

**METROPOLIZAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO:
PROCESSO DE CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DE ESTEIO / RS.**

CÉSAR BERZAGUI



**PORTO ALEGRE
2017**



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



**METROPOLIZAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO: O
PROCESSO DE CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DE ESTEIO / RS.**

CÉSAR BERZAGUI

**PORTO ALEGRE
2017**

CÉSAR BERZAGUI

METROPOLIZAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO: O PROCESSO DE
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DE ESTEIO / RS.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como
requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador

Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares

**Porto Alegre
2017**

CIP - Catalogação na Publicação

BERZAGUI, CÉSAR.
METROPOLIZAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO: O
PROCESSO DE CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DE ESTEIO / RS. /
CÉSAR BERZAGUI. -- 2017.
129 f.
Orientador: PAULO ROBERTO RODRIGUES SOARES.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências,
Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre,
BR-RS, 2017.

1. URBANIZAÇÃO. 2. INDUSTRIALIZAÇÃO. 3.
METROPOLIZAÇÃO. 4. ESTEIO. 5. REGIÃO METROPOLITANA
DE PORTO ALÉGRE. I. SOARES, PAULO ROBERTO RODRIGUES,
orient. II. Título.

CÉSAR BERZAGUI

METROPOLIZAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO: O PROCESSO DE
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DE ESTEIO / RS.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como
requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Banca Examinadora

Profa. Dra. Heleniza Ávila Campos (PROPUR – UFRGS)

Prof. Dr. Rogério Leandro Lima da Silveira (PPGDR – UNISC)

Profa. Dra. Tânia Marques Strohaecker (POSGEA – UFRGS)

Orientador

Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares (POSGEA – UFRGS)

**Porto Alegre
14 de dezembro de 2017**

*Yo adoro a mi ciudad
aunque su gente no me corresponda
cuando condena mi aspecto y mis ondas
con un insulto al pasar*

*Yo adoro a mi ciudad
cuando las chicas con su minifalda
parecen darle la mágica espalda
a la inhibición popular*

*Yo adoro a mi ciudad
aunque me acusen de loco y de mersa
aunque guadañen mi pelo a la fuerza
en un coiffeur de seccional*

*Y sin embargo yo quiero a este pueblo
porque me incita a la rebelión
y porque me da infinitos deseos
de contestarles y cantarles mi novedad*

Pedro y Pablo
1970, do álbum homônimo "Yo vivo em esta ciudad"

AGRADECIMENTOS

Antes de tudo, agradeço a minha família pela compreensão, paciência, apoio, eventuais (e necessárias!) repreensões, e principalmente o afeto que me foi dado.

Rejane, Claudio, “Memi” e vó Orphila, parte desse trabalho é de vocês.

À Lívia, pela cumplicidade duradoura e pelo debate de ideias.

Aos meus amigos de Ludopédio, que proporcionaram “a fuga da realidade” e movimentar o corpo (sem muita habilidade, verdade) em todas as quintas-feiras.

A todos os meus irmãos da vida e aos meus amigos, devo-lhes prestar reverências!

Ao professor Paulo Soares pelos conselhos, orientações e contribuições acadêmicas.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, que na incessante busca da excelência acadêmica, proporciona ao seu corpo discente o apoio material e financeiro para a realização de suas investigações. Sem o engajamento de professores e alunos pesquisadores ao longo dos quase vinte anos do Programa, eu não poderia ter recebido o auxílio como bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), que no atual contexto do país, onde os recursos para Educação e Ciência são usurpados, espero ter contribuído com algo relevante para o entendimento da nossa realidade.

Ainda no âmbito institucional, meu agradecimento especial à Renata Cristina Grun, bibliotecária do Instituto de Geociências, por ter sido solícita com as demandas e ter, mais do que nada, permitido o acesso ao acervo das fotografias aéreas e mapas, sem os quais esse trabalho não seria completo.

À CPRM, no nome do colega dos tempos da graduação Luciano Träsel que forneceu o contato da bibliotecária Ana Coelho, também na busca dos registros aerofotogramétricos.

Por fim, ao 1º Centro de Geoinformação do Exército Brasileiro (1ºCGEO), agradecendo ao 1º Tenente Carlos Guedes pelos materiais cedidos.

Ao final de mais essa etapa da minha qualificação, acredito que sou o mesmo “César Berzagui de Esteio”, maneira singela como me apresentava do alto dos meus quatro anos de idade... tal como o espaço, somos um somatório de eventos e processos que vão conformando nossas feições....

Muchas gracias!

RESUMO

De forma quase unânime ao longo do tempo, nas caracterizações a respeito de Esteio – tenham elas sido feitas por órgãos de Estado ou entes privados – foram empregadas “abordagens contextuais”, destacando a relação de um município inserido nos processos vivenciados de maneira mais intensa, ao menos nos últimos setenta anos, com a consolidação do eixo metropolitano: “vocação industrial”, “cidade do trabalho e do progresso”, “posição de destaque na região metropolitana”, “no coração da região metropolitana”, “distante 25km da Capital”. Tais análises da forma costumeiramente apresentadas, em si não se bastam, deixando em segundo plano a perspectiva centrada nas transformações internas de Esteio, ou melhor, de como a trama “intra-municipal” respondeu ao transcorrerem todos esses processos de urbanização e industrialização metropolitanos. O município apresenta independência administrativa relativamente recente (emancipa-se de São Leopoldo, em 1955) e está no “epicentro” da Região Metropolitana de Porto Alegre, entre os dois polos econ micos historicamente mais diversificados, o que o posiciona em redes de interação e integração relevantes com circuitos econ micos mais ativos. Esse posicionamento, entretanto, se dá mediante uma localização determinada e historicamente estável, principalmente se considerarmos o que é a área central do município. O presente trabalho tem por objetivo, então, tentar suprir uma lacuna no tratamento dado a Esteio; partindo de uma visão centrada no município, entender os processos de organização e configuração do espaço urbano esteiense, buscando colocar em evidência qual o papel representado pela indústria no desenrolar dos mesmos. Para tanto, propõe-se uma divisão em “Momentos”, levando em consideração os sistemas técnicos instalados, e partindo disso o desenrolar das diferentes fases (aparecimento, sucessão, manutenção) das formas e configurações no espaço esteiense.

Palavras-chave: Urbanização, Industrialização, Metropolização, Esteio, Região Metropolitana de Porto Alegre.

ABSTRACT

Almost unanimously over the time, in the characterizations about Esteio - were developed by state agencies or private entities - "contextual approaches" were employed, highlighting a relation of a municipality inserted in the processes experienced in a more intense way, at least in the last 70 years, with a consolidation of the metropolitan axis: "industrial vocation", "city of work and progress", "outstanding position in the metropolitan region", "in the heart of the metropolitan region", "distant 25km from the Capital". Such analyzes of form as are usually presented are not enough, leaving behind the perspective centered on the internal transformations of Esteio, or rather, on how the "intra-municipal" arrangement responded to all those processes of urbanization and metropolitan industrialization.

The Municipality has relatively recent administrative independence (emancipated from São Leopoldo in 1955) and is in the "epicenter" of the Porto Alegre Metropolitan Region, between the two historically more diversified economic poles, which positions in relevant networks of interaction and integration with more active economic circuits. This positioning, however, occurs through a determined and historically stable location, especially if we consider what is the central area of the municipality. The main goal of the present work is to try to fill a gap in the treatment given to Esteio; assuming a centered vision on the municipality, to understand the processes of organization and configuration of Esteio's urban space, trying to highlight the role played by the industry in the development of them. In order to do so, it is proposed to division in "Moments", considering the technical systems installed, and starting from this the development of the different phases (appearance, succession, maintenance) of the forms and configurations in the Esteio's space.

Keywords: Urbanization, Industrialization, Metropolization, Esteio, Porto Alegre Metropolitan Region.

RESUMEN

A lo largo del tiempo y de manera casi unánime, en las caracterizaciones a respecto de Esteio – hayan sido formuladas por organismos del Estado o por entes privados – se han empleado “enfoques contextuales”, destacando la relación de un municipio insertado en los procesos vivenciados de manera más intensa, al menos en los últimos setenta años, con la consolidación del eje metropolitano: “vocación industrial”, “ciudad del trabajo y del progreso”, “posición destacada en la región metropolitana”, “en el corazón de la región metropolitana”, “distando 25km de la Capital”. Estos análisis de la forma habitualmente presentados, en sí no se basan, dejando a un plan inferior la perspectiva centrada en las transformaciones internas de Esteio, mejor dicho, de cómo la trama “intra-municipal” respondió al transcurrir todos esos procesos de urbanización e industrialización metropolitanos. El municipio presenta una independencia administrativa relativamente reciente (se emancipa de São Leopoldo en el 1955) y está en el “epicentro” de la Región Metropolitana de Porto Alegre, entre los dos polos económicos históricamente más diversificados, lo que lo posiciona en redes de interacción e integración con los circuitos económicos más activos. Este posicionamiento, sin embargo, se da mediante una localización determinada e históricamente estable, principalmente si se considera lo que es el área central del municipio, El presente trabajo tiene por objetivo, entonces, intentar suplir un *gap* en el tratamiento dado a Esteio; partiendo de una visión centrada en el municipio, entender los procesos de organización y configuración del espacio urbano esteiense, buscado evidenciar cual el papel representado por la industria en el desarrollar de los mismos. Para ello, se propone una división en “Momentos”, teniendo en cuenta los sistemas técnicos instalados y partiendo de ello, el desarrollo de las diferentes fases (aparición sucesión, perduración) de las formas y configuraciones en el espacio esteiense.

Palabras-clave: Urbanización, Industrialización, Metropolización, Esteio, Región Metropolitana de Porto Alegre.

LISTA DE CARTOGRAMAS

Cartograma 1 – Configuração Territorial da RMPA.....	16
Cartograma 2 – Configuração Territorial da RMPA.....	41
Cartograma 3 – Composição da RMPA em 1973.....	49
Cartograma 4 – Média de moradores por domicílio em 2000 para Esteio.....	99
Cartograma 5 – Média de moradores por domicílio em 2010 para Esteio.....	99

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Imagem de satélite para a RMPA delimitando Esteio.....	41
Imagem 2 – Fragmento de Mapa de 1940 destacando Esteio.....	64
Imagem 3 - Imagem de satélite de 2015 extraída do Google Earth.....	70
Imagem 4 – Fotografia Aérea da região de Esteio de 1975.....	75
Imagem 5 – Fragmento de Mapa de 1979 destacando Esteio.....	77
Imagem 6 – Imagem de Satélite de 1997 extraída do Google Earth.....	89
Imagem 7 – Imagem de Satélite de 2014 extraída do Google Earth.....	104

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. – Comparação entre PIB de Esteio e Porto Alegre.....	42
Quadro 2 – Pop. Urb., Tot., Rur. Grau de Urb. Da RMPA de 1940 a 1980.....	50
Quadro 3 – Participação relativa, setorial e total do PIB/RMPA no PIB/RS.....	50
Quadro 4 – Composição da Renda Interna Setorial de Esteio.....	67
Quadro 5 – População e distribuição entre rural e urbana de Esteio.....	67
Quadro 6 – Evolução populacional do município de Esteio.....	81
Quadro 7 – Participação dos setores secundário e terciário no PIB metropolitano.....	85
Quadro 8 – Composição da setorial da produção de Esteio.....	85
Quadro 9 – Moradores por domicílio nos Censos de 2000 e 2010 em Esteio.....	98
Quadro 10 – Evolução populacional de Esteio para o período de 2000 e 2010.....	98

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Divisão dos momentos da configuração espacial esteiense.....	46
Figura 2 – Estação Férrea de Esteio em 1924, estrutura de madeira.....	52
Figura 3 – Estação Férrea de Esteio em 1930, estrutura de alvenaria.....	53
Figura 4 - Vista aérea da Sociedade Industrial Três Portos S.A.....	54
Figura 5 - Croqui do loteamento da Sociedade Territorial do Esteio LTDA.....	55
Figura 6 – Anuário da V.F.R.G.S. de 1940.....	57
Figura 7 – Tábua de Horários Regulares de Ônibus 1941.....	57
Figura 8 - Produtos na 1ª Mostra Industrial de Esteio.....	58
Figura 9 - Pavilhão da 1ª Mostra Industrial de Esteio.....	59
Figura 10 - Vista aérea da fábrica Cimento Portland Gaúcho em Esteio.....	60
Figura 11 - Visita do Governador Walter Só Jobim a Esteio.....	60
Figura 12 - A planta processadora de soja da SAMRIG.....	66
Figura 13 - A Margarina Primor.....	66
Figura 14 – Ações de marketing divulgando o óleo de Soja Primor.....	66
Figura 15 – Ações de marketing divulgando o óleo de Soja Primor.....	66
Figura 16 – Antigo Pórtico de Acesso de Esteio.....	71
Figura 17 – Divulgação da execução do Plano Diretor de 1985.....	82
Figura 18 – Novos empreendimentos imobiliários na área urbana de Esteio.....	97
Figura 19 – Centro de distribuição e logística “Mega”, em Esteio.....	100
Figura 20 – Mortandade de peixes no Rio dos Sinos em 2006.....	101
Figura 21 – Atual estado do antigo pórtico de acesso de Esteio.....	107

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Configuração Espacial Esteio/RS Primeiro Momento (1920-1950)	62
Mapa 1 A – Mapa Primeiro Momento (1920-1950) Sobreposto	63
Mapa 2 – Configuração Espacial Esteio/RS Segundo Momento (1950-1980)	73
Mapa 2 A – Mapa Segundo Momento (1950-1980) Sobreposto	74
Mapa 2 B – Mapa Segundo Momento (1950-1980) Sobreposto	76
Mapa 3 – Configuração Espacial Esteio/RS Terceiro Momento (1980-2000)	87
Mapa 3 B – Mapa Terceiro Momento (1980-2000) Sobreposto	88
Mapa 4 – Zoneamento proposto pelo PDDUE	96
Mapa 5 – Configuração Espacial Esteio/RS Quarto Momento (Pós 2000)	102
Mapa 5 B – Mapa Quarto Momento (Pós 2000) Sobreposto	103
Mapa 6 – Mancha Urbana Consolidada para os Quatro Momentos.....	108
Mapa 7 – Configuração Espacial Projetada	112

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

1ºCGEO - 1º Centro de Geoinformação do Exército Brasileiro

CPRM - a Companhia de Pesquisa de Recursos Mineiras

FEE/RS – Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano.

ITBI - Imposto sobre a Transmissão Onerosa de Bens Imóveis

METROPLAN - Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano

PDDUE - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Esteio

PDM - Plano de Desenvolvimento Metropolitano

PIB – Produto Interno Bruto

PTB – Partido Trabalhista Brasileiro

REFAP - Refinaria Alberto Pasqualini

RMPA – Região Metropolitana de Porto Alegre

SAMRIG - S.A. Moinhos Riograndenses

TIC'S - Tecnologias da Informação e Comunicação

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

VAB – Valor Agregado Bruto

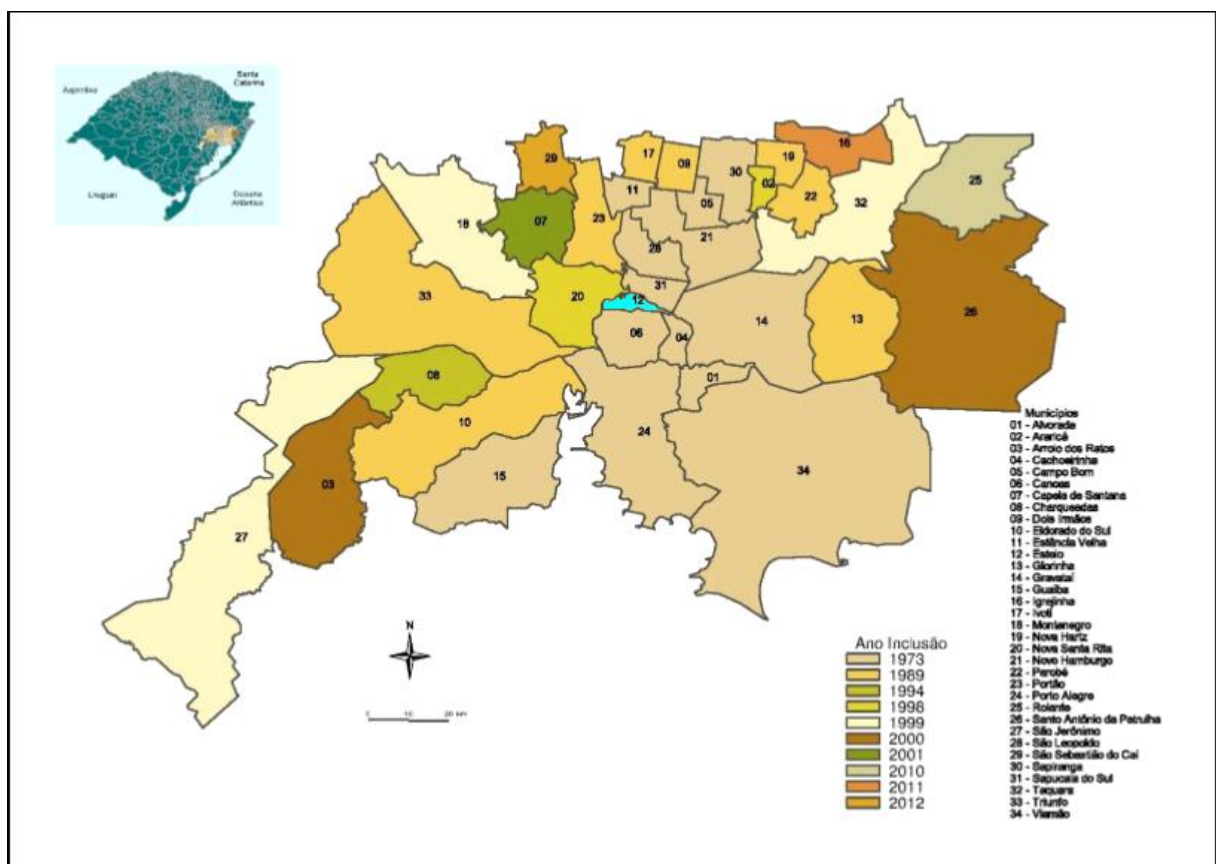
VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	16
2	APORTES TEÓRICO E METODOLÓGICO DA PESQUISA.....	21
3	MOMENTOS DA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIENSE	40
3.1	Na Metrópole Industrial	48
3.1.1	<i>Primeiro Momento (1920 - 1950).....</i>	<i>52</i>
3.1.2	<i>Segundo Momento (1950 – 1980).....</i>	<i>65</i>
3.2	Na Metrópole Contemporânea	78
3.2.1	<i>Terceiro Momento (1980 – 2000).....</i>	<i>80</i>
3.2.2	<i>Quarto Momento (Pós 2000).....</i>	<i>90</i>
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	105
5	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	114
6	ANEXOS	119

1 INTRODUÇÃO

Esteio é um município que compõe a Região Metropolitana de Porto Alegre no Estado do Rio Grande do Sul. Seu território administrativo, uma área modesta se comparado aos municípios limítrofes, com 27,68 km² (cartograma 1), abriga um pouco mais de 80 mil habitantes, conforme o último levantamento censitário, configurando a maior densidade demográfica do Rio Grande do Sul, 2.917,87 hab/km² (IBGE, 2010).



Cartograma 1. – Configuração Territorial da Região Metropolitana de Porto Alegre, Esteio em celeste. Adaptado de: FEE, 2012.

O município está inserido na região do estado historicamente de grande diversidade econômica, entre Porto Alegre, São Leopoldo (do qual emancipou-se em 1955) e Novo Hamburgo - polos catalizadores dos investimentos e movimentos industriais e urbanos, pelo menos durante todo o século XX.

Tal fator locacional dotou a área com acessos relevantes entre as redes de transporte que conectavam esses polos: primeiro com a ferrovia, em finais dos anos

1870, e posteriormente com a rodovia, em princípios dos anos 1930. A infraestrutura possibilitou a instalação da indústria no mesmo período, em áreas do futuro município, como os primeiros movimentos de expansão industrial da Capital.

A partir da década de 1950 se intensificaram os processos de industrialização e crescimento urbano, levando nas décadas subsequentes à conformação da RMPA, acelerando a urbanização de Esteio e dotando o município de maiores e novas infraestruturas, destacando-se o Trensurb, na década de 1980.

Se até os anos 80 do século XX a indústria ainda representava quase 60% da composição do PIB esteiense, foi a partir dos anos 1990 que se delinearão os contornos do contexto atual, quando houve a superação da participação industrial pelo setor terciário. Hoje, à grosso modo, 70% da composição é de comércio e serviços e 20% de participação do segundo setor – acompanhando a tendência da região.

Tal como a introdução sucinta acima apresentada, ao abordar-se Esteio, as caracterizações existentes são quase unânimes no que diz respeito a relação com a região (Metropolitana ou Vale do Sinos), sejam elas feitas por entes públicos ou privados¹. Pelo menos nas últimas sete décadas desenrolaram-se processos econômico-sociais que vieram a conformar a Região Metropolitana de Porto Alegre, consolidando um contínuo espacial operando sob essa lógica metropolitana. Dessa forma, é apresentada uma abordagem com olhos centrados no ponto “externo”, na totalidade da trama, dispendendo pouca (ou nenhuma) atenção na abordagem “interna” ao município. Como fica o próprio município de Esteio – “Esteio em si mesmo”?

O principal objetivo desta dissertação é suprir uma lacuna de estudos acadêmicos a respeito de Esteio. Sem dúvida que os processos e as caracterizações com nexos regional referidas acima estão longe de serem incorretas – inclusive, compõem parte inicial da inquietação deste trabalho - mas, reafirma-se uma vez mais,

¹ Apenas à título de exemplo, selecionamos algumas apresentações na página da Prefeitura Municipal <https://www.esteio.rs.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=20&Itemid=185> (último acesso em 09/04/2016), no portal IBGE Cidades <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=430770&search=rio-grande-do-sul|esteio|infograficos:-historico>> (último acesso em 09/04/2016) e o capítulo do livro “Territórios e Lugares da Região Metropolitana de Porto Alegre” CHITES, Raquel. *Esteio* In DORFMAN, A. (org). **Territórios e Lugares da Região Metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre : Editora Letra 1. 2015 p.119-120. <<http://www.ufrgs.br/portaldapesquisa/conhecimentoesociedade/?p=8382>> (último acesso em 09/204/2016).

não revelam a maneira como as transformações se deram e foram percebidas na escala do lugar. Ao longo do estudo encontraram-se alguns fatores que dificultaram a obtenção de informações, pois não há um movimento concreto de recuperação e manutenção de arquivos históricos e iniciativas que sistematizem esse conhecimento, fora alguns esforços independentes e isolados, talvez um dos motivos que explique tal lacuna.

A ênfase dada quase sempre ao “relacional”, deixa de contemplar a alternância entre a origem dos processos, de escalas e comandos “distantes” no sentido da totalidade da economia capitalista contemporânea (agentes alheios ao que se experimenta no lugar) e também processos de gêneses temporais distintas, que permanecem “ativos” nas práticas sociais locais ou foram substituídas por outras. Está na sociedade e no seu espaço a chave para termos acesso a um quadro mais lógico.

As práticas sociais se realizam espacialmente e são espaciais, é uma relação dialética entre sociedade/espaço, um se realizando no outro e através do outro, um mediando o outro. A construção/apropriação desse espaço se dá em um determinado tempo, em um momento e condição histórica singular e definida.

Podemos partir de uma “fotografia instantânea” do espaço esteiense, identificando as atuais dinâmicas, processos e configuração espacial, bem como a atual organização da sociedade. Sem dúvida teremos uma boa resolução na imagem, mas não teremos acesso à complexidade que perpassa, no sentido que Henri Lefebvre (1978) empregava, as escalas vertical e horizontal dessa trama. Esse espaço se constrói de forma dialética, imbricando processos de tempos e gêneses distintas – aí o sentido de vertical – que atuam e se (des)combinam no atual – o horizontal. O que está se propondo aqui é aceder a essa dimensão do espaço, na sua totalidade histórica, esclarecendo a origem da sua configuração, até chegar-se ao contemporâneo contexto de metropolização, das relações e tramas que cortam o espaço nas suas facetas material e social.

Partir-se-á de uma visão centrada no município para buscar entender os processos de organização e configuração do espaço esteiense. Serão analisadas a morfologia da cidade, as diferentes fases (aparecimento, sucessão, manutenção) das formas ao passo da implementação dos modelos de (re)produção do capital, colocando em evidência qual o papel representado pela indústria nesses processos.

