. De outro lado, pode-se indagar em que medida a presença da GMB em Gravataí reflete a 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.

O governo do Estado do Rio Grande do Sul, com a intenção de garantir a instalação da montadora, concedeu-lhe uma série de benefícios. Entre eles, merecem ser destacados: 1) a construção do complexo automotivo com toda a infra-estrutura necessária realizada pelo governo estadual. A General Motors do Brasil (GMB) comprou os lotes com empréstimo oferecido pelo próprio governo do estado e revendeu parte deles para suas sistemistas; 2) os incentivos oferecidos à GMB são estendidos a seus fornecedores do setor automotivo localizados dentro do CIAG; 3) a 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; 4) as vantagens fiscais e facilidades de importação são acrescidas da restituição dos investimentos da GMB, a partir do 16º ano de implantação da planta (quando for pago o empréstimo), 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 oito anos.

Em contrapartida, possíveis benefícios e incentivos às empresas locais não se encontram nos termos acordados. Garcia (2006) chama a atenção para “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” (p.179). Além das vantagens oferecidas à montadora pelo governo estadual, outros benefícios foram concedidos pelo governo municipal. O Termo de Compromisso firmado entre a Prefeitura de Gravataí e a GMB podem ser conferidas no Quadro 1.

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 ação global<sup>7</sup>. Aos benefícios concedidos pelo governo estadual e municipal, soma-se a proximidade de Porto Alegre como um dos fatores fundamentais na localização da GMB em Gravataí. Isto se deve

---

<sup>7</sup> Conforme SASSEN, 2006, vídeo.

ao fato de se completar na capital 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 para classes sociais de padrão mais elevado (cinemas, restaurantes, teatros).

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.

A expressão atual da territorialidade *pseudo-atrativa*, em Gravataí, é o Complexo Automotivo da General Motors do Brasil. 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.

### 3. Territórios Mistos

Compreende pequenas e micro indústrias e sua localização está relacionada com a consolidação de áreas urbanas destinadas à moradia. Ao mesmo tempo, esta tipologia é “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 nestes 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, onde além de casas comerciais (lojas, farmácias, supermercado, lancherias, etc.) e pequenas atividades industriais, podemos encontrar algumas agências bancárias.

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

### 4. Cemitério Industrial

A tipologia *cemitérios industriais* em Gravataí, no decorrer desta pesquisa, se apresentou como resultado de dois processos diferenciados. Um primeiro, impulsionado pelo



deslocamento de indústrias de Porto Alegre, se configura nos antigos endereços dessas empresas na capital e o chamamos 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. Os cemitérios industriais resultantes dos processos internos de Gravataí são encontrados nos locais que identificamos como seus *territórios atrativos*.

#### **4.1. Processo interno**

No território industrial às margens da RS-030 e da BR-290, nas proximidades do entroncamento dessas rodovias com a RS-118, foram encontrados *cemitérios industriais*.

No trecho rodoviário entre o Parque dos Anjos e a RS-118, podemos citar as antigas instalações da Medeiros Indústria Gráfica Ltda. Há bastante tempo desativada, a edificação da antiga gráfica encontra-se atualmente disponível para locação. Bem próximo e na mesma avenida, encontra-se à venda a antiga fábrica da Duratex, que chegou ao município em 1984, onde esteve instalada até o ano de 2002.

Nas margens da BR-290 (Free-way), encontramos dois outros exemplos. O primeiro corresponde às instalações da antiga Boelter Agroindustrial. Em fevereiro de 2006 foram leiloados suas máquinas e equipamentos. O segundo são as instalações da Indabra (El Detalle). A Indabra foi a leilão no dia 23 de outubro de 2007. Conforme as informações obtidas com funcionários da segurança do local, havia decretado falência três anos antes.

Um *cemitério industrial* do gênero mineral não metálico está localizado na rodovia estadual RS-020. As informações obtidas com os moradores próximos e com funcionário da Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento - 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 da construção imobiliária, com a intenção de realizar um empreendimento do tipo condomínio residencial.

Outro exemplo é o Matadouro Avícola, localizado na Vila São Luiz, entre a Avenida Dorival e a BR-290. Sua localização destoa das áreas identificadas como *territórios industriais* em nossa pesquisa. Conforme as informações coletadas, o matadouro faliu nos anos 1970. Sua falência pode estar relacionada com as transformações ocorridas na indústria da alimentação de Gravataí que, nos anos 1970, diminuiu sua participação na economia do município.