Dentro do contexto urbano, são apresentados diferentes níveis de hierarquização na organização e planejamento do espaço, sendo que as grandes

intervenções urbanísticas quase sempre são disparadas por interesses econômicos alheios às lógicas e relações locais. O grande desafio posto para o caso a ser estudado é entender como todos esses processos (industrialização, desindustrialização, metropolização, precarização da moradia, valorização do solo urbano, etc.) influenciaram ou foram ativos na construção do espaço esteiense.

Nesse sentido, desenvolveremos o que foi posto como principal objetivo para essa dissertação, constatada a lacuna de trabalhos acadêmicos a respeito do Município: buscar elucidar como ocorreu o processo de configuração espacial de Esteio. Para tanto, nos valem de uma abordagem histórico-dialética, pensando o espaço como produto e condição para a realização da sociedade e de suas atividades. Perpassa por todo o trabalho o foco nos processos e a complexidade dos mesmos, tendo a ideia de que a metropolização é um processo socioespacial:

O espaço metropolitano é aquele que recebe influência direta da metrópole e onde as condições gerais de produção permitem a territorialização dos capitais (industriais, de serviços, imobiliário) mais avançados. Este inclui grande parte da região metropolitana, mas também espaços externos a essa, os quais poderão ser ou não institucionalizados. A região metropolitana é um território institucionalizado que reconhece o processo de metropolização, mas que não abarca a totalidade dos espaços metropolizados, assim como inclui em seu perímetro centros urbanos e zonas rurais que não necessariamente estão vinculadas à metropolização, mas que foram vinculados à metrópole pela política territorial. Esta diferenciação não impede que haja uma convergência entre ambas as demarcações, sendo objetivo da análise técnico-acadêmica aproximar as duas linhas, permitindo que a sociedade tenha maior compreensão da metropolização como processo socioespacial (SOARES, 2015, p. 55)

Estruturamos nossa argumentação na ideia dos “momentos da configuração espacial esteiense” por entendermos que o termo “momento” abrange uma quantidade maior de significados e dá a ideia de “movimento”, de processo.

Esta dissertação está dividida em quatro capítulos, sendo que o terceiro é composto por seis subcapítulos. Após esta introdução apresentaremos as bases teórico metodológicas que influenciaram a pesquisa, para depois, no terceiro capítulo, apresentarmos a proposta da divisão em “momentos”.

O terceiro capítulo decompõe-se em dois grandes contextos para a configuração espacial esteiense.

Um contexto é o de formação e surgimento da Metrópole Industrial, inseridos aí o “Primeiro Momento (1920-1950), um período pré-emancipação política e de instalação da indústria de modelo fordista, e o “Segundo Momento (1950-1980)”, onde Esteio torna-se independente e a produção industrial e a relação metropolitana consolidam-se.

O outro contexto é sob a égide da Metrópole Contemporânea regendo o “Terceiro Momento (1980-2000)” e o “Quarto Momento (Pós 2000)”, onde surgem e passam a imperar os nexos de uma economia globalizada e de arquitetura produtiva flexível. Estes dois momentos marcam a prevalência do setor de serviços na composição econômica do Município, acompanhando o movimento da RMPA, e o adensamento da urbanização.

Para compor cada um dos momentos, foram utilizadas fotografias aéreas, mapas, imagens de satélite, marcos regulatórios e legislativos e dados estatísticos de economia e população. Ao final de cada momento, com o intuito de visualizar como se espacializaram os processos de produção urbana e industrial, gerou-se um mapa, produto cartográfico das análises.

Finalizamos com um capítulo de considerações finais, onde apresentamos um mapa sobrepondo a urbanização consolidada para cada momento e um mapa projetando a configuração urbana esteiense mantendo-se os atuais processos.

Para proceder com essa periodização levou-se em conta os sistemas técnicos instalados e as diversas formas e configurações espaciais decorrentes de tais sistemas, relacionando os momentos da configuração espacial esteiense com as características gerais do processo de metropolização, no período fordista e no período contemporâneo.

2 APORTES TEÓRICO E METODOLÓGICO DA PESQUISA

O referencial teórico proposto para essa dissertação possui relação intrínseca com as noções da produção espacial embasadas na produção social, ou de que maneira a sociedade (re)produz as suas condições de existência no espaço e através do espaço.

Essa exposição dialética permite refletir as contradições do processo de produção social capitalista e dessa maneira situar o lugar e o papel do lugar dentro da totalidade da produção. Para pensar o espaço como produto e condição da realização da sociedade, temos que estar cientes da história da relação do homem com a natureza, processo onde o homem se produz enquanto um ser genérico numa natureza apropriada e condição de nova reprodução. Assim, a natureza assume no processo primordialmente a condição da realização da vida no planeta, o meio através do qual o trabalho se realiza, para então depois assumir a condição de criação humana - como resultado da atividade que mantém os homens vivos e se reproduzindo:

No capitalismo, essa produção adquire contornos e conteúdos diferenciados dos momentos históricos anteriores, expande-se territorial e socialmente (no sentido de que penetra em todos os lugares do mundo e em toda a sociedade) incorporando as atividades do homem, redefinindo-se sob a lógica do processo de valorização do capital. Nesse contexto o próprio espaço assume a condição de mercadoria como todos os produtos dessa sociedade. A produção do espaço se insere, assim, na lógica da produção capitalista que transforma todo o produto dessa produção em mercadoria. A lógica do capital fez com que o uso (acesso necessário à realização da vida) fosse redefinido pelo valor de troca e, com isso, passasse a determinar os contornos e sentidos da apropriação do espaço, pelos membros desta sociedade. (CARLOS, 2011, p. 64).

Para que se leve esse raciocínio adiante, é preciso considerar que a reprodução da sociedade se realiza através da produção/reprodução do espaço. A sociedade se apropria do mundo – constrói o mundo – através da apropriação do espaço, num tempo determinado, aquele de sua reprodução, num momento histórico

definido. Isso revela que a reprodução continuada do espaço se constitui como aspecto fundamental da reprodução ininterrupta da vida. Nessa perspectiva, revela-se uma prática social que é e se realiza espacialmente, o que implica pensar na relação dialética sociedade/espaço (um se realizando no outro e através do outro) e as mediações entre eles (CARLOS, 2007).

Para Milton Santos, “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá “ (SANTOS, 2009 p. 63). Os objetos são tudo aquilo que existe como herança natural e aquilo onde a ação humana se objetivou, é o que se “cria fora do homem e se torna instrumento material de sua vida” (*ibidem*, p. 73). Num enfoque geográfico supõe-se a existência dos objetos como sistemas e não apenas como coleções, significa dizer considerá-los num contexto de uso coerente e combinado pelo grupo humano que os criaram ou que herdaram das gerações anteriores.

A ação é um processo, mas um processo dotado de propósito. Um dos resultados da ação é alterar, modificar a situação em que se insere. Santos refere que I. Braun & B. Joerges (1992 apud SANTOS, 2009, p.82) definiam três tipos de agir: técnico, formal e simbólico. O agir técnico é o conjunto das ações formalmente requeridas pela técnica. O agir formal alude às condutas estabelecidas pelos formalismos jurídicos, econômicos e científicos. E haveria, ainda, um terceiro tipo de ação que compreenderia formas afetivas, emotivas, rituais, determinadas pelos modelos gerais de significação e representação.

Disso derivam, então, três ordens: a ordem da forma técnica, a ordem da forma jurídica e a ordem do simbólico. Eis que o cotidiano se dá mediante a regência dessas três ordens. E nessa concomitância e indivisibilidade do cotidiano que vêm a importância do lugar, dado que é no lugar onde se dá a formação da consciência, pois:

A ação é o próprio homem. Só o homem tem ação, porque só ele tem objetivo, finalidade. A natureza não tem ação porque ela é cega, não tem futuro. As ações humanas não se restringem aos indivíduos, incluindo também, as empresas, as instituições. Mas os propósitos relativos às ações são realizados por meio dos indivíduos [...] (SANTOS, 2009, p.82)

Os comandos das ações cada vez mais são alheios e estranhos aos propósitos e fins do lugar, e por consequência, do homem enquanto indivíduo. Disso advém a

necessidade colocada por Milton Santos de se diferenciar a escala de realização das ações e a escala do seu comando, colocando a questão da ordem próxima (solidária no sentido de organizar os objetos horizontais, contiguamente solidários) e da ordem distante (comando alheio, verticalmente dispostos para uma ordem emanada externamente). É uma primeira distinção fundamental para entender, na visão do autor, o mundo de hoje, já que muitas das ações que se exercem num determinado lugar são o produto de “necessidades alheias, de funções cuja geração é distante e das quais apenas a resposta é localizada naquele ponto preciso da superfície da Terra” (SANTOS, 2009, p.80).

A sociedade, ao produzir-se, o faz num determinado espaço, como condição da sua existência, mas é justamente através dessa ação que ela também produz, conseqüentemente, um espaço que lhe é próprio e que, portanto, tem uma dimensão histórica com especificidades ao longo do transcorrer do tempo e nos diferentes níveis escalares e lugares do globo.

Os sistemas de objetos e os sistemas de ações, propostos por Milton Santos, não podem ser analisados de forma isolada, já que intrinsecamente se relacionam e interagem. Se por um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações, por outro o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço opera na sua dinâmica e se transforma.

Os objetos e as ações são reunidos numa lógica que é, concomitantemente, a lógica do pretérito (a inauguração do movimento, a data de fundação, o período da sua materialidade) e a lógica da atualidade (como se dá o seu funcionamento num conjunto atual de significados, a sua operacionalidade). Trata-se de reconhecer o valor social dos objetos, mediante um enfoque geográfico. “A significação geográfica e o valor geográfico dos objetos vêm do papel que, pelo fato de estarem em contigüidade, formando uma extensão contínua, e sistematicamente interligados, eles desempenham no processo social” (*ibidem*, pp. 77 – 78).

Na obra de Henri Lefebvre também são encontrados aportes para a análise do caso esteiense. O procedimento metodológico central em que se fundamenta este trabalho e são operacionalizados os conceitos, é o processo definido por Lefebvre (1978) como sendo “regressivo-progressivo”. De acordo com José de Souza Martins:

O fundamento do método parte do reconhecimento, por parte do autor, de uma dupla complexidade da realidade social: uma realidade horizontal e outra vertical. Em sua obra essa dupla complexidade se manifesta com mais vigor na eleição do mundo rural como referência mais rica nas implicações metodológicas, pois é o que encerra maior diversidade e maior tensão de tempos históricos e relações sociais datadas (MARTINS, 1986, p.21).

Diferente da proposição encontrada em Milton Santos em definir horizontal como os acontecimentos da “ordem próxima” e o vertical como a “ordem distante” e exterior ao lugar, Lefebvre utiliza os vocábulos para se referir ao tempo dos fenômenos. Horizontal e vertical se referem à complexidade da realidade social e dos seus tempos; horizontal é o tempo contemporâneo, como se apresentam as coisas na “dimensão do visível”; o vertical, por sua vez, é o tempo da gênese das diferentes manifestações do real, é a escala e transcorrer da história.

Essa dupla complexidade desdobra-se em procedimentos metodológicos que identificam e recuperam temporalidades desencontradas e coexistentes. A complexidade horizontal da vida social pode e deve ser reconhecida na descrição do imediatamente perceptível, exigindo que façamos o processo de reconstruir, partindo de um olhar teoricamente informado, a diversidade das relações sociais, identificando e descrevendo o que é aparente. É um momento descritivo do método, onde o tempo de cada relação social não estará ainda identificado.

O segundo momento é quando operar-se-á o procedimento analítico-regressivo. Por meio dele é possível encontrar a verticalidade da vida social, da coexistência de relações sociais que têm datas desiguais, quando é decomposta a realidade. O que em um primeiro momento parecia simultâneo e contemporâneo, é descoberto agora como remanescente de uma época específica. É no vivido que se faz de fato a combinação prática das coisas, das relações e concepções que de fato não são contemporâneas.

O terceiro momento do método é “histórico-genético”, onde o reencontro do presente é buscado, tratando-se agora de um presente elucidado, compreendido e explicado. Retornar à realidade social elucidada o percebido pelo concebido teoricamente e define as condições e possibilidade do vivido. Quando é realizada essa operação regressiva-progressiva é possível descobrir que as contradições sociais – e por consequência, espaciais - são históricas e não se reduzem a confrontos de interesses entre diferentes categorias sociais que atualmente se apresentam.

Ao contrário, na concepção Lefebvrina de contradição, os desencontros são também desencontros de tempos e, portanto, de possibilidades. Na descoberta da gênese da contradição entre relações e concepções que persistem no tempo, está a descoberta de contradições não resolvidas, de alternativas não consumadas, necessidades insuficientemente atendidas, virtualmente não realizadas, e possibilidades que ainda não se cumpriram.

Buscamos operacionalizar e colocar em concordância marcos teóricos para nos valermos de um método de análise com base em Henri Lefebvre (1973 e 1978) e de conceitos construídos por diversos autores, principalmente estruturar a fundamentação na ideia de Milton Santos (2009) de Espaço Geográfico. O ponto de partida primordial da dissertação, como foi dito anteriormente, é assumir a relação dialética entre espaço e sociedade. O espaço é o conjunto do sistema de objetos e sistema de ações: objetos são tudo aquilo que possa ser objetivado/instrumentalizado pelo homem, objetos esses postos em movimento pela ação do mesmo homem.

Os objetos e ações funcionando como esse conjunto uno, solidário e também contraditório, compõem um quadro temporal e morfologicamente organizado de acordo com a produção social, ou seja, em consonância com a produção da totalidade da sociedade. Aí reside a importância do método-regressivo-progressivo, para poder decompor e “traçar” as ações (a totalidade) que põe em movimento esses sistemas, buscando não só datar a sua origem no sentido cronológico, mas identificando os diferentes tempos atuantes, as sincronias e assincronias de Milton Santos (2009), ou de como permanecem atuantes e se imbricam objetos anteriores numa morfologia atual.

Esse arcabouço de objetos e ações que “regem” um período acabam compondo uma “unicidade técnica” predominante, mas não significa presença de uma única técnica. De fato, em nenhum momento da história, talvez nem quando em sua fase inicial, os grupos humanos utilizaram uma só geração de técnicas da vida material ou uma só geração de técnicas imateriais. Cada nova família de técnicas não expulsa completamente as famílias precedentes, convivendo juntas segundo uma ordem estabelecida por cada sociedade em suas relações com outras sociedades (SANTOS, 2009).

Isso quer dizer que o passado não é completamente varrido. “A herança material permanece, em proporções diferentes, segundo as civilizações, os países, as

regiões. E, sobre esses restos de uma sucessão de elaborações, vai se sobrepor o novo conjunto de técnicas característico do período atual” (*idem*, 2009, p. 193).

No momento em que a sociedade age sobre o espaço, ela não executa um agir sobre uma realidade simplesmente física, mas sim o faz sobre objetos portadores de uma realidade social, “formas-conteúdo”, ou seja, objetos sociais que já são dotados de valor, os quais ela busca manter, oferecer ou impor um novo valor. A ação se dá sobre objetos “já agidos”, isto é, portadores de ações concluídas, mas ainda presentes. Esses objetos da ação são, desse modo, dotados de uma presença humana e por ela qualificados.

Isso expõe mais uma vez a complexidade da relação espaço/sociedade, impõe-se uma dialética que se dá entre ações novas e uma “velha” situação, um presente inconcluso querendo realizar-se sobre um “presente perfeito”. Em cada momento a sociedade está agindo sobre ela própria, e jamais sobre a materialidade exclusivamente. “A dialética, pois, não é entre sociedade e paisagem, mas entre sociedade espaço. E vice-versa” (SANTOS, 2009, p.109-110). A paisagem aqui é entendida como um conjunto das formas temporalmente definidas, representação que exprime heranças das relações humanas localmente realizadas. Não é que a paisagem não seja importante, mas o espaço se compõe dessas formas mais a vida, as ações, que se animam.

As formas são o meio pelo qual a totalidade é individualizada, o movimento da totalidade que “atomiza” funcionalmente uma parcela do todo:

Os *fragmentos* de totalidade assim tornados *objetivos* continuam a *integrar* a totalidade. Eles ocupam os objetos como sua essência e atividade, mas sempre como função da totalidade, que continua íntegra. Cada indivíduo é apenas um *modo* da totalidade, uma maneira de ser: ele reproduz o Todo e só tem existência real em relação ao Todo. (SANTOS, 2009, p. 122)

A totalidade é, ao mesmo tempo, o real-abstrato e o real-concreto. Só se torna existência, só se realiza completamente, através das formas sociais, incluindo as formas geográficas. E a cada momento de sua evolução, a totalidade sofre uma nova metamorfose. Volta a ser real-abstrato.

É necessário levar em conta a relação com o todo para se entender o que ocorre em Esteio: a relação com um espaço metropolitano, na análise das

transformações que podem ser examinadas nos termos da urbanização e da industrialização, da trama metropolitana e, inclusive, no enredo do lugar.

O município apresenta uma independência administrativa relativamente recente, emancipa-se de São Leopoldo em 1955, e se posiciona no centro da Região Metropolitana de Porto Alegre, mas é uma emancipação tão mais nova quanto o próprio entendimento da RMPA como uma região. Conforme Alonso (2008), o fenômeno metropolitano no Rio Grande do Sul passou a ser discutido ao redor da metade da década de 1950, quando se registrou um rápido crescimento demográfico dos municípios limítrofes de Porto Alegre e da capital em si. Consequentemente alguns problemas de ordem restrita aos lugares acabaram por se expandir, assumindo um caráter regional.

De qualquer maneira, essa conjuntura regional leva o município a processos de interação e integração relevantes com circuitos “exteriores” (movimentos de totalidade), apresentando-se como o “lugar-Esteio”, mediante uma localização determinada e historicamente estável, principalmente considerando-se a delimitação do núcleo urbano mais antigo, que é a atual área central da cidade.

Existe uma totalidade que coordena os processos econômicos, sendo esses nexos exteriores e macro-estruturantes da realidade, afetando não só a (re)produção do espaço *stricto sensu* (na sua materialidade) e do espaço no seu sentido amplo, das representações e das relações sensíveis.

A metrópole é uma forma histórica de organização do espaço geográfico. Um tipo específico de hábitat humano. A forma pela qual expressa o maior nível de continuidade de formas urbanas e adensamento populacional existente na superfície terrestre. Trata-se de uma massa contínua de ocupação humana e de edificações contíguas; é uma grande aglomeração de pessoas e de espaços socialmente construídos, de magnitude completamente nova na história. “O fato metropolitano é, portanto, temporal e espacialmente singular, expressando uma particularidade do mundo contemporâneo” (MORAES, 2006, p. 23). A metrópole tende a impor a “urbanidade” e a excluir tudo o que transgrida sua norma, das formas de trabalho até as formas de cotidianidade.

Assumindo, então, que na contemporaneidade presenciamos fenômenos como a metropolização e a mundialização, o processo de reprodução das relações sociais que vem se realizando não invalida o fato de que o lugar aparece como um fragmento do espaço onde se pode apreender o mundo moderno, uma vez que o mundial não

suprime o local. O lugar, na visão de Ana Fani Alessandri Carlos (2007), se produz na articulação contraditória entre o mundial que se anuncia e a especificidade histórica do particular. Assim, o lugar se apresentaria como um ponto de articulação entre a mundialidade em constituição e o local enquanto especificidade concreta, enquanto momento. É no lugar que se manifestam os desequilíbrios, as situações de conflito e as tendências da sociedade que se voltam para o mundial, porém se a ordem próxima não se anula com a enunciação mundial, recoloca o problema numa outra dimensão, neste caso o lugar enquanto construção social, abre a perspectiva para se pensar o viver e o habitar, o uso e o consumo, os processos de apropriação do espaço.

O capitalismo, conforme escreveu Edward Soja em *Geografias Pós-Modernas* (1993), viu-se obrigado a deslocar uma ênfase cada vez maior para a extração de mais-valia relativa, através das mudanças tecnológicas, das modificações na composição orgânica do capital, do papel cada vez mais invasivo do Estado e das transferências líquidas da produção, internamente através da intensificação produtiva, e externamente do desenvolvimento desigual e expansão geográfica para regiões menos industrializadas. Por ter sido forçado a esse deslocamento, foi exigida a construção de sistemas totais com a finalidade de garantir e regular a reprodução das relações sociais de produção de forma “pacífica”. Nesse processo, a produção do espaço desempenha um papel crucial.

Foi essa troca de importância entre a temporalidade e a espacialidade do capitalismo que instigou Lefebvre a afirmar em *De Lo Rural a Lo Urbano* (1978) que “a industrialização, antes produtora do urbanismo, é agora produzida por ele”. Esse é o movimento que leva a expansão do espaço urbano metropolitano. (SOJA, 1993, p. 111).

No entanto, Metrópole e Cidade não são fenômenos equivalentes porque a metrópole é a síntese contraditória da cidade, e enquanto tal, guarda fragmentos do que envolve: da cidade e dos bairros (SEABRA, 2001). A cidade vai sendo transformada e produzida para ser o receptáculo preferencial, o *locus* de acomodação do processo de industrialização e núcleo do processo de modernização da sociedade. Pode ser banal afirmar que a cidade preceda à industrialização, mas como Odette Seabra pondera, talvez essa seja ainda uma posição necessária para ressaltar que o processo de urbanização como impulsão necessária dos processos ligados à indústria redefine a estrutura formal do espaço das cidades.

A partir da leitura desses autores, podemos deduzir que urbanização é um movimento complexo que pode vir a formar um conjunto político, ora aglutinando a favor de uma causa, ora contra. A urbanização carrega a luta de sujeitos sociais fragmentados, sempre em vias de produzirem/reproduzirem seus espaços, mas que, num plano de necessidades redimensionadas, tem que resolver problemas de sobrevivência, aqueles da existência concreta e cotidiana. Os enfrentamentos são de toda ordem, uns vão contra propriedade imobiliária urbana outros contra o mercado de modo geral. Essas lutas, no plano da existência de homens concretos situa-os entre o ser e o não ser: ser cidadão ou não ser nada; não sendo cidadãos vivem os impasses que a democracia formal parece não poder resolver. Embora exista essa necessidade de diferenciação dos lugares, ao mesmo tempo há uma tendência homogeneizadora (tanto espacial, como social) crescente, reduzindo as diferenças geográficas.

Essa tensão dialética entre igualação e diferenciação é a dinâmica implícita que vem com o desenvolvimento geograficamente desigual. Constitui uma fonte primordial da problemática espacial em todas as escalas geográficas, desde o imediatismo da vida cotidiana no local de trabalho, em casa e no meio ambiente urbano construído, até a estrutura mais distante da divisão internacional do trabalho e da economia capitalista mundial (SOJA, 1993, p. 133)

Em cada lugar, os sistemas sucessivos do acontecer social distinguem períodos diferentes, permitindo falar de hoje e de ontem, do pretérito e do contemporâneo. Este é o eixo das sucessões que se refere Milton Santos (2009). Em cada lugar, o tempo das diversas ações e dos diversos atores e a maneira como utilizam o tempo social não são os mesmos. No viver comum de cada instante, os eventos não são sucessivos, mas concomitantes. Eis o eixo das coexistências. Aqui as noções de coexistência e sucessão se assemelham, respectivamente, com as de horizontalidade e verticalidade apresentadas por Lefebvre anteriormente.

Os fluxos não se expressam com a mesma rapidez. A velocidade da comunicação digital na transação financeira dos bancos não é a mesma de um ofício escrito enviado numa repartição municipal; ou a velocidade de deslocamento via área de um diretor empresarial desde a matriz, na metrópole, é mais célere do que um operário via terrestre, residente alguns quilômetros da planta industrial. Isso demonstra que, embora não contem os agentes sociais com as mesmas

temporalidades, elas se dão de modo simultâneo no espaço geográfico. Ocorre uma assincronia na sequência temporal dos diversos vetores e, de outro lado, a sincronia de sua existência comum, num dado momento. “O entendimento dos lugares, em sua situação atual e em sua evolução, depende da consideração do eixo das sucessões e do eixo das coexistências” (SANTOS, 2009, p. 159),

Como um dos efeitos da expansão global da divisão internacional do trabalho, na contemporaneidade a noção de universalidade acaba também abrangendo os fatos do homem, ficando atrelados os eventos da produção do cotidiano e os da produção da totalidade. Sendo assim, o que confere universalidade aos eventos não é apenas o seu acontecer, mas justamente a imbricação dos mesmos. Um evento é a causa do outro,

[...] mas o faz pela via do universo, com a intermediação da totalidade, conforme à totalidade. Isto tanto se dá com os grandes fatores de mudança global, como em níveis inferiores e em episódios banais. Uma modificação em um quarteirão afeta outros e não só os vizinhos. Melhorar o trânsito em uma área repercute em outras positivamente ou negativamente caso não sejam alterados o traçado das vias ou a estrutura do movimento. Criar um sinal luminoso em um cruzamento repercute quilômetros mais longe (SANTOS, 2009, p. 163).

A ação dos homens não se dá fora mundo, mas sim, o exato oposto, é dele que vêm as possibilidades de ação, a serem realizadas nos lugares. Nos lugares, eventos simples são amalgamados, formando *situações*. Por isso, mediante sua realização concreta, os eventos são localmente solidários. “As diversas situações são resultantes do acontecer solidário. É assim que a integração entre o universal e o individual ganha um novo conteúdo histórico em nosso mundo atual” (*ibidem*, p. 164).

Dito isso, aí reside o fato de imbricarem-se, no sistema produtivo atual, sistemas de objetos pretéritos que atuam sob a batuta de ações contemporâneas, ou ainda formas de trabalho absorvidas e inseridas na geração de valor num sistema capitalista atual: subcontratações da indústria para a confecção calçadista (fora do ambiente fabril, uma série de operários realizam costuras e abotoamentos sob o comando de um poder patriarcal familiar), produção de matéria prima para a indústria de refino de óleos (produções familiares no campo), ou a indústria têxtil, terceirizando alguma parte da linha de produção (costuras, bordados, etc). Todos exemplos de uma série de momentos da geração de mais-valia que se acumulam no montante final de uma produção capitalista contemporânea, mas que não fazem parte necessariamente,

do arcabouço técnico do atual momento. É o que pondera Edward Soja quando diz que:

[...] o mundo não capitalista tornou-se complexamente articulado com o mundo capitalista, sendo suas relações de produção simultânea e seletivamente desintegradas e preservadas. A resultante divisão internacional do trabalho, forma distinta de espacialização global do capitalismo, nasce dessa combinação contraditória de diferenciação/igualação, desintegração/preservação e fragmentação/articulação (SOJA, 1993, p. 134).

Até agora, versamos sobre a produção do espaço enquanto um conjunto dialético entre sociedade e espaço, objetos e ações, para a partir daqui, quando julgamos um pouco mais clara nossa intenção, adentrarmos no cerne da proposta do trabalho. Temos então que desvelar as ações que organizam a totalidade no modelo de produção do capital, operadas numa escala verticalmente estruturada, chegando numa produção do urbano em Esteio.

Partir-se-á de uma visão centrada no município para buscar entender os processos de organização e configuração do espaço esteiense. Será analisada a morfologia da cidade, as diferentes fases (aparecimento, sucessão, manutenção) das formas ao passo da implementação dos modelos de (re)produção do capital, colocando em evidência qual o papel representado pela indústria nesses processos.

O transcorrer do desenvolvimento das sociedades capitalistas ocidentais mostra a localização das indústrias geralmente associada aos grandes aglomerados urbanos. Pensar a indústria e, mais especificamente, o espaço da indústria, remete a uma paisagem urbana - chaminés, galpões, uma atmosfera densa de fumaça e tonalidades distintas, concentração do operariado, constante fluxo de redes de transporte (trens, caminhões, transporte de pessoas). A atividade industrial, nos moldes descritos acima, tende a concentração do ponto de vista espacial, e compõe, muitas vezes, “mosaicos de regiões adensadas”, uma vez que:

[...] existe a inter-relação entre parcelas do espaço, já que a atividade industrial está longe de ser uma atividade que se auto-sustenta. [...] Para que se dê início à atividade industrial faz-se necessário a acumulação, nas mãos do capitalista, de uma quantidade de dinheiro (capital em potencial) e de meios de produção; que haja concentração de trabalhadores dispostos a vender sua força de trabalho; e que exista um mercado consumidor (CARLOS, 1997, p.23).

O modelo de produção Fordista, este que remete a uma estruturação mais rígida e macrocéfala, teve como consequência a formação de grandes regiões industriais ao redor do planeta, configurando a metrópole industrial como sua forma urbana típica.

O espaço, enquanto pressuposto das condições de reprodução do capital, deve permitir o desenvolvimento articulado e simultâneo dos processos de produção, distribuição, circulação e troca. A produção liga-se às demais etapas do ciclo econômico porque produção e consumo ocorrem em lugares e tempos distintos.

A indústria, ao seu turno, para se desenvolver pressupõe a concentração espacial beneficiando-se das chamadas “economias de aglomeração”: mão-de-obra, proximidade de outras indústrias auxiliares, infraestrutura, mercado diversificado e otimização dos gastos com a produção. “A indústria se aproveita, ao máximo, dessas vantagens enquanto socializa as desvantagens (poluição, congestionamentos, etc.). Assim, a produção em grande escala, com grande número (absoluto) de empregados, pressupõe a concentração da população e do próprio capital em determinados pontos” (*ibidem*, p. 36).

Outro dos fatores de grande importância a ser buscado pela indústria é a eficiência na produção, e as vias de circulação jogam papel determinante nisso. As grandes empresas procuram localizar-se em países de mão-de-obra barata, estáveis politicamente (que evite perdas com greves) e que sejam mercados consumidores dos seus produtos. A facilidade de conexões para o recebimento de insumos, de circulação das mercadorias produzidas, dos trabalhadores, dos prestadores de serviços, da formação de um mercado consumidor, tudo isso, ao que parece, no caso esteiense, se aplica (produção do urbano com o concreto fabricado, consumo dos óleos e proteínas vegetais, telhas para cobertura das construções, etc). De acordo com Ana F.A. Carlos (1997), essa articulação dos fatores com o espaço se faz, particularmente, pelas empresas.

Se configura, então, um consistente e bem organizado arcabouço metropolitano/urbano que acolhe e sustenta as implantações industriais e que, entre muitas outras funções, atividades e qualificações,

opera como uma rede estendida de pontos nodais de sistemas de transportes e de comunicações. Muito além de apenas acolher as indústrias e dar-lhes suporte, entretanto, o aludido arcabouço com elas se inter-relaciona e interage, de forma extremamente dinâmica e, assim, elabora-se um amplo e espesso sistema de ações e relações

mútuas, cuja imagem mais aproximada talvez seja, metaforicamente, a de uma simbiose. De acordo com tal lógica, a grande aglomeração industrial em foco só pode ser conjeturada (até por questão de inerência) se considerada como um dos elementos constituintes do conjunto indissociável que forma com metrópoles, espaços metropolizados e cidades, em geral (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p.21).

As cidades e a região, e em última instância o espaço, vão sendo moldados para atender às necessidades da produção e das relações que essa produção (circulação, distribuição e troca) condiciona. As cidades sofrem mudanças significativas com o rápido crescimento industrial, tanto no que tange à forma de vida da população, quanto ao processo espacial. A produção e a reprodução espacial são comandadas diretamente por essa atividade industrial. Existe uma articulação e uma subordinação de outras parcelas do espaço, dado que o nível espacial do lugar é necessariamente ultrapassado (mercado de matérias primas, mercado de destino, etc).

Há de se ressaltar também que em períodos de crise econômica, a indústria é um agente que investe no mercado imobiliário, de forma independente ou em consórcios com incorporadoras ou proprietários fundiários. Além da dinâmica do mercado, também o Estado desempenha papel ativo na expansão do espaço industrial, através de incentivos fiscais, planejamento e políticas urbanas, além das próprias ações com indústrias estatais.

No caso brasileiro, diversos foram os fatores que impulsionaram o desenvolvimento da industrialização de forma concentrada (especialmente São Paulo) e não poucos foram os trabalhos nessa temática. Destacamos para o caso mais geral brasileiro, as obras consagradas “Desenvolvimento econômico e evolução urbana”, de Paul Singer (1977), e “O Brasil – Território e sociedade no início do século XXI”, de Milton Santos e Maria Laura Silveira (2001). Ambos, em linhas gerais, chegam a conclusão de que o desenvolvimento industrial e urbano no país se deu em áreas onde ao longo dos anos se acumularam sistemas técnicos de infraestrutura e serviços. Por exemplo, num primeiro momento, a ferrovia desempenhou um papel de destaque no aglutinamento de indústrias, sendo substituída, a partir da década de 1950, pelo modelo “rodoviarista”, deslocando o fator de concentração industrial.

A distância percorrida não foi de muitos quilômetros, ficando ainda nos Estados que já concentravam a malha ferroviária. Ao longo dos anos, esse perfil “concentrador”

de sistemas técnicos se manteve, sendo as mesmas áreas as primeiras a receberem os investimentos das redes de telecomunicação avançada, produtores de conhecimento técnico (universidades, laboratórios, etc.) e os mediadores de comandos e informações dos circuitos superiores da economia, funcionando como irradiadores dessas ordens para o conjunto do território nacional.

Para a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) como ordem geral é válida a mesma explicação, evidentemente com algumas particularidades. Os autores supracitados também desenvolvem parte de sua obra em relação à Porto Alegre e adjacências, mas Otilia Beatriz K. Carrion (1989) e José A. F. Alonso (2004 e 2008) nos trazem um olhar mais informado. No início dos anos 1940, a ocupação urbana da “região” de Porto Alegre era rarefeita, tanto do ponto de vista intra-urbano quanto do ponto de vista interurbano. Mesmo assim, já representava a área mais desenvolvida do Rio Grande do sul. Desenhava-se uma aglomeração formada por sete centros urbanos, relativamente próximos uns dos outros, e nesse mesmo período iniciaram-se os movimentos de concentração industrial e populacional da área. Tal o caso nacional, foi nessa região onde se fizeram os maiores investimentos de infraestruturas e redes técnicas.

Desde o seu estabelecimento formal, entre 1967 e 1973, a RMPA se caracteriza por particularidades na sua estrutura espacial que estão relacionadas, dentre outras influências, à constantes processos de rearranjo da atividade fabril e a uma distribuição assimétrica de tal atividade, gerando uma heterogeneidade entre os municípios que a compõe. Existem, por razões históricas que remontam a própria gênese da região, dois centros de atração socioeconômica e cultural: um, a metrópole Porto Alegre, e o outro formado por São Leopoldo e Novo Hamburgo. Isso faz com que a RMPA fuja do padrão de macrocefalia comum dos processos de metropolização (SOARES, *et al*, 2015).

A partir da década de 1980, os sistemas industriais mundiais sofreram profundas transformações e gradativamente passaram a operar de acordo com um novo paradigma, baseado na incorporação de tecnologias e de organização gerencial, produtiva e mercadológica flexíveis, por sua vez viabilizadas pelo uso generalizado de tecnologias da informação e comunicação; assim se configurou a chamada Terceira Revolução Industrial. Vale ressaltar uma vez mais que, embora um novo paradigma tenha sido instaurado, os elementos anteriores não foram totalmente extintos, permanecendo ainda ativos, solidários e agenciando parte considerável dos sistemas.

Refletindo tais mudanças, o espaço geográfico sofreu processos de hibridização, isto é, foi submetido a novas formas de implantação industrial, ao mesmo tempo em que eram mantidos velhos desenhos de áreas de concentração e de aglomeração da indústria:

desse modo, exemplos tradicionais de complexos territoriais de produção, remanescentes da segunda Revolução Industrial, puderam ser reestruturados (em proporções variáveis) e coexistem com formas mais recentes de tais complexos, como polos tecnológicos e outros complexos flexíveis, baseados, entre outros aspectos, na incorporação de alta tecnologia aos processos e produtos e na aglomeração espacial de plantas em cooperação, com forte integração técnico-produtiva. Paradoxalmente, tais formas técnico-territoriais da indústria, que expressam concentração, tendem a apresentar padrões punctiformes de distribuição mundial e, assim, revelam-se, também, como descontinuidades no espaço (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009 p. 24).

A reestruturação do sistema produtivo mundial provocou grandes mudanças nas economias nacionais, principalmente nos países ditos periféricos. Os efeitos desse movimento, oriundo das economias centrais, disseminou-se seletivamente atingindo imediatamente os países emergentes, tal o Brasil. Os efeitos da reestruturação produtiva refletem-se, num primeiro momento, sobre as áreas mais urbanizadas do país e conseqüentemente industrializadas: as regiões metropolitanas.

O Brasil foi atingido por esse movimento em um momento em que procurava restaurar a democracia, portanto estava em uma situação de fragilidade em todos os sentidos: econômico, político, social e institucional, Como resultado os anos 80 do século XX foram marcados por períodos curtos de crescimento econômico, inflação exponencial, endividamentos interno/externo crescentes e desemprego em alta.

A situação da economia brasileira estava estruturalmente deteriorada, dado que o volume de investimentos públicos e privados havia sido muito escasso nos anos anteriores, o mesmo ocorrendo com a absorção de novas tecnologias. De acordo com Alonso:

no limiar dos anos 90, a economia brasileira encontrava-se fragilizada do ponto de vista dos fundamentos para crescer. Além disso, difundiam-se no país com muita intensidade [...] ideias de corte neoliberal, que deveriam nortear seus rumos nos anos seguintes. Três propostas sintetizam o pensamento neoliberal para os países da periferia mundial: abertura comercial, desregulamentação dos mercados e Estado "mínimo". (ALONSO, 2004, p. 11)

A visão da política econômica do país na primeira metade da década de 1990 estava então embasada sob duas diretivas: a abertura comercial e a redução do tamanho do Estado. Estavam estabelecidas dessa forma as condições para a formulação do Plano Real, que incorporou, ainda, uma “âncora cambial”. Os anos subsequentes foram marcados pela consolidação do país exposto à “selvagem competição internacional” (*ibidem*, p. 12).

A sobrevalorização cambial do real constituía uma das principais restrições ao crescimento industrial, principalmente no que dizia respeito às importações. De certa forma, quando houve a maxidesvalorização da moeda, já quase nos 2000, representou uma possibilidade do crescimento econômico, especialmente das regiões que poderiam fazer contatos com as redes exteriores mais facilmente.

Esse cenário macroeconômico, predominante nos anos 90, estabeleceu os condicionantes que balizaram a dinâmica dos aglomerados metropolitanos do país. Na verdade, são estes os principais receptáculos e, ao mesmo tempo, os difusores para o resto do país das mudanças provenientes do sistema produtivo mundial (ALONSO, 2004, p. 13)

Esse crescimento econômico caracterizou-se por um crescimento do setor terciário, nos quais os maiores desdobramentos serão apresentados a seguir. Ou seja, a RMPA em seu conjunto está de acordo com as tendências contemporâneas da metropolização no mundo, na América Latina e no Brasil. Porto Alegre, configurando-se como uma metrópole em franco processo de transformação, não é uma metrópole alheia às mudanças mundiais, as quais podemos considerar como um processo de reestruturação metropolitana.

Nesse sentido, nos auxiliam as disposições constitutivas das metrópoles para o contexto latino-americano, de Carlos A. de Mattos (2006 & 2010), que apresenta relações entre os diferentes momentos da produção capitalista e a organização espacial das metrópoles, e também em Odette Carvalho de Lima Seabra (2001 e 2004), para quem o movimento de metropolização trata-se de um momento que articula de diferentes maneiras os níveis e os momentos da vida social, e que ao se territorializar redefine, sem cessar, o quadro da vida existente. É o processo de adequação das cidades ao ritmo, sentido e necessidades do desenvolvimento da sociedade urbano-industrial.

Para Carlos A. de Mattos (2010) os processos chave da nova fase são a reestruturação econômica - o modelo liberal - e a informatização - as novas tecnologias da informação – que possibilitaram a ampliação geográfica do espaço de acumulação. Com isso, ocorreram mudanças nas condições de competitividade, o que induziu um crescente número de empresas a expandir/dispersar sua presença nesse espaço majorado. Ainda, David Harvey em “A Condição Pós-Moderna”, também propõe que a reprodução do capital se dá por ajustes espaciais, fornecendo mais caracterizações para o novo período:

A flexibilidade pós-modernista, por seu turno, é dominada pela ficção, pela fantasia, pelo imaterial (particularmente do dinheiro), pelo capital fictício, pelas imagens, pela efemeridade, pelo acaso e pela flexibilidade em técnicas de produção, mercados de trabalho e nichos de consumo; no entanto, ela também personifica fortes compromissos com o Ser e com o lugar, uma inclinação para a política carismática, preocupações com a ontologia e instituições estáveis favorecidas pelo neoconservadorismo (HARVEY, 2009, pp. 304-305)

O que se observa, a partir de então, é uma tendência a localização principalmente nas grandes aglomerações urbanas. Vale ressaltar que de certa maneira esse “contínuos” urbanos são uma herança do modelo de acumulação fordista, este que por sua tendência de maior rigidez forneceu um certo grau de estabilidade não só das estruturas técnicas instaladas, mas também político-institucional (HARVEY, 2009).

Com isso, ocorreram mudanças substanciais na geografia econômica mundial, entre os quais cumpriu um papel central a recuperação da importância de numerosas grandes aglomerações urbanas. A medida que estas aglomerações foram se imbricando na dinâmica produtiva globalizada, uma verdadeira metamorfose começou a afetar tanto a sua organização e funcionamento, como a sua morfologia e aparência.

Esse é então o quadro de análise para o estudo da configuração do espaço esteiense. Ainda, a níveis mais específicos de análise, há influência de Horacio Capel Saéz (1983 e 2013), principalmente no que diz respeito “ao que observar” dentro da análise, sejam os marcos jurídicos regulatórios e os agentes envolvidos e suas estratégias, afim identificar os fatores do crescimento urbano de Esteio, em relação aos eventos do próprio Município e a Metrópole.

Em relação aos demais dados, fontes e materiais consultados atinentes à comunidade esteiense, fazem parte as análises desenvolvidas pelo Observatório das

Metrópoles (2009 e 2015), os Censos e demais pesquisas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – onde destacamos a “Enciclopédia dos Municípios Brasileiros”, de 1959, que trouxe informações sobre o recém emancipado Município de Esteio e alguns registros fotográficos realizados com a finalidade de compor a publicação à época - as pesquisas desenvolvidas pela Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul (FEE-RS) - principalmente as que recuperam dados do período de 1960 a 1980 - as fontes diretas (legislações anteriores, registros fotográficos, jornais, etc.), as fotografias aéreas (datando de 1953, 1964 e 1975) obtidas com o acervo da Biblioteca do Instituto de Geociências da Universidade Federal (UFRGS), com o 1º Centro de Geoinformação do Exército Brasileiro (1ºCGEO) e com a Companhia de Pesquisa de Recursos Mineiras (CPRM), e os Mapas com escala de 1:25.000 e 1:50.000 obtidos também com a Biblioteca da UFRGS.

Por fim, algumas publicações que são de valia extrema no quadro de informações escassas do Município, são os livros “Esteio – Obra e Progresso de um Povo: 1º Volume” (1958), escrito por Lufredina Araújo Gaya e Diva Andrade, “Esteio – Obra e Progresso de um Povo: 2º Volume” (1973), escrito somente por Lufredina, “Esteio - 30 Anos em Revista” (1985), uma publicação oficial da administração municipal, o livro “Esteio 40 anos – Uma história de trabalhos e realizações” (1995), de José Antônio Pinheiro Machado, e o livro “Ao Longo dos Trilhos” de autoria de Miguel Luz (2005), que embora não sejam todos de um rigor científico, são as únicas publicações que apresentam informações, relatos e dados específicos de Esteio.

Nos capítulos seguintes desenvolveremos a proposta dos “Momentos da Configuração Espacial Esteiense”, divididos em quatro momentos, dentro de dois macro contextos.

O contexto da Metrópole Industrial, abarca o Primeiro Momento (1920 a 1950), marcando um período pré-emancipação política e de instalação da indústria de modelo fordista, e o Segundo Momento (1950 a 1980), onde Esteio torna-se independente e consolida-se a produção industrial e a relação metropolitana.

O Terceiro Momento (1980 a 2000) e Quarto Momento (pós 2000) estão sob o contexto da Metrópole Contemporânea, onde surgem e passam a imperar os nexos de uma economia globalizada e de arquitetura produtiva flexível. Estes dois momentos marcam a prevalência do setor de serviços na composição econômica do Município, acompanhando o movimento da RMPA, e o adensamento da urbanização.

Para proceder com essa periodização levou-se em conta os sistemas técnicos instalados e as diversas formas e configurações espaciais decorrentes de tais sistemas, relacionando os momentos da configuração espacial esteiense com as características gerais do processo de metropolização, no período fordista e no período contemporâneo.

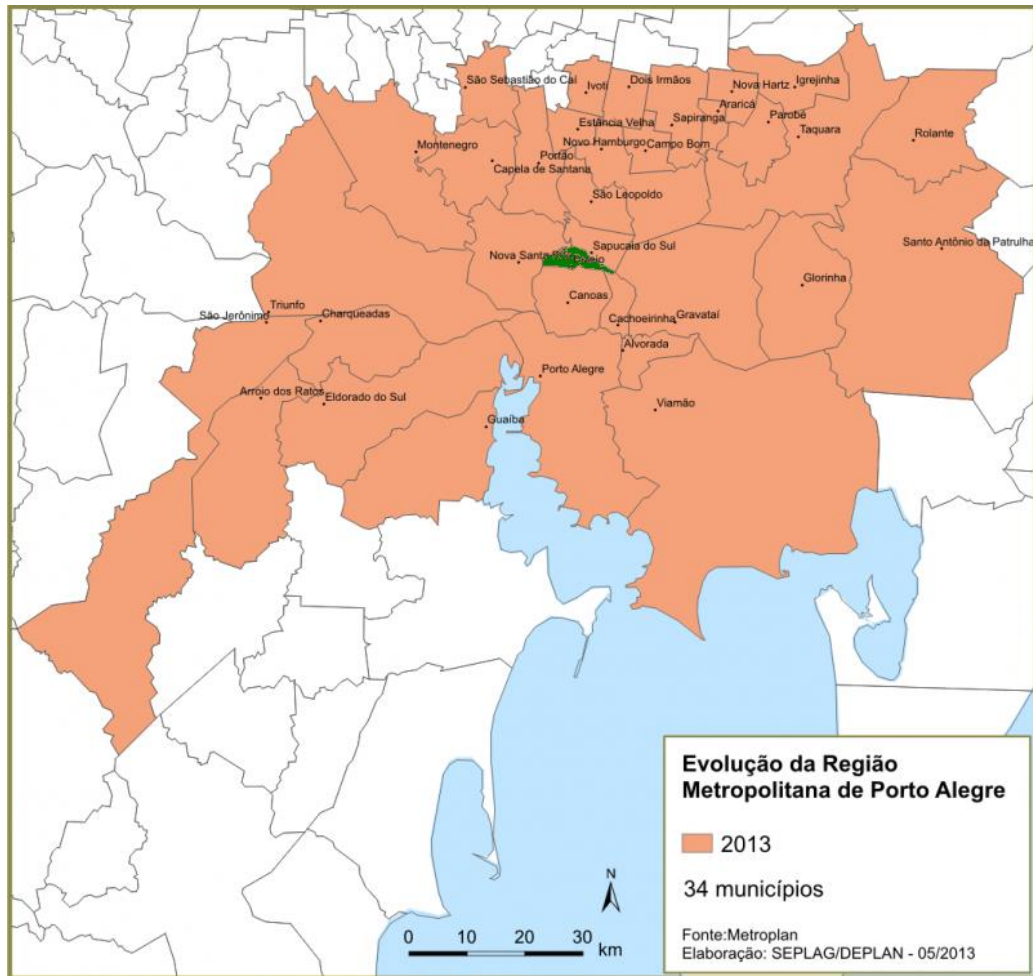
3 MOMENTOS DA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIENSE

Esteio é um município que compõe a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), tendo se emancipado de São Leopoldo em 1955. Em termos de território administrativo possui uma área modesta, com 27,68 km², se comparado aos municípios limítrofes – ao norte, Sapucaia do Sul, com 58,31 km²; a noroeste, junto ao Rio dos Sinos, Nova Santa Rita, com 217,87 km²; Canoas, ao sul, com 131,10 km²; a noroeste e oeste, Gravataí e Cachoeirinha, com respectivamente 463,50 km² e 44,02 km² (cartograma 2 e imagem 1).