#### **4.2. Processo externo**

O processo externo de formação de *cemitérios industriais*, diz respeito aos territórios desocupados pelas indústrias na zona Norte da capital que se deslocaram para Gravataí. Foi possível averiguar os atuais usos destes 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. 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. Parte do terreno foi por muito tempo utilizado para a estadia de parques de diversões e circos que visitam a capital de tempos em tempos. O que restou das instalações da empresa só recentemente foi destruído para a construção de um hipermercado. Outro exemplo corresponde a antiga fábrica da Zivi S. A. Cutelaria. Empresa que atualmente pertence ao Grupo Mundial S. A.. Em parte das antigas instalações permanece um escritório do grupo, estando o restante devidamente cercado e “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 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, atualmente uma revenda de automóveis da marca Renault.

Uma terceira situação foi observada no atual *cemitério industrial* da Tintas Renner. 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 em Porto Alegre 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.

Foto 1: Antigas instalações da fábrica Tintas Renner – Porto Alegre



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

No centro da Foto 1 estão as estruturas que ainda restam 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.

### **Considerações finais**

As dinâmicas industriais atuantes em Gravataí resultaram em formas urbano-industriais diferenciadas e, atualmente, concomitantes. Sua atual configuração é produto da reestruturação do entorno da metrópole pela necessidade de expansão do capital de origem local e mundial/global; pela disponibilidade e adequação de mão-de-obra; pelas economias de localização; pelas condições gerais de produção existentes e pela convergência entre as políticas públicas Municipais, Estaduais e Federais ao longo do tempo.

Mesmo após as transformações políticas e econômicas da década de 1990, o município se manteve atrativo para a atividade industrial. Esta afirmação se confirma pela permanência e ampliação das estruturas do primeiro momento de reestruturação na RMPA - o Distrito Industrial e o Parque dos Anjos. A implantação de novos estabelecimentos nas rodovias RS-118 e RS-020 e a ampliação do mercado de várias de suas indústrias de origem local para a escala nacional e internacional também condizem com a manutenção da atratividade industrial em Gravataí. Como exemplo de indústria local que ampliou seu mercado, podemos citar: 1) na escala nacional a Correntec Indústria Metalúrgica (Rio de Janeiro, Bahia, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul,

Distrito Federal); 2) na escala internacional, a Trafo Equipamentos Elétricos (Argentina, Canadá, Chile, Estados Unidos, Indonésia, México).

O crescimento urbano propicia o aumento do número de pequenas indústrias, as quais formam os *territórios mistos*. Além disso, a existência de *cemitérios industriais* não parece refletir tendências negativas na industrialização do município até o momento. Empresas como a Pirelli Pneus S. A. e a Moore Formulários Ltda – RR Donnelley atestam não somente a atratividade para o setor industrial em Gravataí; evidenciam também que as estratégias de localização utilizadas pelas empresas que se situavam dentro da capital e se deslocaram para seus municípios limítrofes, especialmente Gravataí, foram utilizadas pelas empresas multinacionais que se instalaram na região no primeiro momento de reestruturação industrial. A instalação do Complexo Industrial Automotivo da General Motors do Brasil e de empresas internacionais como a Johnson Controls Automotivo, Taurus-Wotan, FEMSA colocam em evidência a participação da Região Metropolitana de Porto Alegre no atual momento de organização do espaço econômico mundial e de reordenamento da produção automotiva no Brasil e no Mercosul.

A constatação de que as tipologias de territórios industriais identificadas por Bozzano (2004) na Região Metropolitana de Buenos Aires também são encontradas na Região Metropolitana de Porto Alegre, especialmente em Gravataí, demonstra similaridade entre as duas regiões, ou, mais especificamente, entre os processos e as dinâmicas urbanas e industriais que nelas atuam.

### **Referências bibliográficas**

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.

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.desenvolvimentolocal.ucdb.br/RevistaInterações/n2\\_benko\\_2001a.pdf](http://www.desenvolvimentolocal.ucdb.br/RevistaInterações/n2_benko_2001a.pdf)>

BOZZANO, Horacio. **Territórios reais, territórios pensados, territórios posibles: aportes para uma teoria territorial del ambiente**. Buenos Aires: Espacio Editorial, 2004.

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.

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,.

HAMMES, Maria Isabel; SCHMITT, Christianne; COPETTI, Thiago. Zamproga é vendida para fundo investidor. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 30 mai. 2007. Economia, p.18.

LENCIONI, Sandra. 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)>

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](http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2004/textos/D04A056.PDF)>

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 um mundo globalizado - Una mirada a Europa y América Latina”. Barcelona: Instituto Catalã de Cooperació Iberoamericana & Institut d’Estudis Territorials , 2002, p.505-526.

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

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.

<[www.vonpar.com.br/site/content/conheca\\_vonpar/default.asp?id=127](http://www.vonpar.com.br/site/content/conheca_vonpar/default.asp?id=127)>, acesso em 15/10/2007.