Segundo o último levantamento censitário realizado pelo IBGE, em 2010, o município contava com 80.755 habitantes, sendo que desse número, 80.643 residiam em área urbana, ou seja, 99,86% da população, apresentando a maior densidade demográfica do Rio Grande do Sul, 2.917,87 hab/km². Possui também a menor taxa de analfabetismo da região metropolitana, 2,7%, e segundo IDHM mais elevado, 0,754.

Para o mesmo período, a composição econômica setorial da cidade era de 67,1% por serviços, 18,7% indústria, 14,3% impostos e 0,03% pelo setor agropecuário. O PIB *per capita* era de R\$ 31.753,76 (R\$ 25.988,74 pela série revisada), acima da média nacional de R\$ 19.763,93. Por sua vez, o valor do rendimento mensal domiciliar *per capita* apontado no universo dos indicadores sociais pelo Censo de 2010, era de R\$ 799,00.

A título de comparação, os dados do município de Porto Alegre eram de 70,7% serviços, 12,8% indústria, 16,5% impostos e 0,05% agropecuária. O PIB *per capita* era de R\$ 30.473,24 (R\$ 30.302,72 pela série revisada), e o valor do rendimento mensal domiciliar *per capita* de R\$ 1.431,00 (quadro 1).



Cartograma 2. – Configuração Territorial da Região Metropolitana de Porto Alegre.
Adaptado de: Metroplan, 2013.

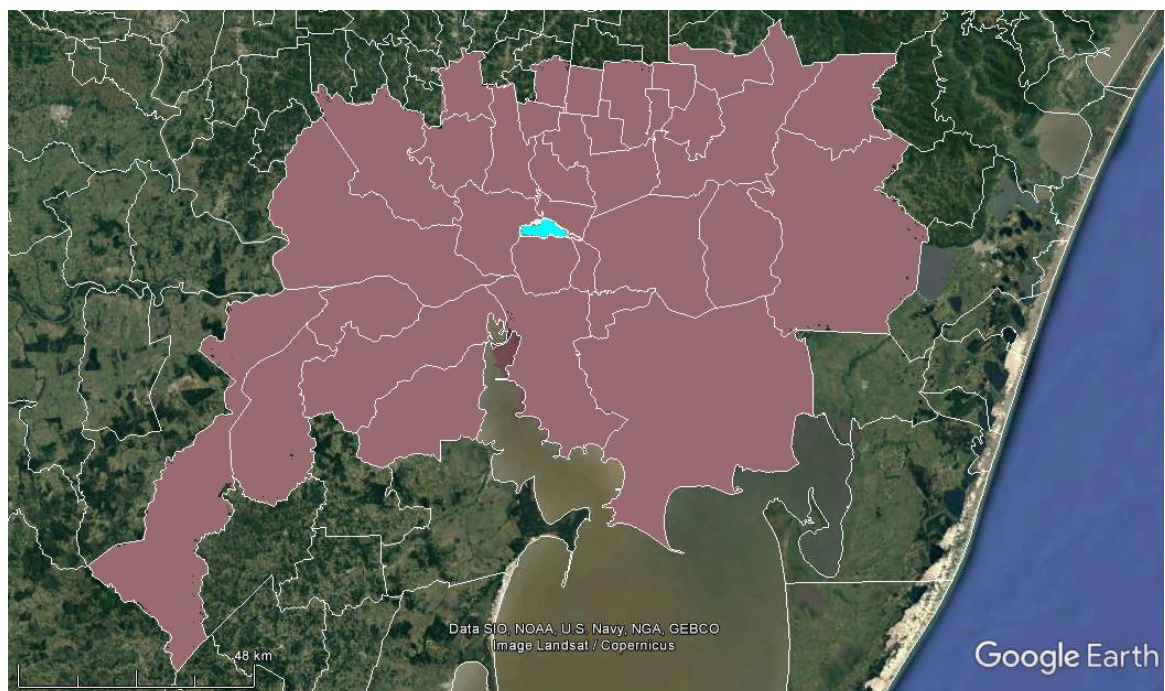


Imagem 1. – Imagem de satélite para a RMPA, destacando Esteio.
Fonte: Google Earth. Elaboração: César Berzagui, 2017

PIB 2010 (x1000 R\$)		
MUNICÍPIO	ESTEIO	PORTO ALEGRE
VAB Agropecuária	838,00	21.941,00
VAB Indústria	478.423,00	5.476.191,00
VAB Serviços*	1.719.378,00	30.345.456,00
Impostos	365.637,00	7.103.897,00
PIB	2.564.275,00	42.947.485,00

Quadro 1. – Composição do PIB de Esteio em comparação à Porto Alegre. (Séries Encerradas) VAB² por setor de atividade 2010.

*Inclusive Administração, Saúde e Educação Públicas e Seguridade Social.

Fonte IBGE 2010

Esteio tem acesso a relevantes conexões rodoviárias: a oeste com a BR-116, de alcance nacional; também a oeste, com a chamada “Rodovia do Parque” BR-448, de alcance regional, alternativa de acesso expresso a Porto Alegre e entroncamento com a BR-386; e na porção norte do município, no sentido oeste-leste, tem acesso à ERS-118, rodovia de importante conexão “intrametropolitana”. Destaca-se também o serviço de trens urbanos, Trensurb, permitindo grandes deslocamentos de população e integração entre o eixo sul-norte da RMPA.

De acordo com os dados apresentados pela Prefeitura Municipal em seu Portal Eletrônico (não atualizados desde a primeira consulta, em 2015, até 2017), são 2.602 pontos de serviços, 2.121 pontos de comércio e 393 indústrias (das quais se destacam os ramos da metalurgia, vestuário, tecidos, produtos alimentares e mecânica, manufaturando óleo vegetal, produtos plásticos, papel, cimento, ração e proteína vegetal). O censo educacional de 2009, apontou 35 escolas de ensino fundamental (12.449 matrículas), 10 escolas de ensino médio (3.240 matrículas) e 33 pré-escolas

² VAB: informe contábil que evidencia, de forma sintética, os valores correspondentes à formação da riqueza gerada em determinado período e sua respectiva distribuição (...) é calculada a partir da diferença entre o valor de sua produção e dos bens e serviços produzidos por terceiros utilizados no processo de produção. (...) sendo usado como índice de avaliação do desempenho social a medida que demonstra, na distribuição de riqueza gerada, a participação dos empregados, do Governo, dos agentes financeiros e de acionistas. O valor agregado demonstra, ainda, a efetiva contribuição das empresas, dentro de uma visão global de desempenho, para a geração de riqueza da economia da qual está inserida, sendo resultado do esforço conjugado de todos os fatores de produção.

Fonte: FEE. 2017

(1.341 matrículas). Há também ensino técnico-profissional em 4 estabelecimentos, com 607 matrículas, destacando-se a escola de educação profissional do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial-SENAI. Ainda há o registro de 33 estabelecimentos de saúde, 12 atendendo pelo SUS, desse número sendo 1 Hospital.

Em linhas gerais, é esse o panorama para se caracterizar o município, apresentando um quadro aparente do atual – é o que fazem organismos de Estado e outras instituições, quando necessário falar sobre Esteio. No entanto, como seria a mesma descrição e caracterização dos fenômenos sincrônicos (no sentido de Milton Santos) ou horizontais (no sentido de Lefebvre) se fosse posta em curso algumas décadas atrás? Mesmo que fossem utilizadas as mesmas variáveis, a percepção das dinâmicas seria a mesma? Quais das variáveis seriam fruto de embates políticos, ou de interesses políticos, do lugar ou de atores externos?

Faremos uma tentativa de identificação das continuidades e descontinuidades que conformam o espaço esteiense, analisando a gênese e o desenrolar do processo de urbanização do município, principalmente algo que nos pareceu à primeira vista muito evidente: a produção industrial foi determinante, ao longo do tempo, para construção da urbanização esteiense.

É certo que, em razão da lacuna bibliográfica específica que fale sobre Esteio, não serão aqui esgotadas todas as análises, nem teríamos capacidade para tanto. Embora tenha-se fixado como período inicial a emancipação, existe a necessidade de retornar um pouco mais no tempo.

O trabalho será estruturado por momentos da (re)produção do Capital, em razão dos sistemas técnicos instalados, e partindo disso o desenrolar das diferentes fases (aparecimento, sucessão, manutenção) das formas e configurações no espaço esteiense, bem como por sua relação com as características gerais do processo de metropolização, na metrópole industrial e na metrópole contemporânea.

Esses momentos não são estanques, tanto em razão da permanência da ação de “famílias de técnicas”, como pela própria natureza da ação no espaço - em cada momento a sociedade está agindo sobre ela própria, e jamais sobre a materialidade exclusivamente, ela não executa um agir sobre uma realidade simplesmente física, mas sim o faz sobre objetos portadores de uma realidade social, “formas-conteúdo”, ou seja, objetos sociais que já são portadores de um valor. A ideia de forma-conteúdo apresentada por Milton Santos, “une o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social”, supondo também a

análise do espaço como “um conjunto inseparável de sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 2009, p.103).

A cada evento, quando são afetadas as condições de um processo em curso, a forma se recria. Assim,

a forma-conteúdo não pode ser considerada, apenas, como forma, nem, apenas, como conteúdo. Ela significa que o evento, para se realizar, encaixa-se na forma disponível mais adequada a que se realizem as funções de que é portador. Por outro lado, desde o momento em que o evento se dá, a forma, o objeto que o acolhe ganha uma outra significação, provinda desse encontro. Em termos de significação e de realidade, um não pode ser entendido sem o outro, e, de fato, um não existe sem o outro. Não há como vê-los separadamente (SANTOS, 2009, p. 102).

É por esse motivo que a existência dos objetos depende de sua inserção numa série de eventos - de ordem vertical - e a sua existência geográfica é dada “pelas relações sociais a que o objeto se subordina, e que determinam as relações técnicas ou de vizinhança mantidas com outros objetos – uma ordem horizontal. Sua significação é sempre relativa” (*ibidem*, p. 102).

Posto isso, pode surgir o questionamento, *mas não se está aqui tentando atribuir valor a visão centrada em Esteio, de certa maneira fazendo uma crítica às abordagens “relativistas” do município?* A própria afirmação de Milton Santos já responde ao questionamento, primeiro porque se considerarmos a delimitação “da simples porção de terra Esteio”, perde-se a noção da totalidade, sendo uma forma sem sentido se operada isoladamente, e segundo porque os objetos e redes instaladas respondem a ordens verticais, ganhando significado no seu funcionamento horizontal e solidário na escala do município. A crítica principal não está em tratar-se do relativo, e sim da quase ausência de sistematizações do conhecimento que coloquem Esteio como foco de análise.

A escolha de utilização do termo “momento”, ao invés de simplesmente períodos da abordagem, se deve à amplitude de significados que pode atribuir a relação tempo e espaço para o presente estudo. Momento, na definição pelo dicionário³ pode ser entendido como instante, oportunidade, circunstância ou ocasião

³ FERREIRA, A. B. H.. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 1ª Ed.10ªReimp. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975.

e trazendo ainda a contribuição da Física⁴, há o momento de inércia, que é uma grandeza (logo mensurável) representativa do estado de movimento de um corpo em rotação; quanto maior for o momento, mais dificuldade haverá em alterar o movimento do corpo, e inversamente, quanto menor o momento de inércia, menor dificuldade em alterar-se o movimento.

Considerando a reprodução capitalista representada num momento, cada alteração na configuração espacial, por exemplo, a instalação de uma indústria, de infraestruturas ou a construção de edifícios, altera a configuração de “inércia” do sistema, assim como pode ser alterada essa “inércia” se a função de uma determinada forma passa também por uma transformação.

A sociedade se geografiza através dessas formas, atribuindo-lhes uma função que, ao longo da história vai mudando. O espaço é a síntese, sempre provisória, entre o conteúdo social e as formas espaciais. Mas a contradição principal é entre sociedade e espaço, entre um presente invasor e ubíquo que nunca se realiza completamente, e um presente localizado, que também é passado objetivado nas formas sociais e nas formas geográficas encontradas. (SANTOS, 2009, p.109)

A ação se dá sobre objetos “já agidos”, isto é, portadores de ações concluídas, mas ainda presentes. Esses objetos da ação são, desse modo, dotados de uma presença humana e por ela qualificados. “Os objetos não mudam de lugar, mas mudam de função, isto é, de significação, de valor sistêmico” (*ibidem*, p. 103).

O momento assume então aqui um significado multidimensional. Diz respeito a um determinado recorte de tempo delimitando uma determinada articulação de processos, estruturas, funções e formas. Quando algum evento altera essa articulação, cria-se um novo momento, um arranjo diverso e não necessariamente antagônico ou que suplante o anterior.

Dividiu-se a análise em dois contextos de metropolização e quatro momentos da configuração espacial esteiense, estando representadas as transições com limites abertos, posto que as ações e estruturas das diferentes gerações se superpõe (figura 1).

⁴ SILVA, D. C.M.. **Sistema em rotação – momento de inércia**. Brasil Escola. Disponível em <<http://brasilestola.uol.com.br/fisica/sistema-rotacao-momento-inercia.htm>>. Acesso em 07 de junho de 2017.

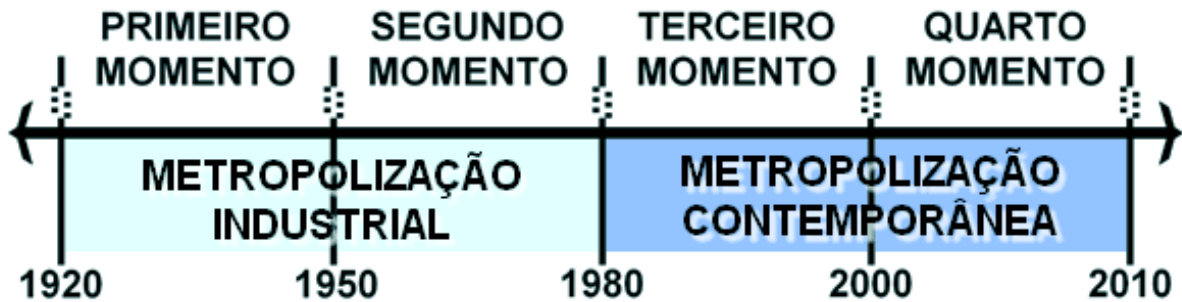


Figura 1. – Esquema da divisão dos momentos de análise da configuração espacial esteiense.
Elaboração: César Berzagui.

O primeiro momento compreende a construção das redes pioneiras de transporte de grande capacidade (ferrovia e rodovia), ligando São Leopoldo à Porto Alegre, o loteamento da área e a instalação das primeiras indústrias, a Sociedade Industrial Três Portos S.A, beneficiadora de celulose, a Cimento Portland Gaúcho e a Brasilit, além de pequenas unidades fabris. É um período relativamente longo, iniciando ao final do século XIX, ficando a análise concentrada nas décadas de 1920 até 1950.

O segundo momento marca a emancipação política de Esteio e consolidação industrial do novo município, com a instalação principalmente das empresas SAMRIG e Bettanin, o surgimento dos primeiros centros de distribuição e logística decorrente da construção da Refinaria Alberto Pasqualini em Canoas, além da delimitação do Parque de Exposições Assis Brasil. Através da concentração produtiva e populacional principiam no final da década de 1970 os primeiros movimentos de reconhecimento de uma região metropolitana de Porto Alegre (RMPA). Compreende o período das décadas de 1950 a 1980.

O terceiro momento compõe-se pelo período de 1980 a 2000. Marca a consolidação do eixo norte-sul da Região Metropolitana de Porto Alegre, com o Trensurb, e expansão à leste com a construção da ERS-118, reforçando e intensificando os processos de integração metropolitanos. Indica também a queda da participação da Indústria na composição econômica da região e também do município.

O quarto momento, por fim, assinala a superação da indústria pelo setor terciário na importância econômica municipal. No caso esteiense, a redução ou encerramento de atividades industriais e o crescimento das atividades de logística e distribuição (destaca-se a construção da via-expressa Rodovia do Parque, BR-448), bem como observa-se o incremento do número de projetos imobiliários. Esse período

abrange as décadas pós 2000 e 2010, ficando o limite temporal aberto para incluir o período atual.

No intuito de demonstrar a configuração espacial para cada momento, foram confeccionados quatro mapas utilizando-se de imagens aéreas (1953, 1964 e 1975), mapas do Serviço Geográfico do Exército Brasileiro (1940 e 1980) e imagens do Google Earth (1986, 1997, 2010 e 2014). Definiram-se algumas categorias de classificação e análise cujos parâmetros embasaram-se em dados empíricos e compilações da legislação e planos diretores. São elas:

- Limites e marcos naturais (limite municipal e Rio dos Sinos);
- Vias de transporte (ferrorvia, Trensurb e rodovias);
- Indústria;
- Centros de distribuição e logística (centros de distribuição de combustíveis e centros de distribuição logística);
- Parque de exposições Assis Brasil (cuja área pertence ao Estado do Rio Grande do Sul);
- Urbanização consolidada (onde a malha urbana consolidou-se, com arruamento definido e/ou densidade de construções, independentemente do uso);
- Zona de expansão (áreas de expansão da malha urbana);
- Zona rural (áreas onde há produção rural ou não há presença da urbanização, ficando as eventuais áreas de banhado e áreas de preservação dentro dessa categoria).

Para uma melhor compreensão do mapa resultante apresentar-se-á também o “*layer base*” das espacializações das classes através da sobreposição de camadas – primeiro o produto cartográfico gerado através das análises, em seguida apresentando o produto sobre a imagem ou mapa originais e, por fim, os registros originais.

3.1 MOMENTOS DA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIENSE: NA METRÓPOLE INDUSTRIAL

O período de análise aqui proposto se estende das décadas de 1920, quando se passa a experimentar de maneira mais evidente a ação de um modelo de produção racionalizado por bases fordistas, até a década de 1980, quando o modelo dá os seus sinais de superação para o contexto da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA).

O fenômeno metropolitano no Rio Grande do Sul passou a ser discutido ao redor da metade da década de 1950, quando se registrou um rápido crescimento demográfico (quadro 2) dos municípios limítrofes de Porto Alegre e da capital em si. Conseqüentemente, alguns problemas de ordem restrita ao lugar acabaram por se expandir, assumindo um caráter regional.

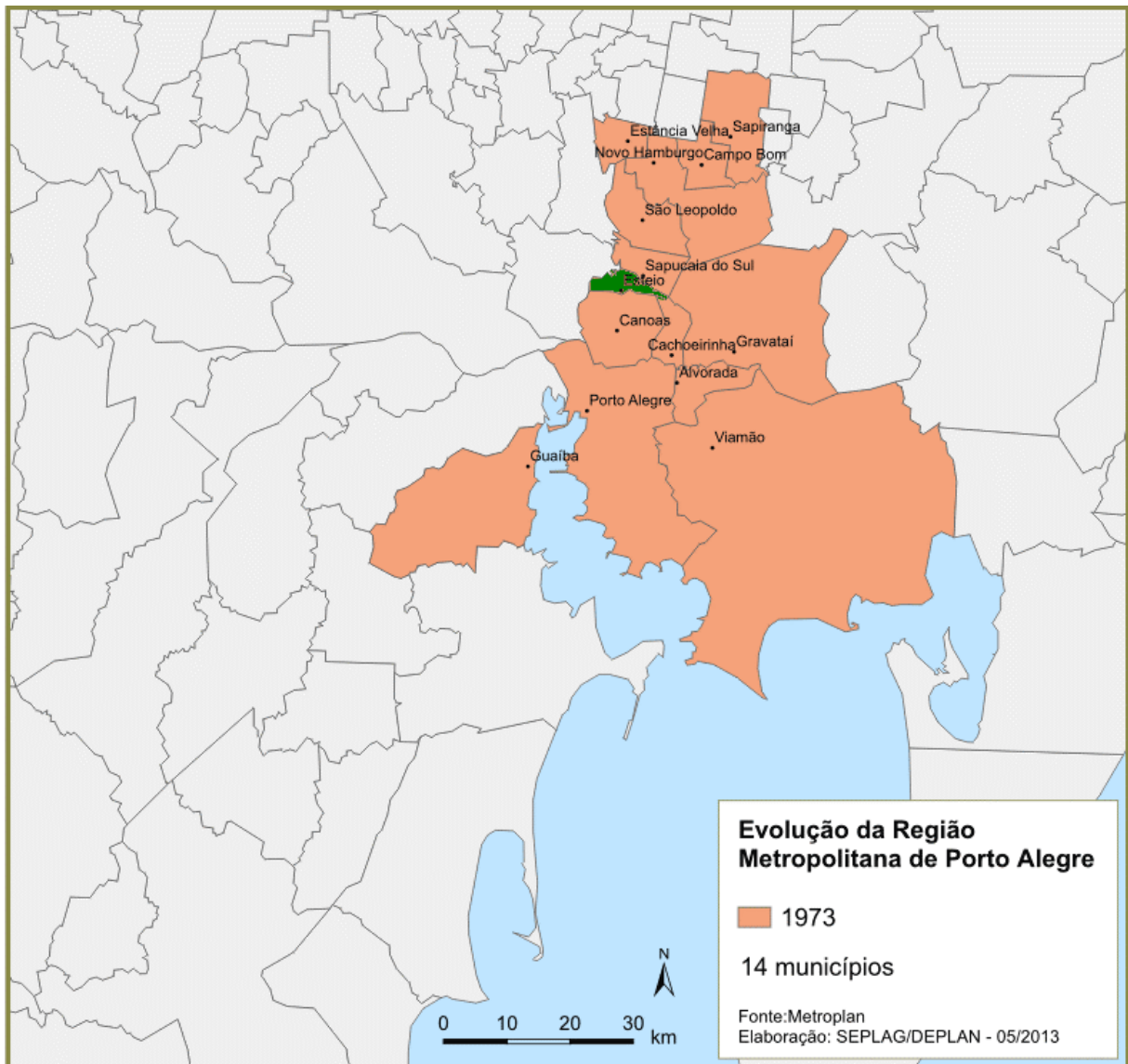
A evidência desse processo de metropolização veio com processos de conurbação, intensificação dos fluxos (de pessoas e de capital), além do já referido crescimento populacional. Para Paulo Soares (2015), a caracterização básica da metropolização se dá pela concentração seletiva de capitais, estruturas de gestão, bens, serviços, pessoas e informações em alguns espaços privilegiados pela sua posição no território.

A política de substituição das importações adotada pelo Brasil, iniciada nos anos 1930, fez com que o país experimentasse um rápido crescimento econômico (quadro 3), determinando uma notável expansão urbana nas três décadas seguintes, “fortalecendo aqueles centros que já haviam assumido a hegemonia da rede de cidades na fase primário exportadora” (ALONSO, 2008, p. 4).

Até 1940 somente seis municípios compunham o território do que seria a primeira delimitação da RMPA em 1973 (cartograma 3), Porto Alegre, Viamão, Guaíba, São Leopoldo e Novo Hamburgo.

Desmembramentos sucessivos, a partir de novos núcleos se criaram ao longo da ferrovia e da estrada (BR-116) que unem Porto Alegre e Novo Hamburgo, deram origem aos Municípios de Canoas (1940), Esteio (1954), Sapiranga (1954), Estância Velha (1959), Campo Bom (1959) e Sapucaia do Sul (1961). Em 1965, ainda foram criados os Municípios de Alvorada e Cachoeirinha, desmembrados, respectivamente, de Viamão e Gravataí.

Muitos desses desmembramentos resultaram da aceleração do ritmo de urbanização da RMPA, nas décadas de 40 e 50. (CARRION, 1989, p.228)



Cartograma 3 – Composição da RMPA em 1973, destacando Esteio.
Adaptado de: Metroplan, 2013.

Em linhas gerais, pode-se afirmar que foram a ferrovia (instalada no final do século XIX) e a rodovia (finalizada em 1938) foram facilitadores da expansão urbano-industrial desse período. No início dos anos 1940 a ocupação dessa área era rarefeita, consistia basicamente nos núcleos urbanos dos seis municípios citados anteriormente, mas já representava a área com maior desenvolvimento do Estado. Ao todo, a aglomeração emergente tinha 422mil habitantes e gerava 37,47% da produção industrial e ofertava 30,84% dos serviços totais do Estado, o que sugere a concentração do emprego nessa área do Rio Grande do Sul (ALONSO, 2008).

ANO	População Urbana	População Rural	População Total	Grau de Urbanização
1940	320.266	102.323	422.589	75,79
1950	488.319	122.309	610.628	79,97
1960	890.271	146.222	1.036.493	85,89
1970	1.408.414	122.841	1.531.255	91,98
1980	2.148.079	83.313	2.231.392	96,27

Quadro 2 – População urbana, total e rural e grau de urbanização da RMPA de 1940 a 1980.
Fonte: FEE, adaptado de ALONSO, 2008.

ANO	(%)			
	Agropecuária	Indústria	Serviços	Total
1940	3,82	37,47	30,84	22,50
1950	3,75	39,32	36,74	24,73
1960	2,15	42,98	42,67	29,82
1970	2,03	54,83	43,07	36,94
1980	1,80	47,79	44,15	38,21

Quadro 3 – Participação relativa, setorial e total do PIB da RMPA no PIB do Rio Grande do Sul.
Fonte: FEE, adaptado de ALONSO, 2008.

Ainda conforme o autor, nas décadas subsequentes (1950 e 1960) houve uma “explosão” no crescimento da RMPA, principalmente no que diz respeito ao quesito populacional na ordem de 70%, aumentando a ocupação territorial dos municípios (o que será visto especificamente para o caso esteiense), levando a aproximação das malhas urbanas da Região.

Já nas décadas de 1960/1970 verificou-se a mesma tendência de crescimento acelerado da população urbana e total, embora a taxas menores do que as verificadas na década anterior. Do ponto de vista

econômico, os indicadores apontam para uma elevação da concentração territorial da produção industrial e dos serviços. Dois

fatores operaram combinadamente para a consecução desses resultados. De um lado, um cenário de muitas externalidades proporcionado pelo campo aglomerativo da formação metropolitana, uma realidade já nesta época. Isso representava um campo fértil para a expansão capitalista dos empreendimentos já existentes e para atração de investimentos forâneos (ALONSO, 2008, p. 8)

Por fim, com base em David Harvey (2009), pontuamos algumas das características da Metrópole Industrial, como um alto grau de especialização espacial funcional, uniformidade e padronização (da produção e do consumo, tanto de produtos como da forma urbana a se apresentar), homogeneização (social e de produtos), alto consumo de recursos (espacial e natural), alta necessidade de mão de obra (para a execução de tarefas e regulação do preço dos salários), e alta centralização (produtos e processos realizados sob controle de uma mesma empresa).

Passemos então para a análise dos dois primeiros momentos da configuração espacial esteiense dentro do contexto da metrópole industrial.

3.1.1 PRIMEIRO MOMENTO (1920 - 1950)

Apontado como um dos fatores de fixação da população no município, está a construção da ferrovia que ligava as cidades de Porto Alegre a Novo Hamburgo, iniciada em 1871 e concluído o primeiro trecho, entre a capital e São Leopoldo, em 1874 (LUZ, 2005). Desde essa época existe registro de um pequeno conjunto de casas, apontado como sendo de operários que se fixaram durante a construção do empreendimento. Em 1905 é construída a primeira estação, nada mais que uma pequena estrutura de madeira, substituída, em 1928, pela estação de alvenaria (figuras 2 e 3).



Figura 2 – Estação Férrea de Esteio em 1924, estrutura de madeira.
Fonte: LUZ, Miguel, 2005.



Figura 3 – Estação Férrea de Esteio em 1930, estrutura de alvenaria.
Fonte: LUZ, Miguel, 2005.

O impulso para o crescimento da área, então 7º distrito de São Leopoldo, se deu no final da década de 1920 e início da década 1930, com a construção da rodovia ligando Canoas a São Leopoldo, a chamada “Variante dos Eucaliptos”, no mesmo traçado do que seria a BR-2 (atual BR-116). A empresa vencedora da concorrência foi a Dahne, Conceição & CIA.

Durante as obras da rodovia, Ildo Meneghetti, um dos sócios da Dahne, Conceição & CIA, interessou-se por uma área no quilômetro vinte, ampla, plana, conectada pela por tramo ferroviário de norte e sul, e com o acesso rodoviário finalizado, agora bem situada. Negociou a compra das terras com o então proprietário Coronel João Pereira de Vargas Firmo. Em biografia escrita por Enio Meneghetti, desde o princípio as pretensões de seu avô eram de instalar um loteamento industrial, pois considerava a área estratégica:

Em 20 de abril de 1933 foi fundada a Sociedade Territorial do Esteio LTDA., com a finalidade de lotear a área. Compraram 700 hectares na parte mais alta, à direita da rodovia, por 700 contos de réis. Loteada, a área deu origem à Vila do Esteio. O outro lado, situado entre a estrada e o Rio dos Sinos, onde hoje se localiza o Parque de Exposições Assis Brasil, com 1.200 hectares, uma área alagadiça, foi adquirido por Oswaldo Kroeff e Ernani Fleck, por 200 contos de réis (MENEGETTI, 2012, p. 265).

Concomitante à venda dos lotes em 1933, o grupo instalou a Sociedade Industrial Três Portos S.A., indústria de celulose, fabricando papel e papelão, iniciando sua produção em 1935 (figuras 4 e 5).

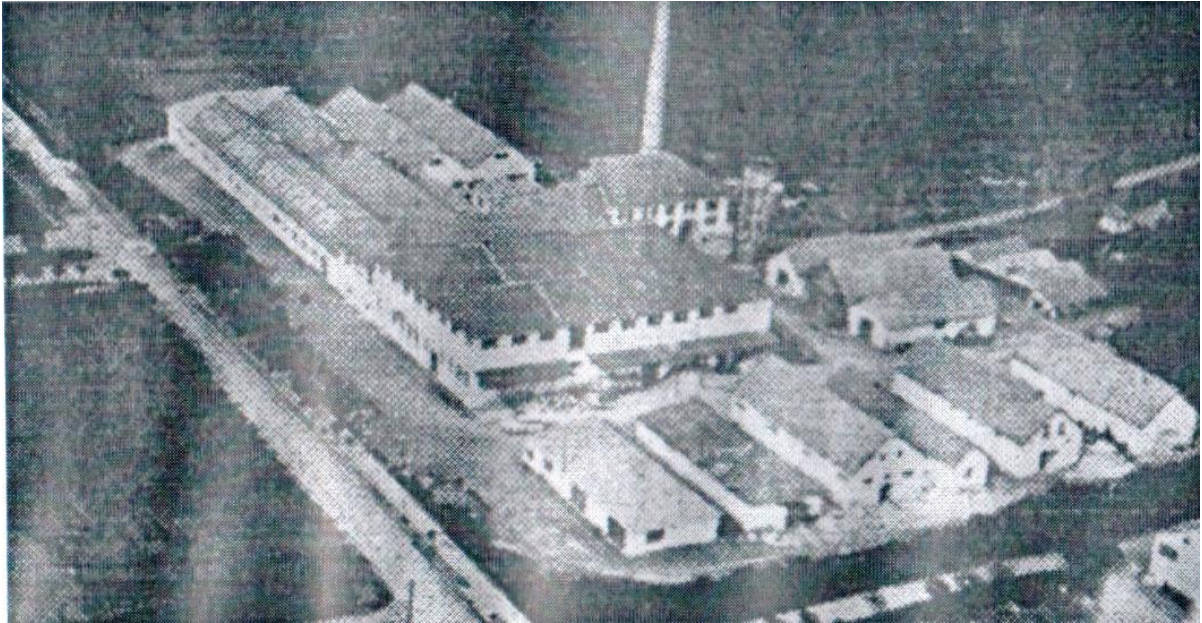


Figura 4. - Vista aérea da Sociedade Industrial Três Portos S.A., primeira indústria do então 7º distrito de São Leopoldo.

Fonte: LUZ, Miguel, 2005.

Com a instalação da indústria e da ocupação dos loteamentos, foi crescendo a importância e o tamanho da Vila de Esteio. Em 1940, em correspondência com 71 assinaturas ao então prefeito de São Leopoldo, Coronel Theodomiro Porto da Fonseca, um abaixo assinado de moradores, industriários e comerciantes, reclama maior atenção às demandas dos moradores e da distância da administração da subprefeitura – então com sede no atual município de Sapucaia -, mostrando uma crescente organização da comunidade:

*“ Esteio – São Leopoldo, 22 de outubro de 1940.
Exmo. Sr. Cel. Theodomiro Porto da Fonseca
Dd. Prefeito Municipal de São Leopoldo*

Respeitosas saudações

Os abaixo assinados, moradores da localidade de Esteio, no 7º distrito do grande município de São Leopoldo, sabiamente admistrado por V. Excia. vem, data vênia, expor e pedir a V. Excia. o seguinte:

Que esta localidade, como é do conhecimento público, há alguns anos, vem se desenvolvendo de uma forma digna notável;

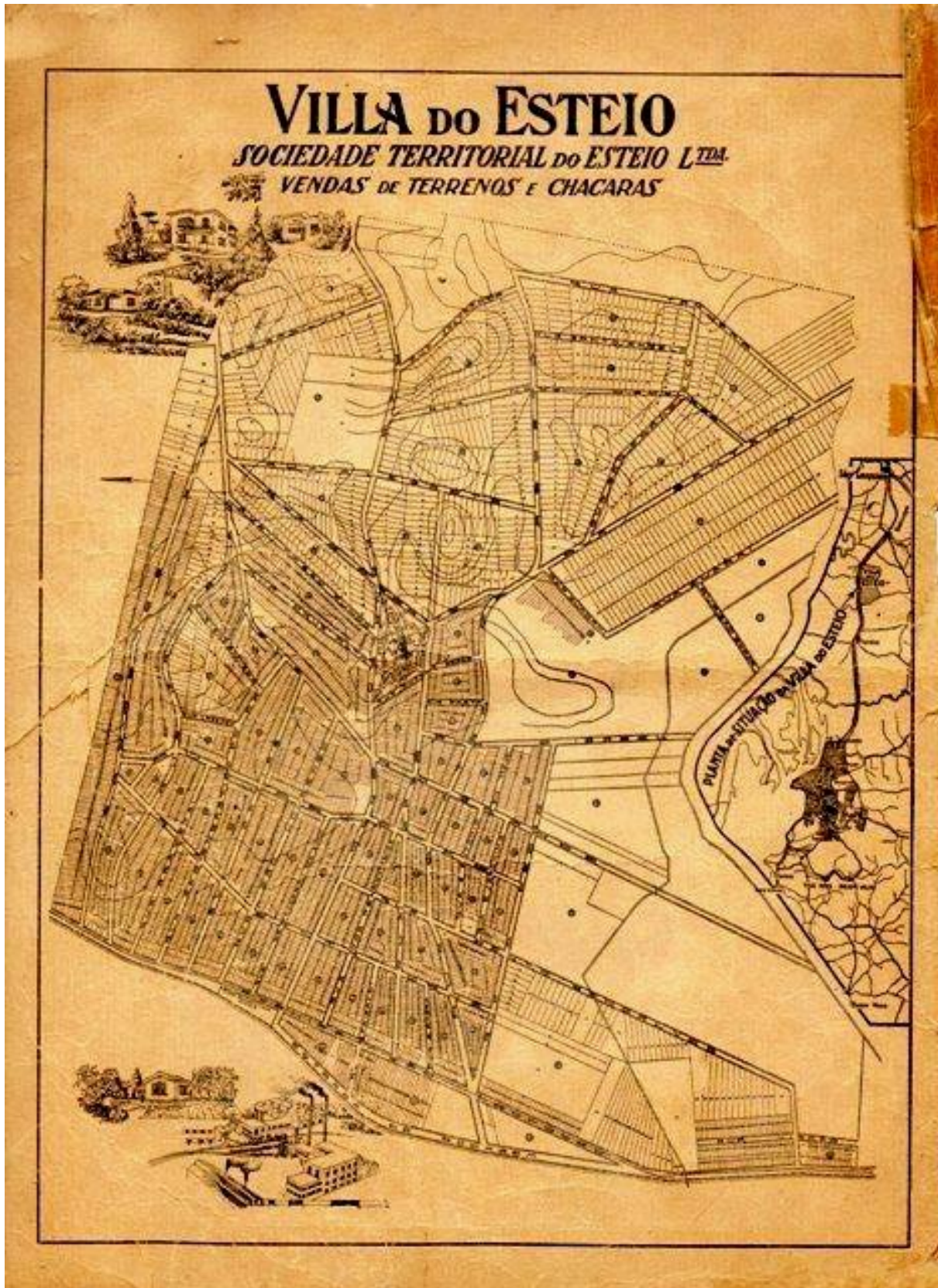


Figura 5. - Croqui do plano de loteamento da Sociedade Territorial do Esteio LTDA. De 1944
Fonte: cedida em formato digital pelo sr. Juarez Duarte. 2016.

Que, sem medo de errar, o número de prédios construídos e existentes, atualmente, é de mil e quatrocentos (1.400), incluindo chalés e casas de alvenaria;

Que o seu desenvolvimento tem sido, sempre, crescente em vista da urbanização e traçados de ruas, elaboradas por diversas empresas loteadoras de terrenos no lugar;

Que o número de indústrias em franca atividade, no Esteio, é de maneira surpreendente, tendo uma arrecadação nada menos de 250:000\$000 (duzentos e cinqüenta contos de reis);

Que o aumento da população de Esteio vem se acentuando dia a dia, dado o desenvolvimento industrial e comercial existentes;

Que os referidos moradores vivem distanciados da sub-prefeitura o que os comprime e lhes dificulta a resolução de muitos casos;

E, dado o exposto, salientando a ausência do subprefeito nesta vila, vem os abaixo-assinados, pedir a V. Excia a criação de uma sub-prefeitura ou a transferência da que existe no 7º distrito (Sapucaia) por ser de justiça dar a importância merecida a esta vila.

Cientes de que o espirito realizador e honesto de V. Excia. bem compreende as aspirações do povo de Esteio, ficaremos agradecidos pela justa decisão que haveis de dar a este pedido.

E, será esta ato mais um dos tantos de clarividência e justiça que caracterizam a administração invulgar de V. Excia.” (LUZ, 2005, pp. 68-69)

Cabe ressaltar que tanto Esteio como Sapucaia, sede do 7º distrito, embora fosse a Vila de Esteio um loteamento privado, ambos respondiam administrativamente à São Leopoldo, o qual se empenhava em atrair investimentos industriais (com o auxílio do Estado) para as proximidades da nova rodovia. Sobre o tema, Felipe Gonçalves escreve o seguinte sobre Sapucaia do Sul:

A era da industrialização na região de Sapucaia do Sul iniciou em 1940 quando o Estado do Rio Grande do Sul e o Município de São Leopoldo concederam isenções de tributos a todas as empresas que viessem ali se estabelecer. A primeira grande empresa que se instalou no distrito de Sapucaia foi a Vacchi & Cia Ltda., de beneficiamento de couros. Em 1945 foi a vez da Siderúrgica Rio-grandense e do Lanifício Kurashiki do Brasil S.A., que propiciou uma comunidade japonesa no município. Logo depois, em 1946 chegava o Lanifício Rio-grandense S.A. - Lansul (GONÇALVES, 2013, pp. 52-53).

É verificável o crescimento do povoado não só pelo número de signatários e o conteúdo da correspondência, mas pelas primeiras aparições nos registros dos órgãos do Estado, mencionado em 1940 pela primeira vez no anuário da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) (figura 6), e em 1942, constando nos itinerários

das linhas de ônibus regulares de 1941 (figura 7), no livro das tábuas itinerárias do Rio Grande do Sul do Departamento Estadual de Estatística.

ESTEIO — Povoado, à margem do arroio Sapucaia, com estação da V. F. do Rio Grande do Sul, linha de Porto Alegre a Uruguaiana. (M. de Canoas).

Figura 6. – Menção ao povoado de Esteio no anuário da VFRGS de 1940.
Fonte: APERS.

TÁBUAS ITINERÁRIAS DO RIO GRANDE DO SUL 67

Percursos, Distâncias e Preços de Passagens das Linhas Regulares de Ônibus Existentes no Estado (1941)

LINHAS	PERCURSOS	Distância em Km.	PREÇOS	
			Simplex	Ida e volta
Nova Petrópolis (Café) — Novo Hamburgo	Picada Café, Picada Holanda, Bom Jardim, Estância Velha	26	8.000	15.000
Novo Hamburgo — P. Alegre	São Leopoldo, Sapucaia, Esteio , Canoas	46	3.000	6.000
Novo Hamburgo — Sapiranga (São Leopoldo)	Campo Bom	18	2.500	5.000
— 0 —				

Figura 7. – Esteio como uma das localidades atendidas por linha regular de ônibus em 1941.
Fonte: APERS.

A inconformidade com o tratamento dado pela autoridade central de São Leopoldo fez com que a comunidade organizasse a 1ª Mostra Industrial de Esteio, indicando que o crescimento da localidade exigia maiores atenções. Ocorrida em 16 de janeiro de 1944, contou com a presença das autoridades municipais e 30 expositores, que apresentavam produtos industrializados e cultivados no lugar: velas, calçados, escovas, calcário, ácido sulfúrico, fechaduras, facas, artigos em baquelite, artigos em alumínio, árvores frutíferas e tantos outros.

Destacaram-se as fábricas do grupo Dahne, Conceição & CIA.: a fábrica de papel Três Portos S.A., então maior estabelecimento do município, e a Companhia de Indústrias Eléctro-Químicas S.A., produzindo sulfato de alumínio, ácido sulfúrico e

explosivos. Eram também estabelecimentos notáveis: Artes de Madeira Taylor; fábrica de cal Caruccio & Cia Ltda.; fábrica de fechaduras Dalva – Jancoski & Cia; Artefatos de Baquelite Ltda, fábrica de massas e artefatos plásticos; fábrica de tesouras, materiais cirúrgicos e graxas, Hartkoff & Ltda.; Fundação Esteio, industrializando artigos em ferro, bronze, latão e alumínio; e por fim, a Indústria Química Velas e Cola do Esteio, especializada na produção de carbureto, sabão e velas (figuras 8 e 9).

Em 1947, instalam-se mais duas indústrias de grande porte na localidade, a Companhia Cimentos Brasileiros, sob o nome de Cimento Portland Gaúcho (figura 10), e a fábrica de artigos em fibrocimento, Brasilit.



Figura 8. - Produtos na 1ª Mostra Industrial de Esteio.
Fonte: LUZ, 2005.



Figura 9. - Pavilhão ao fundo construído especialmente para a mostra.

Fonte: LUZ, 2005.

Com isso, as atenções reclamadas com a mostra de 1944 passaram a ser atendidas, sendo desmembrado em 1948 do 7º distrito de São Leopoldo elevado à categoria de subdistrito e já em 1950 à categoria de 11º distrito. A importância deste começa a crescer, recebendo a visita do então governador Walter Só Jobim, ocasião da qual também foram apresentados os produtos industriais de Esteio (Figura 11).

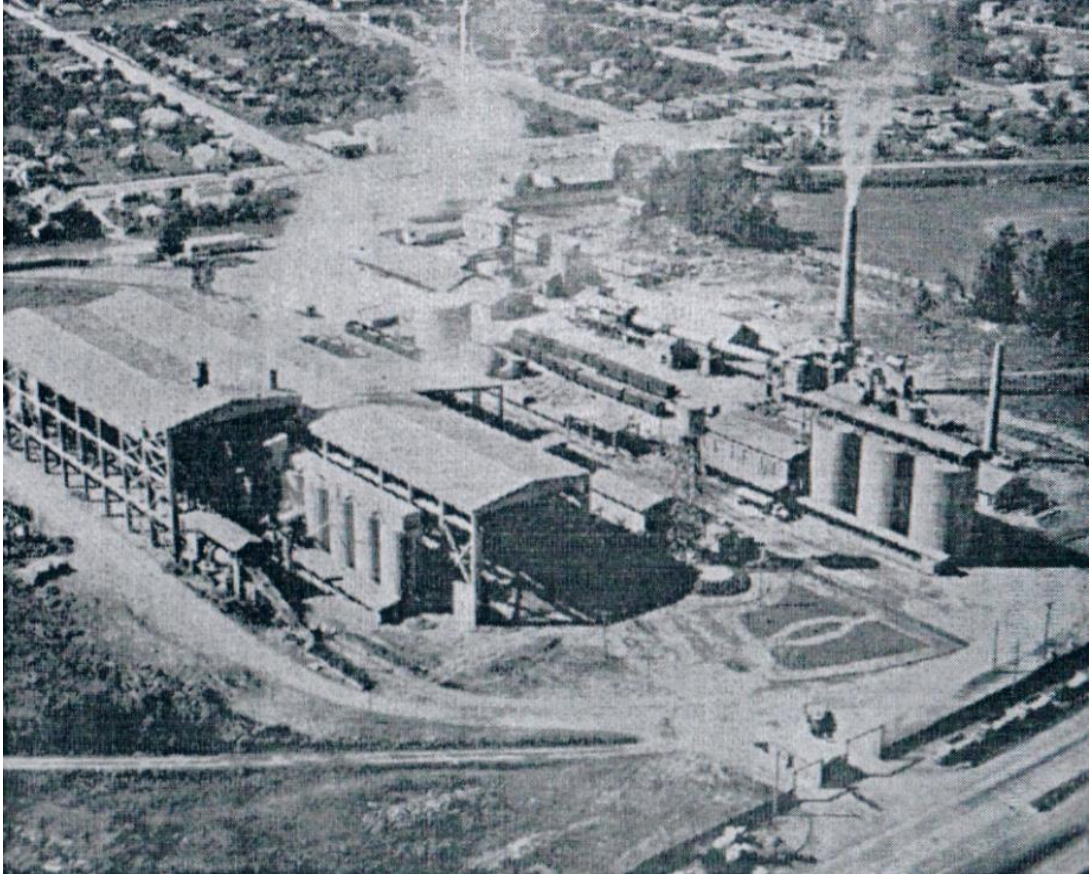


Figura 10. - Vista aérea da fábrica Cimento Portland Gaúcho em Esteio.
Fonte: LUZ, 2005.



Figura 11 - Visita do Governador Walter Só Jobim a Esteio.
Fonte: LUZ, 2005.

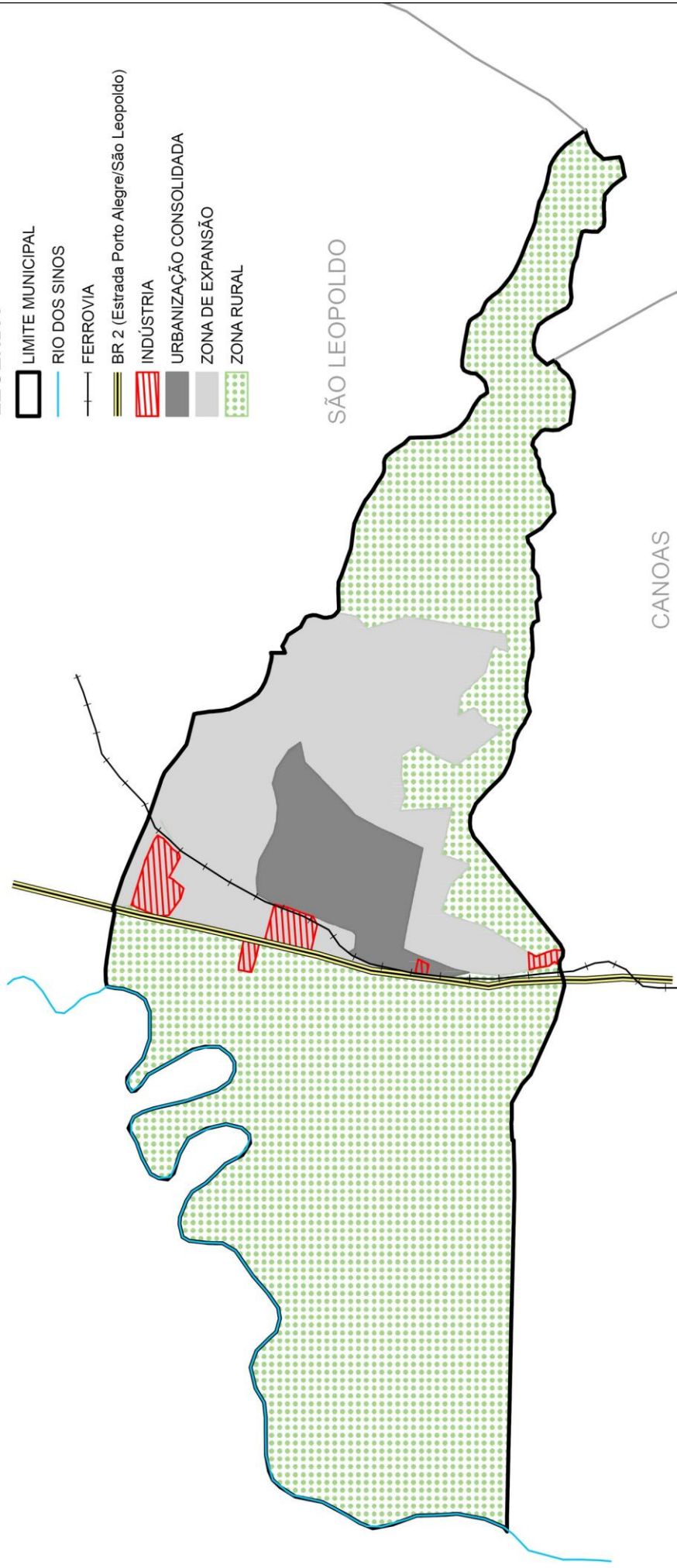
Dentro dessas ações destaca-se a empresa Dahne, Conceição & CIA, responsável pela construção da Rodovia e controladora da Sociedade Industrial Três Portos S.A e da Sociedade Territorial do Esteio LTDA, principais condicionadoras dos processos no período. Já no final da década de 1940, com a ação mais pronunciada do Estado (concedendo benefícios e isenções fiscais), instalaram-se a Cimento Portland Gaúcho e a Brasilit Saint-Gobain, duas indústrias de base que seriam importantes no suprimento de matérias para o crescimento urbano de toda a Região Metropolitana.

Essenciais para a ligação com os centros consumidores dos produtos e conexão mais célere, estiveram os acessos rodoviário (ligação entre São Leopoldo e Porto Alegre) e o acesso ferroviário preexistente.

É possível ver na sobreposição do mapa 1 (p. 62) com a recorte do mapa original de 1940 (imagem 2, p. 64) o aspecto rarefeito da urbanização do período de 1940 a 1950 do que viria a ser a RMPA, estando mais próximas as urbanizações da Guianuba (então denominação de Sapucaia do Sul), até em razão de ser a sede distrital que respondia à São Leopoldo.

Em suma, este primeiro momento caracteriza-se pela atuação de agentes e capitais privados promovendo a urbanização e industrialização do 7º distrito de São Leopoldo, consolidando-se a Vila de Esteio como a urbanização mais pronunciada.

- LEGENDA**
-  LIMITE MUNICIPAL
 -  RIO DOS SINOS
 -  FERROVIA
 -  BR 2 (Estrada Porto Alegre/São Leopoldo)
 -  INDÚSTRIA
 -  URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
 -  ZONA DE EXPANSÃO
 -  ZONA RURAL

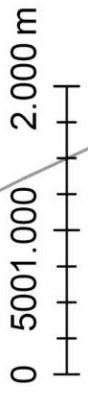


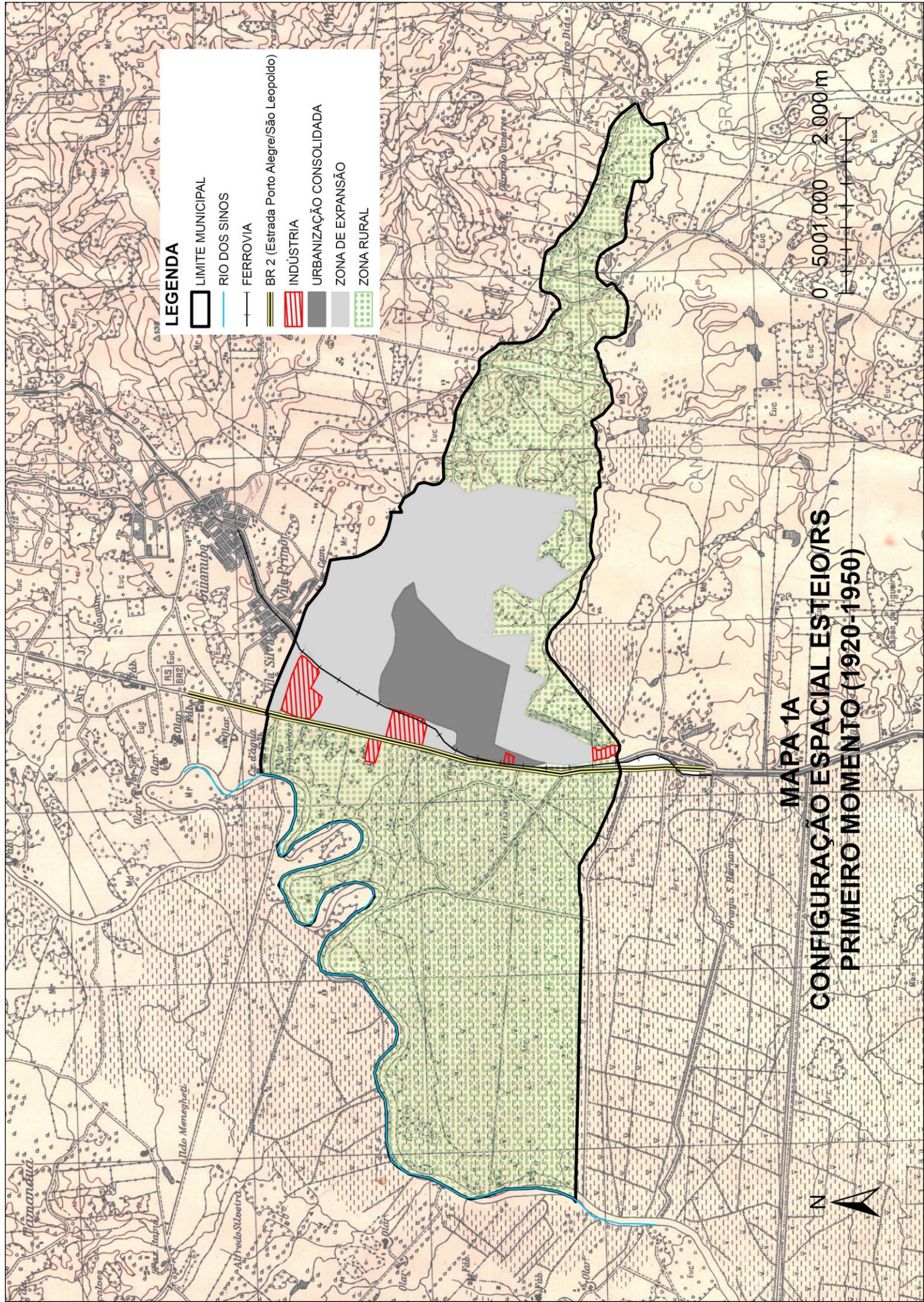
SÃO LEOPOLDO

CANOAS









GRAVATAÍ

MAPA 1
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
PRIMEIRO MOMENTO (1920-1950)





LEGENDA

-  LIMITE MUNICIPAL
-  RIO DOS SINOS
-  FERROVIA
-  BR 2 (Estrada Porto Alegre/São Leopoldo)
-  INDÚSTRIA
-  URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
-  ZONA DE EXPANSÃO
-  ZONA RURAL

MAPA 1A
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
PRIMEIRO MOMENTO (1920-1950)



0 500 1 000 2 000 m

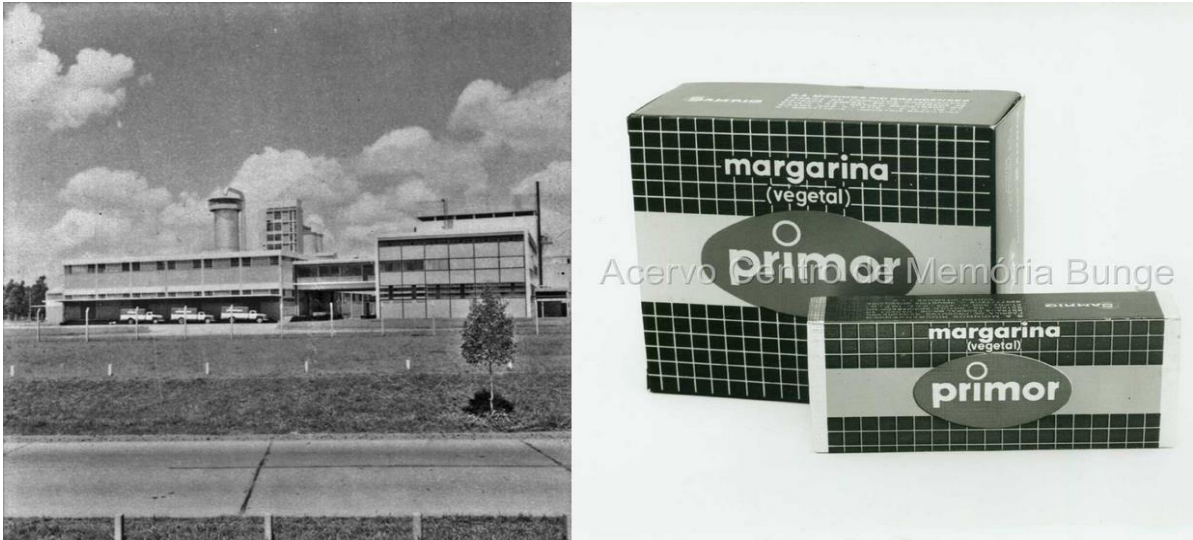


3.1.2 SEGUNDO MOMENTO (1950 – 1980)

O segundo momento marca a emancipação política de Esteio e consolidação industrial do município. É quando principiam os movimentos de reconhecimento da RMPA, através da concentração produtiva e populacional.

Instalar-se-ia ainda no período pré-emancipatório, a indústria de escovas, pincéis e utilidades de matéria plástica Bettanin Industrial S.A., em 1954, oriunda dos primeiros movimentos de expansão da mancha industrial de Porto Alegre (ALONSO, 2008), assim como se finalizaria a construção na localidade do trecho duplicado e pavimentada com blocos de concreto da Rodovia BR-2 (atual 116), sobre o mesmo traçado da antiga Variante dos Eucaliptos. Todos esses fatores causaram uma agitação política e, ao que indica, uma formação da ideia de comunidade entre os moradores, o que culminou em 1953 com o plebiscito emancipatório, 1954 com a eleição para prefeito e em 1955 com a posse de Luiz Alécio Frainer (Partido Trabalhista Brasileiro, PTB) (GAYA & ANDRADE, 1960).

Em 1958 instalou-se a fábrica (figura 12) da S.A. Moinhos Riograndenses (SAMRIG), já desde a sua fundação tendo a multinacional Bunge como acionista, beneficiando o “inovador” grão de soja, que tinha o seu transporte feito via terrestre pelos modais ferroviários e rodoviários, chegando diretamente na planta processadora, articulando a cadeia agrícola da soja para convergir nesse nó metropolitano, sendo ali refinados dois produtos marcantes do modo de vida metropolitano das décadas de 1960 e 1970: o azeite e a margarina (figura 13).



Figuras 12 e 13. - A planta processadora de soja da SAMRIG e Margarina Primor.
Fontes: IBGE, 1959; BUNGE, 1960.

Isso requeria uma mudança de hábitos de consumo na sociedade, inclusive com ações de marketing, inovadoras para o período, e atuação direta da empresa na difusão de câmeras frigoríficas para conservação da margarina (figuras 14 e 15), bem como, requeria alto conhecimento técnico seu processo de fabricação - o que foi feito com treinamentos e aquisição de equipamentos estadunidenses. Ainda, na mesma década, a planta industrial de Esteio foi a pioneira na América Latina a processar a proteína isolada de soja, amplamente utilizada na fabricação de embutidos, concentrados lácteos, indústria farmacêutica, além de outros usos na indústria alimentícia (BUNGE, 2011).



Figuras 14 e 15. - Ações de marketing divulgando o óleo de Soja Primor.
Fonte: BUNGE, 1958.

É a partir desse período, com a emancipação, que se encontram estatísticas da produção, marcando uma acentuada importância da participação industrial na vida econômica do município (quadro 4).

COMPOSIÇÃO SETORIAL ESTEIO				
ANO	ÍNDICES PERCENTUAIS / TOTAL			PIB
	AGRO. (%)	IND. (%)	TOTAL SERV. (%)	
1959	0,9	70,71	28,39	978159 CR\$
1970	0,23	61,31	38,45	121868.89 CR\$
1975	0,44	62,04	37,53	623086.14 CR\$

Quadro 4. – Composição da Renda Interna Setorial de Esteio.
Fonte: FEE.

Esteio era então um município industrial, composto pela indústria pesada e de transformação: cimento, gêneros alimentícios e derivados para indústria, rações, pincéis e escovas.

O crescimento da indústria acompanhou também o crescimento populacional do município, mais que triplicando desde a primeira contagem após emancipado, destacando-se que a composição sempre majoritariamente urbana (quadro 5).

POPULAÇÃO/TAXA DE URBANIZAÇÃO				
Ano	População	Situação do domicílio		
	Total	Urbana	Rural	Taxa de Urb.
1956	15030	1420	1010	93,28%
1959	21332	-	-	-
1970	34597	32895	1702	95,08%
1980	50963	50206	757	98,51%

Quadro 5. – População e distribuição entre rural e urbana de Esteio.
Fonte: FEE e IBGE.

Destaca-se o desenvolvimento das empresas ligadas à Bettanin, divididas em empresas industriais independentes conforme o ramo da produção, entre 1960 e

1970, fundadas a Atlas S.A. (pincéis e acessórios para pintura), Sanremo S.A. (utilidades domésticas), e com aquisição de novos terrenos, aumentando as plantas de produção, a Primafer S.A. (produtos e acessórios domésticos).

No mesmo período, os municípios vizinhos também experimentaram crescimento industrial, evidenciando-se Canoas, que destinou a sua parcela norte, limítrofe com Esteio, para o assentamento da sua indústria pesada: em 1961 Coemsa (indústria de geradores elétricos), em 1968 Refinaria Alberto Pasqualini (REFAP), cujos efeitos dentro da composição esteiense foram maiores, e em 1969 Massey Ferguson (fábrica de tratores) (NUNES, 2012).

Em função do refino do petróleo, inaugurou-se no mesmo ano em Esteio um terminal de distribuição de combustíveis da empresa Shell, fora a infraestrutura de tubulação que foi instalada no município.

Entre 1967 e 1969 estuda-se a transferência das exposições agrícolas do Parque do Menino Deus em Porto Alegre para Esteio, no que era a Fazenda Kroeff. O governo do Estado comprou 64 hectares da área, incluindo a sede, e em 1970 inaugurou o Parque de Esteio com a realização da 33ª Exposição Estadual de Animais. A realização da 1ª Exposição Internacional de Animais “Expointer” ocorreu em 1972, com presença de outros cinco estados brasileiros e treze países. Na edição seguinte, em 1974 o governo da Alemanha Ocidental fez a doação das três esferas símbolo do parque, e que acabaram tornaram-se um dos símbolos do município. Em 1977 o parque passa a sua denominação atual, de Parque de Exposições Assis Brasil⁵

Evidencia-se no momento de 1950-1980 o aparecimento de fluxos de capitais da ordem distante ou vertical, seja na reafirmação das indústrias já instaladas como a Brasilit (composição acionária francesa), por influências de mercado externo na inserção do Brasil na cadeia do grão de soja, pela presença de multinacionais como a Shell, ou somente pela realização de uma exposição agrícola internacional.

Esses fluxos agenciaram parcelas de espaço do município, conectando-o a um contexto nascente de metropolização, nesse primeiro momento aparecendo por indícios de uma malha urbano-industrial se constituindo de norte a sul no eixo da BR-116.

A temática da metropolização já era um termo bastante difundido na segunda metade da década de 1960. Isso se deve bastante ao fato de que o ascendente ciclo

⁵ Informações disponíveis no site da Expointer. Consultado em: 07/07/2017.
<http://www.expointer.rs.gov.br/historia>.

econômico experimentado no período tinha como “carro-chefe” o setor industrial. E tal expansão industrial, de característica do momento fordista, se deu de forma concentrada nos estratos mais elevados da hierarquia urbana, isto é, nas aglomerações metropolitanas.

Essas tiveram um crescimento econômico e demográfico explosivo, potencializando nessas áreas, todos os problemas disso decorrentes. Nessa conjuntura, o debate sobre o “gigantismo” urbano intensificou-se as propostas de organização e ordenamento desses espaços ganharam caráter de prioridade. (ALONSO, 2008, pp.15-16)

O que acaba ocorrendo é o surgimento de pautas e problemáticas que antes não existiam, fenômenos de ordem supra-municipal e de interesse comum, não podendo mais serem resolvidos de forma independente, exigindo a criação de um ordenamento jurídico e administrativo diverso:

Em 1967 a União introduziu artigo na Constituição Federal (artigo 157, parágrafo 10) um dispositivo legal que autorizava o estabelecimento de regiões metropolitanas constituídas - visando a realização de serviços de interesse comum - por municípios que integrassem uma mesma comunidade socioeconômica. Como referido anteriormente, no mesmo ano já estavam integrados os municípios pela AMEN, cuja constituição foi o precursor da institucionalização da RMPA. Em 1970, criou-se o Conselho Metropolitano de Municípios (CMM) e o Grupo Executivo da Região Metropolitana de Porto Alegre (GERM) afim de que tratassem da implementação de um processo de planejamento integrado. “O elemento novo no convênio assinado residia na incorporação de um representante do Governo do Estado e de um representante do Ministério do Interior, através da Sudesul. Portanto, as três esferas do governo estavam assim habilitadas a atuar integradamente na questão metropolitana do Rio Grande do Sul (ALONSO, 2008, p. 16).

Estava dessa forma constituída uma estrutura administrativa que envolvia as esferas municipal, estadual e nacional de poder, que em seguida tratou de constituir uma equipe técnica para elaboração de um plano integrado de desenvolvimento para a RMPA. De 1971, quando firmou-se um acordo de cooperação técnica entre Brasil e a República Federal da Alemanha, até 1973, foi elaborado um Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM), onde foram desenvolvidos projetos nas áreas de saneamento básico, constituição de distritos industriais, cadastro metropolitano e transporte (destacando-se especialmente o plano para a construção do Trensurb). Ainda, 1975, criou-se a Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e

Regional, a METROPLAN, que ficaria responsável por coordenar os programas e projetos do planejamento urbano da RMPA.

São também desse período os primeiros dispositivos de ordenamento urbano do município, a primeira delas de 1956 (Lei 45/1956, alterada posteriormente pela lei 220/1959) que fixava para fins de cobrança de impostos, as áreas urbana e suburbana, e por exclusão, a rural (imagem 3).



Imagem 3. – Imagem de satélite de 2015 sobrepondo os limites urbanos (mais escuro) e suburbanos (mais claro) municipais definidos pela lei nº220/1959.

Fonte: Google Earth. Edição: César Berzagui

Ao longo das décadas de 1950 e 1960 foram editados alguns decretos e leis tratando sobre arruamento, recuo de edificações, aspectos específicos dispendo sobre a construção de edificações na Avenida Presidente Vargas e Rua Armando Divan (atual Rua eng, Hener de Souza Nunes), avenida central e antigo acesso principal respectivamente (paralelos ao eixo da BR 116), onde construiu-se o pórtico em 1958 (figura 16).

Em 1971, foi aprovada a lei 779/1971 promulgado o primeiro “Plano Diretor Urbano de Esteio”, assinado pelo Arquiteto Carlos Maximiliano Fayet, responsável pelos projetos, por exemplo, da REFAP em Canoas, da Copesul em Triunfo, do Palácio da Justiça e do Auditório Araújo Viana em Porto Alegre.



Figura 16 – Antigo Pórtico de Acesso de Esteio, conectava ao centro do município à BR-116.
Fonte: GAYA, 1958.

A grande contribuição do plano de 1971 foi a definição de áreas específicas, diferenciação e limitação de usos urbanos. Até o final da década de 1970 o plano diretor sofreria pequenas alterações, mantendo em linhas gerais as classes do zoneamento.

Dentro da classificação que propomos, apresentada no mapa 2 (pg. 73), é possível visualizar melhor a distribuição espacial dos eventos:

- Zonas industriais (porções norte e sul dos limites municipais ao longo da BR-116);
- Zona central (mesmo definido na imagem 3, com a observação de uma zona central principal, observada no eixo da Avenida Presidente Vargas);
- Zonas mistas (eixos de ruas de grande movimento onde se permitiam pequenos comércios e serviços);
- Zonas residenciais 1 e 2, na primeira não sendo mais “concedida a aprovação de plantas de construções de tipo popular”, definidas como

plantas de até 45m², restritas a segunda zona (os limites entre uma zona e outra ficam mais evidentes no mapa 2, mas correspondem a divisão das zonas de urbanização mais antiga em relação as novas).

A zona rural, ao seu turno, seguia sendo definida por exclusão, como disposto na lei complementar 1051/1979.

O mapa 2A foi construído tendo como base o levantamento aerofotogramétrico de 1975 realizado pelo Exército Brasileiro (imagem 4, pg. 75), na qual é possível identificar a conurbação entre Esteio e Sapucaia do Sul, também apresentando maior adensamento do núcleo urbano esteiense em comparação ao momento anterior – seguindo o traçado da ferrovia e da rodovia.











Ao sul do município, a instalação da REFAP no limite entre Esteio e Canoas possibilitou o surgimento do primeiro centro de distribuição e logística, nesse momento relacionado ao ramo dos combustíveis derivados de petróleo. Também nessa porção do município, à sudoeste, a expansão da Bettanin.

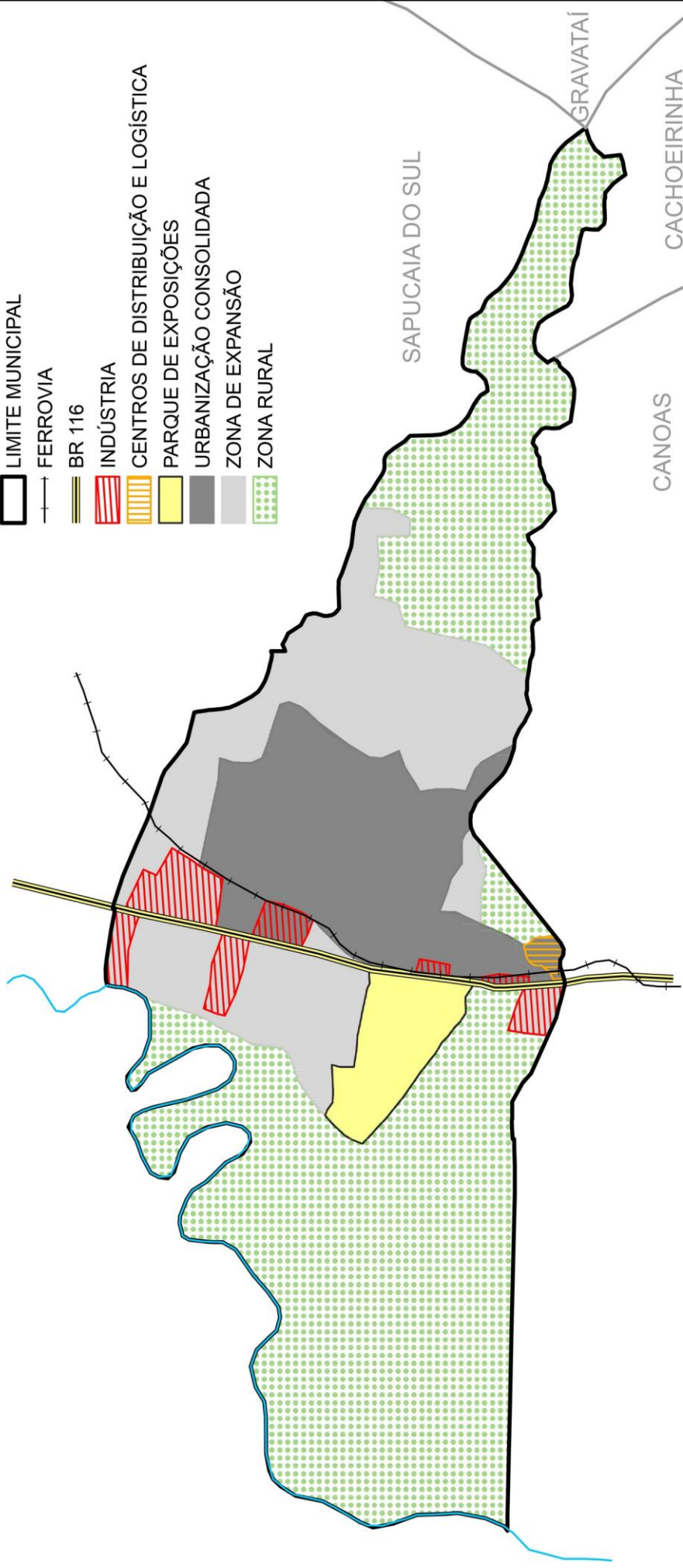
A leste, sinais do movimento de expansão urbana, no sentido da já visível construção da RS-118.

Devemos destacar também um equívoco na cartografia oficial do Exército, que acreditamos deva-se manter até o presente, uma vez que ao ser feita a primeira solicitação de material, além da dificuldade de identificação da posição real do município, foram recebidas fotografias cobrindo preferencialmente outras áreas.

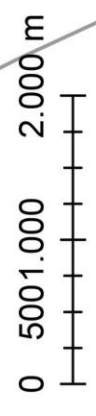
O recorte espacial que apresentamos pelo Mapa oficial de 1979 (imagem 5, p.77), “Esteio” é uma pequena parcela ao sul entre a Bettanin e o Parque de Exposições Assis Brasil, sendo a real delimitação do território municipal o que ficou definido como “Sapucaia do Sul”, que ao seu turno, não está identificada na cartografia do Exército.

LEGENDA











-  RIO DOS SINOS
-  LIMITE MUNICIPAL
-  FERROVIA
-  BR 116
-  INDÚSTRIA
-  CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA
-  PARQUE DE EXPOSIÇÕES
-  URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
-  ZONA DE EXPANSÃO
-  ZONA RURAL

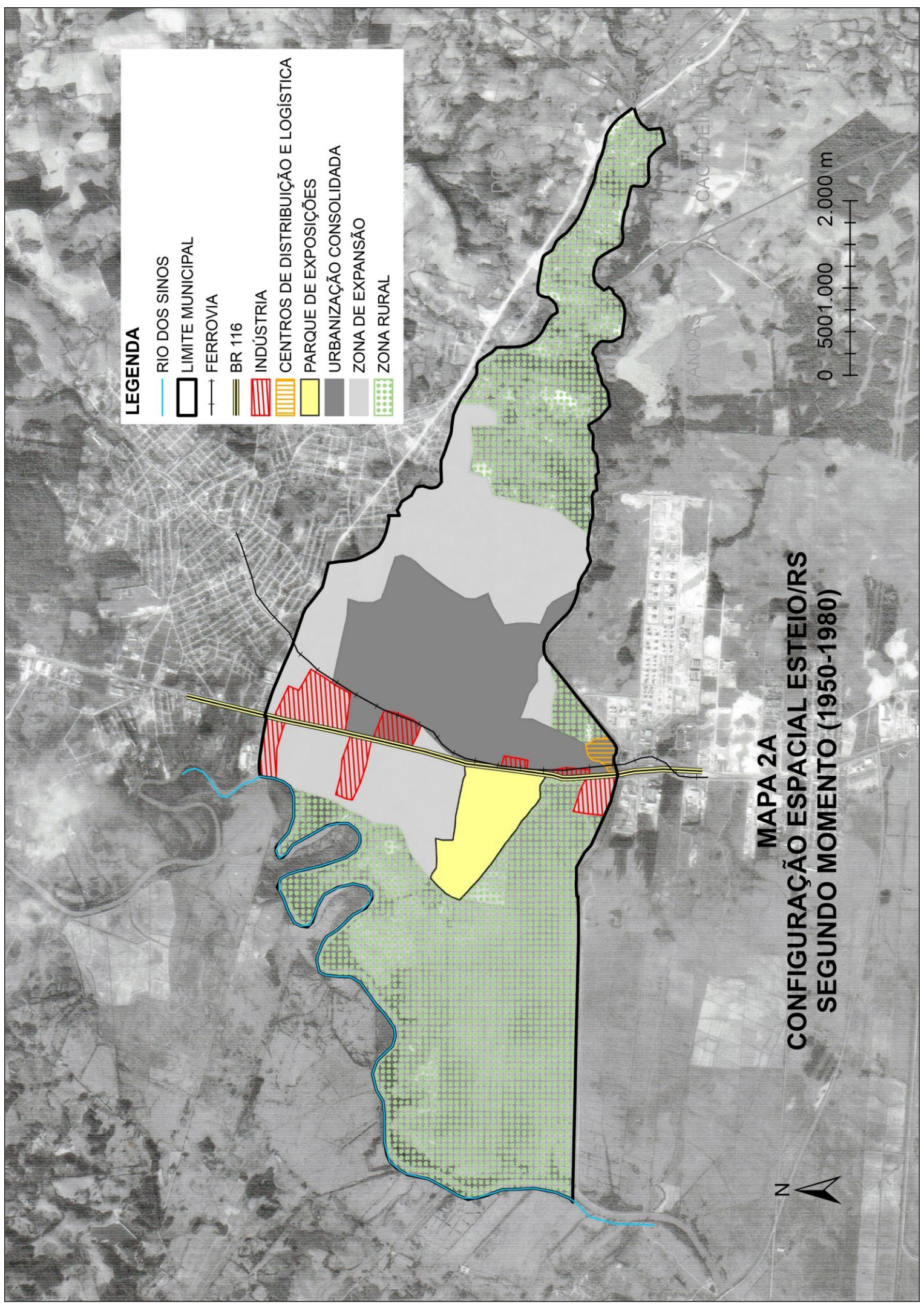


MAPA 2
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
SEGUNDO MOMENTO (1950-1980)



LEGENDA

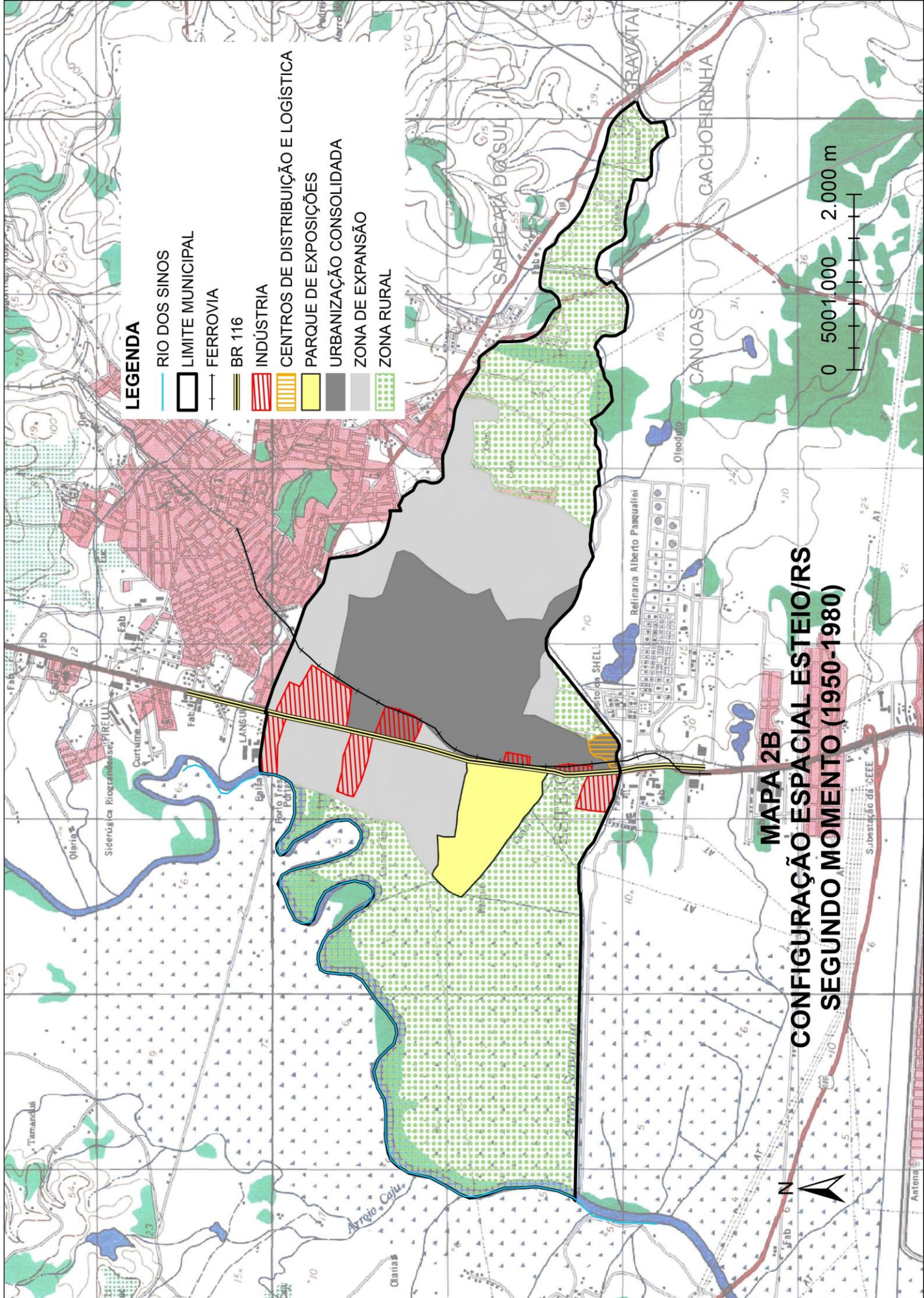
-  RIO DOS SINOS
-  LIMITE MUNICIPAL
-  FERROVIA
-  BR 116
-  INDÚSTRIA
-  CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA
-  PARQUE DE EXPOSIÇÕES
-  URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
-  ZONA DE EXPANSÃO
-  ZONA RURAL













MAPA 2A
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
SEGUNDO MOMENTO (1950-1980)







LEGENDA

-  RIO DOS SINOS
-  LIMITE MUNICIPAL
-  FERROVIA
-  BR 116
-  INDÚSTRIA
-  CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA
-  PARQUE DE EXPOSIÇÕES
-  URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
-  ZONA DE EXPANSÃO
-  ZONA RURAL

MAPA 2B
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
SEGUNDO MOMENTO (1950-1980)



3.2 MOMENTOS DA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIENSE: NA METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA

O período de análise aqui proposto se estende da década de 1980, quando o modelo de produção fordista implantado nos momentos anteriores apresenta seus primeiros sinais de esgotamento, até o atual contexto da Metrópole Contemporânea, dos atuais processos de reestruturação urbana e produtiva pós anos 2000.

É a partir dos anos 1990, período da reestruturação neoliberal, que são notadas as maiores alterações na RMPA. Os eixos de mobilidade constituídos sob a égide do modelo fordista de desenvolvimento, para escoamento de produção e de mão de obra, sejam as rodovias BR-116, BR-290/Freeway, RS-118, ou o Trensurb, foram os vetores preferenciais da dispersão da indústria. A RMPA de hoje apresenta uma morfologia dispersa, multicêntrica. A indústria já não é mais o único motor econômico, a economia de serviços é fortemente dominante, tanto na composição do Produto Interno Bruto (PIB), como na composição da força de trabalho (SOARES, 2015).

Uma complexidade de relações e processos jamais antes experimentados marcam a nova metrópole contemporânea. Mudanças em diferentes níveis e escalas produzem seus efeitos no espaço metropolitano, que é cada vez mais amplo e complexo. Tais mudanças produzem

a implosão das velhas centralidades e a construção de novas centralidades intra e perimetropolitanas. Ao mesmo tempo o capital imobiliário atuante cria novas periferias e revaloriza setores degradados ou abandonados da metrópole, especialmente velhos espaços industriais. O substrato destas mudanças na mesma escala é a transformação econômica, a qual está produzindo o que podemos chamar uma “nova economia metropolitana”. (SOARES, 2015, p. 47)

Os terceiro e quarto momentos estão inseridos num contexto da nova fase da modernização capitalista resultante do entrelaçamento de um novo sistema tecnológico, articulado em torno da inovação tecnológica informacional, e entre a aplicação de um modelo neoliberal da economia. Ao longo dessa nova fase o espaço de reprodução do capital se ampliou a nível mundial, sendo justamente uma das mais

marcantes características do processo de globalização, a “ampliação do espaço de acumulação” (MATTOS, 2015).

Nesse contexto, crescem os incentivos de projetos e políticas destinadas a facilitar o deslocamento de capitais financeiros internacionais, favorecendo principalmente as empresas que conformam os circuitos globais da economia. Esse progressivo incentivo criou um “imperativo” para os lugares, que agora passam a competir para atrair investimentos, ou seja, acessar aos fluxos de capitais que circulam na economia global. Cria-se, dessa forma, um movimento de “autonomia” dos fluxos de capitais em relação aos lugares, estes, para poder manter seus níveis de acumulação e crescimento, sujeitam-se a essa competição. As inovações características a esta fase da modernização capitalista foram assim sendo impostas pelos próprios agentes da nova economia, criando um progressivo aumento da dependência estrutural de cada sociedade nacional em relação ao capital internacional.

O que inaugura a metrópole contemporânea é uma reestruturação produtiva, esta entendida como uma série de processos e movimentos do capitalismo mundial na busca para resolver as crises intrínsecas ao seu funcionamento. Com isso, num processo de ajuste espacial,

difundem-se para a periferia do sistema mundial mediante o estabelecimento de um conjunto de condicionamentos. Tais condicionantes transmitem-se para as nações “emergentes” e para as demais através das relações internacionais entre países, da ação das agências multilaterais e das empresas transnacionais. Uma síntese dos condicionamentos impostos aos países “subordinados” pode ser relacionada à combinação da ortodoxia monetária com medidas de abertura comercial, de desregulamentação dos mercados e de redução do tamanho do Estado. Esse receituário foi o centro das políticas econômicas do país nos anos 90 (ALONSO, 2004, pp. 30-31).

Os impactos da reestruturação produtiva na RMPA apresentam diversos desdobramentos econômicos e sociais. Nesse sentido, ocorreram profundas mudanças na composição do PIB (indústria e serviços), na estrutura do emprego, na dinâmica demográfica e também na feição espacial intrametropolitana.

É dentro desse contexto, de complexidade e reestruturações que se desenvolvem os terceiro e quarto momentos da configuração espacial esteiense.

3.2.1 TERCEIRO MOMENTO (1980 – 2000)

O terceiro momento marca a consolidação da Região Metropolitana de Porto Alegre, com o Trensurb reforçando e intensificando os processos de integração metropolitanos. Indica também a queda da participação da Indústria na composição econômica da região.

Embora a gestação do arcabouço institucional e técnico de uma das mais impactantes estruturas instaladas nesse momento tenha se dado no período anterior, a sua construção iniciou-se em 1980, finalizado o primeiro tramo em 1985 até Sapucaia. Outro fator estruturante foi a inauguração da RS-118 em 1982, possibilitando a ligação interna entre do eixo norte-sul da RMPA com o leste, à Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão.

Como já foi dito antes, a integração metropolitana de Porto Alegre, mais especificamente, a institucionalização e percepção da mesma como uma região metropolitana, se deu em um primeiro movimento devido a ampliação do parque industrial instalado. A aglomeração desse contínuo industrial no eixo da BR-116 fez com que, agora nesse momento técnico, paulatinamente fosse sendo consolidada a malha urbana, abrindo a expansão para o capital imobiliário.

Se no momento anterior houve um crescimento populacional marcadamente acentuado, este também manteve a mesma tendência, principalmente entre as décadas e 1980 e 1990, desacelerando-se na virada do milênio (quadro 6). Na distribuição espacial da ocupação as últimas áreas de expansão urbana em Esteio são na sua quase totalidade inauguradas, dando os contornos gerais do adensamento da malha ao leste do território (mapa 3, p.87).

POPULAÇÃO/TAXA DE URBANIZAÇÃO				
Ano	População	Situação do domicílio		
	Total	Urbana	Rural	Taxa de Urb.
1980	50963	50206	757	98,51%
1991	70547	70468	79	99,88%
2000	80048	79961	87	99,89%

Quadro 6 – Evolução populacional do município de Esteio.
Fonte: FEE e IBGE.

Tratando-se dos instrumentos urbanísticos, em 1980 houve uma alteração do plano diretor de 1971 com a lei 1096/1980, incluindo as “Zonas não Urbanizadas”, que estavam divididas em duas, a “Zona de Expansão Urbana” e a Zona de Reserva Urbana”.

A primeira era composta pela parcela a leste no limiar entre a zona que já estava urbanizada até o final do limite municipal, encontrando Sapucaia, Gravataí, Canoas e Cachoeirinha (mapa 3, p. 87).

A segunda, de reserva urbana, estava definida na lei como “as áreas do município não compreendidas nas zonas urbanizadas ou na zona de expansão urbana”. Chama atenção que outra vez, a zona rural do município acaba não ganhando definição independente, estando agora “competindo” com uma nova definição, da zona de expansão urbana.

Em 1985 a lei nº 1259/1985 institui o novo plano diretor de Esteio, tendo divulgação ampla, como foram grande parte dos atos públicos daquela gestão, por se tratar de 30º aniversário de emancipação (figura 17).



Figura 17 – Divulgação da execução do Plano Diretor de 1985.
Fonte: ESTEIO, 1985.

O Plano Diretor de 1985 reduziu o número de zonas do município tendo em conta o documento de 1971, ficando definidas 6 Zonas: central 1 (ZC1), central 2 (ZC2), residencial 1 (ZR1), residencial 2 (ZR2), residencial 3 (ZR3) e zona industrial. Os limites em si não se alteraram significativamente, observando-se que as ZR2 e ZR3 englobariam a antiga zona de expansão.

A lei nº 1260/1985 que dispunha sobre o parcelamento do solo, trouxe uma modificação fundamental para o momento 1980-2000 e que geraria seus efeitos mais consistentes para o momento 2000-2010. No seu artigo segundo a lei define área de preservação do meio ambiente e área de proteção especial como “o espaço territorial assim declarado em norma estadual ou municipal com o objetivo de manter o equilíbrio ecológico através de preservação de fauna, de flora e dos monumentos naturais e paisagísticos”.

Foram duas as áreas definidas, a planície de inundação do Rio dos Sinos e uma parcela alagadiça (banhado) a sul quase no limite municipal com Canoas (cabendo lembrar que não fizemos diferenciação específica para essas áreas, classificando como rurais) (mapa 3, p. 87).

O importante não é a definição dos limites em si, mas a demonstração de uma crescente preocupação da sociedade com as questões ambientais, ao menos no que tange às exigências legais. Tal fato, vai influenciar diretamente na implementação de novas indústrias e até mesmo na manutenção das mesmas, uma vez que além dos limites “físicos” de se implementar uma nova planta industrial em Esteio, dado o crescimento da malha urbana e a densificação da mesma, passarão a existir limites ambientais e restrições de operação. Mesmo nessa época já houve pressões da população quanto a dejetos industriais, exemplos disso a instalação de filtros nas torres para coibir a poluição por fuligem do processamento do cimento, assim como a redução das emissões da planta de processamento de soja da Bunge (antiga SAMRIG).

Através do decreto nº 1071/1989, ficaram definidas expressamente as zonas rurais e urbanas do município, alternando as disposições do plano diretor. A zona rural definiu-se pela área entre o Rio dos Sinos e o tramo da Rede Ferroviária, conformando-se a zona urbana por quase toda extensão municipal, entre a ferrovia e os limites com Sapucaia do Sul, Canoas, Cachoeirinha e Gravataí (mapa 3).

Em razão dos limites jurídicos impostos a atividade industrial e a escassez progressiva de solo apto à implementação desse tipo de empreendimento, o aporte de capital aplicado à indústria tende a deslocar-se para o ramo imobiliário, ou seja, não há a desconcentração de capital e sim a remobilização/adequação nos processos de reprodução de capital. Ainda no campo da legislação e dos instrumentos urbanísticos, no ano de 1998 a lei nº 2815/1998 institui o solo criado, o que levará ao adensamento desigual das áreas de urbanização consolidada.

Em que pese uma estabilidade até a primeira metade da década de 1980 do desempenho da produção industrial, as configurações industriais do mundo estavam por mudar, somando-se a isso o período de instabilidade política que o país vivia. A virada para os anos 1990 marcaram, além da abertura política do país, uma “neoliberalização” das pautas econômicas. A política econômica estava apoiada em dois pilares: a abertura comercial e redução do tamanho do Estado. (ALONSO, 2004, p. 12).

Quando a indústria de modelo fordista foi desintegrada pela necessidade de uma maior flexibilidade organizacional, acarretando na decomposição vertical - inerente ao modelo -, iniciou-se um processo de crescente externalização (terceirização) de atividades consideradas não vitais e redução do efetivo da mão de obra através da multiplicação de processos automatizados.

O modelo e a família técnica que começariam a ser superadas na segunda metade dos anos 1990, tinham como característica uma produtividade verticalmente integrada. Com as mudanças tanto governos quanto empresas tiveram que se adequar às condições para competir num espaço supranacional. Com isso, materializou-se uma progressiva internacionalização dos processos produtivos, estabelecendo-se novas formas de articulação multinacional, fundamentalmente por cadeias produtivas organizadas globalmente.

A medida que as fronteiras nacionais foram se tornando mais “permeáveis”, um número crescente de redes globais se desenhou por distintas partes do mundo, abarcando tanto as redes de caráter financeiro e produtivo, como às relacionadas com o consumo. Essas redes, no entanto, se materializaram desigualmente. Nesses processos, os países mais desenvolvidos foram os maiores beneficiados, ficando os países latino-americanos, e outros países periféricos, articulados de maneira desigual e geralmente precária.

A evolução da participação dos setores secundário e terciário no PIB metropolitano apresentado por Soares, Sternberg, Fernandes & Flores (2015), compilados de dados do IBGE e da FEE, demonstram a tendência que se acentuou, a partir da década de 1980, de uma crescente participação do terceiro setor no total da economia e uma intensificação na desindustrialização do município central (quadro 7).

ANO	PORTO ALEGRE		RMPA	
	Indústria (%)	Serviços (%)	Indústria (%)	Serviços (%)
1980	21,62	78,25	33,33	65,90
1990	33,36	65,88	55,59	43,44
2000	15,07	84,87	49,18	49,94

Quadro 7. – Participação dos setores secundário e terciário no PIB metropolitano.
Fonte: SOARES, STERNBERG, FERNANDES & FLORES (2015).

Tal processo de crescimento dos serviços e redução das atividades industriais nos “núcleos” das regiões metropolitanas sentiu-se também em Esteio de forma mais evidente a partir da segunda metade da década de 1990, tendo em menos de 10 anos ocorrido uma redução de quase 20% na composição do PIB municipal (quadro 8). Não era de se estranhar o incremento da participação do setor terciário, uma pela própria demanda de serviços por uma população crescente, outro em função de razões de “conjuntura”.

COMPOSIÇÃO SETORIAL ESTEIO				
ANO	ÍNDICES PERCENTUAIS / VAB TOTAL			PIB
	AGRO. (%)	IND. (%)	TOTAL SERV. (%)	
1980*	0,13	56,32	43,54	8744493.74 CR\$
1985	0,12	52,12	47,76	1.210.977.537 CR\$
1990	0,06	50,28	49,66	32.487.046 CR\$
1998	0,02	32,97	67,01	718.224.725 R\$

Quadro 8. – Composição da setorial da produção de Esteio, para o ano de 1980 dados referentes à Renda Interna Setorial, a partir de 1985 dados de VAB.

Fonte: FEE

À medida que as atividades da economia capitalista mundial se dinamizaram, os nós ou pontos estratégicos das empresas envolvidas nesse novo modelo tenderam a se localizar preferencialmente nas aglomerações metropolitanas, fazendo com que essas áreas se constituíssem como articuladoras da nova dinâmica econômica













globalizada. Mesmo que o município abrigue indústrias sendo consideradas pesadas ou de base, ele ainda está sobre uma trama metropolitana e com acesso expresso, o que facilita a distribuição da mercadoria produzida, possibilitando que as próprias indústrias transmutem sua área produtiva em centros de distribuição, e não podemos deixar de considerar que os combustíveis produzidos no município de Canoas, outras bases de distribuição de empresas privadas são escoados por Esteio, incrementando a participação no setor de serviços.

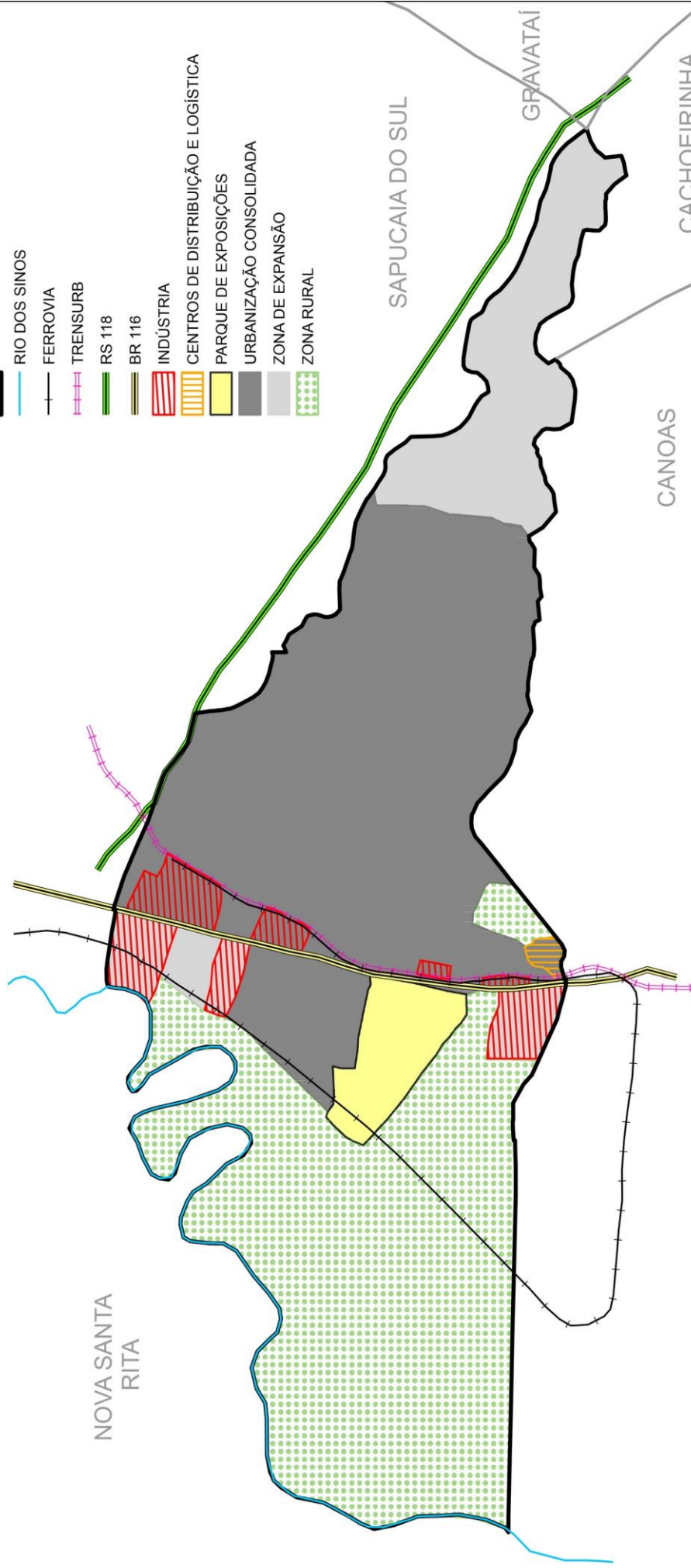
O que o mapa 3A (p. 87) sobreposto a imagem 6 (p. 89) apresenta é uma já bem mais evidente conurbação entre Esteio e Sapucaia do Sul, sempre seguindo o eixo da BR-116 e agora do Trensurb, se expandindo a urbanização ao Leste, facilitado acesso pela RS-118.

Em razão da instalação do Trensurb, a ferrovia de carga teve seu tramo deslocado a Oeste, no entanto atendendo ainda as fábricas de óleo (já BUNGE) e cimento (Votorantim).

A evidência da densificação da malha urbana na “porção central” de Esteio - e conseqüentemente, de ocupação mais antiga - começa a pressionar a produção industrial, que não somente em função das reestruturações macroeconômicas irá modificar o desenho das suas plantas produtivas, mas sim também em função do próprio “esgotamento de recurso espacial”, havendo, como se pode ver no mapa 3 e na imagem 6, duas áreas de expansão possível, a leste e a oeste, a se confirmar no quarto momento e nas projeções quais serão os movimentos da urbanização e da indústria.

LEGENDA

-  LIMITE MUNICIPAL
-  RIO DOS SINOS
-  FERROVIA
-  TRENSURB
-  RS 118
-  BR 116
-  INDÚSTRIA
-  CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA
-  PARQUE DE EXPOSIÇÕES
-  URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
-  ZONA DE EXPANSÃO
-  ZONA RURAL



CANOAS

SAPUCAIA DO SUL

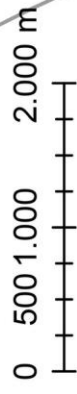
GRAVATAÍ

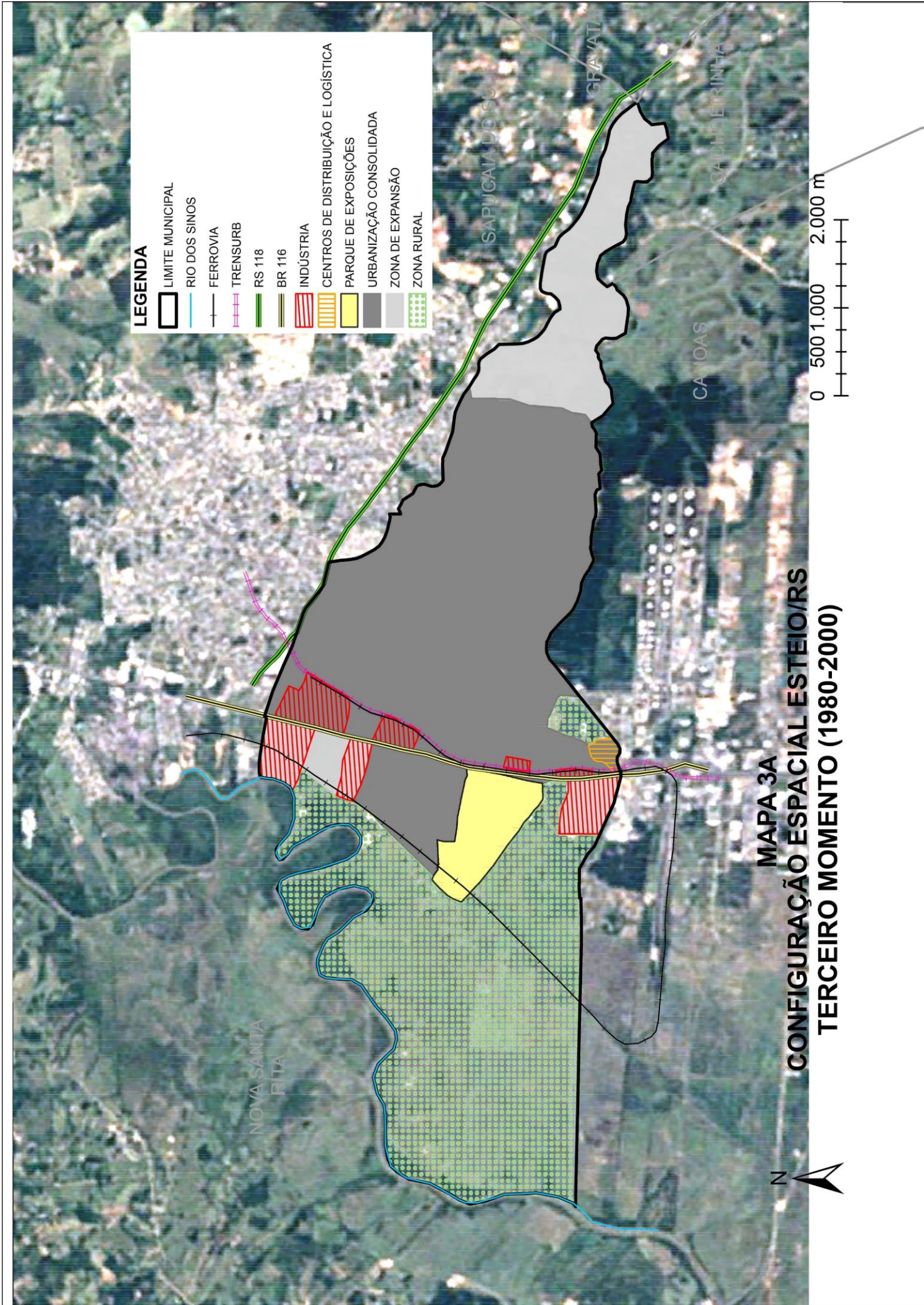
CACHOEIRINHA

NOVA SANTA RITA















MAPA 3
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
TERCEIRO MOMENTO (1980-2000)





LEGENDA

-  LIMITE MUNICIPAL
-  RIO DOS SINOS
-  FERROVIA
-  TRENSURB
-  RS 118
-  BR 116
-  INDÚSTRIA
-  CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA
-  PARQUE DE EXPOSIÇÕES
-  URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
-  ZONA DE EXPANSÃO
-  ZONA RURAL

MAPA 3A
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
TERCEIRO MOMENTO (1980-2000)





3.2.2 QUARTO MOMENTO (PÓS 2000)

O quarto momento, por fim, caracteriza-se pela consolidação do setor terciário como maior contribuinte na composição econômica do município, superando a indústria, a qual passa por rearranjos organizacionais, modificando processos produtivos ou até mesmo fechando suas plantas, bem como o crescimento das atividades de distribuição e logística. Marca também o incremento do número de projetos imobiliários, alterando a configuração da trama urbana, definindo áreas de preferência e adensando-as.

Nesse momento Esteio passou a sentir de forma mais intensa os efeitos de uma configuração econômica do capitalismo mundial, e a configuração dessa nova arquitetura financeira e produtiva se manifesta em nós e redes: nos lugares onde há maior entrecruzamento dessas redes, se constitui um nó básico de uma geografia que tende a abarcar a totalidade do planeta. Ocorre a transição de uma organização territorial setorial (em áreas) para um modelo de *território em rede* (descontínuo e estratificado, produto do entrecruzamento de redes de variadas naturezas) (MATTOS, 2010)

No momento anterior tivemos dois processos imbricados operando na mesma direção, a reestruturação produtiva internacional internalizada no país e a política econômica, que levava ao extremo os princípios dessa reestruturação: a abertura comercial e redução do tamanho do Estado.

O setor industrial, que já mostrava desaceleração desde os anos 80, ingressou nos anos 90 com seu dinamismo comprometido pelo grande número de empresas eliminadas ou excluídas. Aquelas que sobreviveram se ajustaram duramente, com redução drástica de seus quadros funcionais. Reconvertendo-se à nova realidade e/ou partindo de intenso processo de fusões e absorções (ALONSO, 2004, p.16).

Foi, em grande medida, a sobrevalorização cambial produzida pelo Plano Real nos anos 1990 que constituía uma das principais restrições ao crescimento, principalmente através das exportações. Nesse sentido, a maxidesvalorização experimentada no princípio dos anos 2000 representou, de certo modo, uma

possibilidade de crescimento econômico, especialmente para as regiões cujas economias dispunham de maior abertura para o mercado exterior. Entretanto, não bastava às indústrias estarem apenas em contexto de acesso a redes mais integradas a economia global, o novo momento implicava a necessidade de ajustes. Tornou-se mais interessante às empresas industriais liberarem diversas atividades de serviços que antes funcionavam no interior das plantas, do que serem operadas em regime de serviços terceirizados. Nesse sentido,

tais atividades deixaram de ser contabilizadas como industriais e passaram a ser imputadas na conta de serviços. Por fim, é preciso considerarmos que as empresas industriais que promoveram a reestruturação em suas atividades o fizeram com base na introdução de inovações tecnológicas em seus processos, produtos e gestão, tendo como consequência esperada a redução de seus quadros de trabalhadores (ALONSO, 2004, pp. 16-17).

Resumidamente, foi o que fizeram, no início dos anos 2000, principalmente as empresas ligadas a Bettanin e o grupo Bunge. A primeira, além de promover inovações técnicas produtivas, implementou processos de governança corporativa, passando a chamar-se de “Grupo InBetta”. A Bunge, ao seu turno, especializou a planta de Esteio na produção de proteína isolada de Soja e derivados, formando em 2003 a *joint venture* Solae do Brasil Holdings S.A com a Francesa DuPont, que depois em 2012, adquire o controle acionário total da Solae.

Se nos momentos anteriores da configuração espacial esteiense os fluxos econômicos resultaram na implantação de redes técnicas e formas de organização do espaço que funcionaram dentro de processos mais ou menos estáveis até o presente, no atual momento a expansão de tais fluxos ocorre de maneira fragmentada, implantando seletivamente novas formas e redes, combinando-se com formas já existentes, abandonando outras. A atual configuração urbana tende a superar e desestruturar a tradicional forma da cidade do período industrial, delineada pelo modelo densimétrico de centro-periferia, seja se levarmos em consideração a população, atividades econômicas e emprego.

O que surge de realmente novo é uma forma urbana moldada sobre uma arquitetura organizacional articulada em torno de sistemas produtivos centrais, esses sim os epicentros da organização territorial emergente. E com ela surge uma contradição, uma vez que tal arquitetura organizacional tem como característica uma

grande capacidade de dispersão e mobilidade locacional, mas ao mesmo tempo marca uma grande concentração territorial de recursos (redes técnicas de infraestrutura) absolutamente necessárias para a gestão e coordenação dos movimentos de dispersão; se por um lado tem a dispersão como característica, concentra população e recursos nos “caminhos” das redes.

Essa situação contraditória de dispersão concentrada não se manifesta também somente na organização das indústrias ou dos centros de distribuição e logística, vai se manifestar na produção do espaço residencial, afetando o espaço urbano como um todo. Prova disso é a comercialização de índices de solo criado, além de outros benefícios fiscais, com o discurso de se evitar uma urbanização em locais sem infraestrutura, vende-se os índices construtivos dessas áreas para a construção em locais onde já exista toda uma rede técnica instalada.

Prova desse movimento é a lei 6641/2017, que institui a política de incentivo ao desenvolvimento econômico e à geração de empregos, tendo como finalidade descrita nos seus artigos, “estimular a instalação no município de empreendimentos industriais, comerciais e de prestação de serviços e estimular a expansão dos já existentes, criando novas vagas de trabalho”.

Destaca-se no âmbito da dissertação, dois pontos, nos incentivos fiscais a isenção de Imposto sobre a Transmissão Onerosa de Bens Imóveis - ITBI, quando a aquisição do imóvel for destinada à implantação ou ampliação do empreendimento, exceto se a empresa compradora tiver como atividade fim o ramo imobiliário, e uma das contrapartidas, que é comprovar a inexistência de qualquer forma de poluição ambiental em seu processo produtivo ou, existindo, que sejam atendidas todas as condições de controle ambiental determinadas e exigidas pelos órgãos ambientais competentes. Tendo sido promulgada tal legislação, noticiou-se as tratativas para quatro empreendimentos no município, nas áreas comercial, industrial e de hotelaria⁶.

Com o novo modelo há um crescimento da influência dos setores privados na economia e gestão do território metropolitano, na proporção em que o Estado adotou o princípio da subsidiariedade na gestão pública, com o abandono do planejamento urbano racionalista marcante da fase econômica anterior, construindo um ambiente

⁶ GUERRA, G. Quatro empreendimentos para Esteio são negociados com nova lei de incentivos. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/giane-guerra/noticia/2017/09/giane-guerra-quatro-empreendimentos-para-esteio-sao-negociados-com-nova-lei-de-incentivos-cj7qlsqxl009qp7j0711e9a0b.html>. Último acesso em 18/09/2017

favorável para as decisões e ações dos entes privados, que aliados aos movimentos de financeirização, desregulamentação, privatização e liberalização da economia, voltaram suas atenções para a criação e oferta de capital imobiliário.

Isso se reflete quando os órgãos de governo, sejam da esfera estadual ou municipal, privilegiam a contratação de institutos e consultorias privadas ao invés de valerem-se de instituições públicas com acervos e capacidade institucional desde a formação da Região Metropolitana, como a METROPLAN, ou quando incorporadoras e construtoras condicionam e dirigem o planejamento urbano apresentando planos de bairros privados tal o seu plano de negócios.

Em relação a legislação urbana municipal, o momento marca a implementação de um importante instrumento, o Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001), que dentre outras determinações, estabeleceu a função social da propriedade urbana, expressando no seu artigo 30 que

a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade, expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas (BRASIL, 2001).

Dessa forma, a propriedade urbana só atende a sua função social quando é exercida de acordo com as diretrizes estabelecidas no plano diretor do município. Assim sendo, se um imóvel dentro dos limites urbanos é utilizado para atividade ou fim que não está em consonância com o instituído no zoneamento proposto pelo plano diretor, já não cumpre com a sua função social, sendo passível a aplicação das sanções previstas.

Fora isso, foram previstos diversos e valiosos instrumentos para gestão de políticas urbanas, tais como o IPTU progressivo (tentando inibir a especulação ou o sub-aproveitamento), a outorga onerosa do direito de construir (que é a operação do “solo criado”), operações urbanas consorciadas (quando o poder municipal concede, dentro de um perímetro definido, adições ao índices previstos no zoneamento) e a transferência do direito de construir (quando o proprietário de um imóvel transfere o índice construtivo do seu terreno, onde o município deseja manter baixa densidade, para outro, em área onde há interesse em adensar-se).

Ficou estabelecido no Estatuto que até 10/10/2006 (data alterada, por lei federal complementar 11.673/08, para 30/06/2008) deveriam realizar e aprovar seus planos diretores os municípios:

- (I) com mais de vinte mil habitantes;
- (II) integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- (III) onde o Poder Público Municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no §4º do art. 182 da Constituição Federal (parcelamento ou edificação compulsórios, IPTU progressivo no tempo e desapropriação mediante pagamentos de título da dívida);
- (IV) integrantes de área de especial interesse turístico e
- (V) inseridas na área de influência de empreendimento ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional. Estabeleceu-se também que passados no máximo 10 anos da promulgação dos planos, deveria haver uma revisão a fim de corresponder à dinâmica da realidade social urbana.

Esteio, desde 1971 vinha valendo-se de um plano diretor, sendo que até 2006 estava em vigência o mesmo documento desde 1985, ressalvando-se que com readequações de zoneamentos e inclusive o município já operando o instrumento do “solo criado” (Lei 2815/98). Dessa forma, em 06 de dezembro de 2006 o poder municipal aprovou a Lei nº 4247, instituindo o “Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Esteio” (PDDUE).

Diferentemente das versões anteriores, este dividiu o território em 13 unidades territoriais (UT's), levando em consideração as características do sítio e limites físicos, a formação do território, os tipos de ocupação do solo e os limites das regiões censitárias determinadas pelo IBGE, para então definir o Zoneamento (mapa 4, p.96):

I – Zona Mista Preferencialmente Comercial (ZMC): constituída pelas áreas urbanas centrais e caracterizada por ser a porção do território melhor atendida pela infraestrutura, pelas atividades econômicas, pelos serviços públicos e pelas oportunidades geradas a partir da urbanização do município;

II – Zona Mista Preferencialmente Residencial (ZMR): caracterizada pelo uso residencial qualificado e o

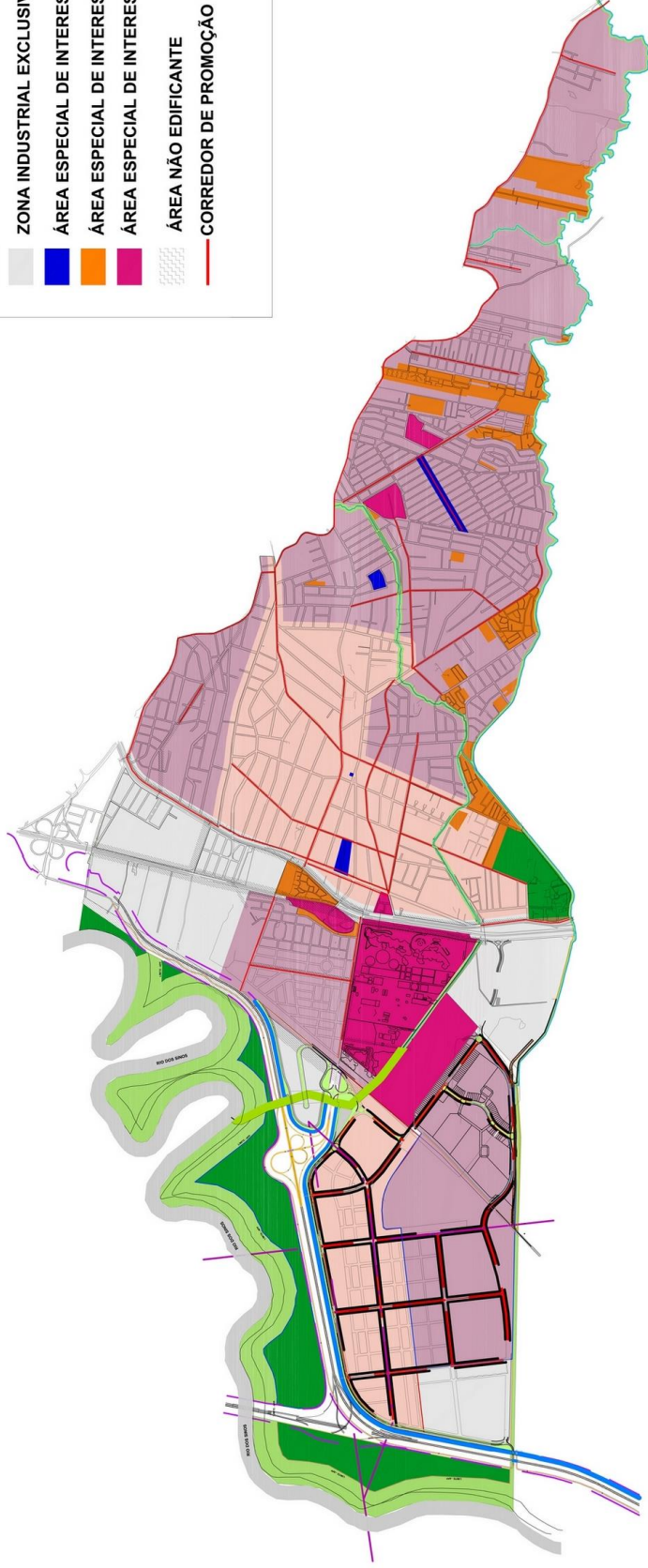
desenvolvimento de atividades econômicas complementares ao uso que garantam a qualidade de vida e o bem-estar da população residente. O sistema de circulação destas áreas deverá, preferencialmente, atender às demandas locais de acesso às residências;

III – Zona Industrial Exclusiva (ZIE): A Zona Industrial Exclusiva é caracterizada por apresentar intensa atividade de produção e desenvolvimento econômico, desenvolvendo-se principalmente ao longo da BR-116;

IV – Corredores de Promoção Econômica (CPE): São corredores de Promoção Econômica (CPE) os trechos de ruas definidos no Anexo I, que têm como objetivo o incentivo à implantação de estabelecimentos comerciais, industriais, de serviço e residências multifamiliares, através de um regime urbanístico diferenciado permitindo maiores índices construtivos e que tem como característica principal, o recuo de 6,00 (seis) metros obrigatórios.

LEGENDA:

- ÁREA ESPECIAL DE INTERESSE AMBIENTAL
- ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE - APP
- ZONA MISTA PREFERENCIALMENTE RESIDENCIAL
- ZONA MISTA PREFERENCIALMENTE COMERCIAL
- ZONA INDUSTRIAL EXCLUSIVA
- ÁREA ESPECIAL DE INTERESSE CULTURAL
- ÁREA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL
- ÁREA ESPECIAL DE INTERESSE URBANÍSTICO
- ÁREA NÃO EDIFICANTE
- CORREDOR DE PROMOÇÃO ECONÓMICA



MAPA 4
ZONEAMENTO DO PDDUE
ADAPTADO DE: ESTEIO, 2017

ESC.: 1/20000

Substancialmente, os zoneamentos do PPDUE não apresentaram mudanças ou discordâncias significativas com as determinações anteriores, mas já é possível apreender mudanças na zona mista preferencialmente comercial (ZMC), correspondente a área central da cidade, de urbanização consolidada desde a formação territorial do município, e nos corredores de promoção econômica (CPE). Ambas são definidas como preferenciais para o desenvolvimento de empreendimentos imobiliários, passíveis de aplicação do instrumento do solo criado, denotando contrastes com os usos e estruturas pretéritos já implantados. Apenas citando dois exemplos de edifícios, um na Av. Presidente Vargas com 20 andares - construído pela Vila Romana Incorporadora, de Campo Bom, atrelado ao grupo das Lojas Paludo - e outro na Rua Caxias, de 17 andares, empreendimento da construtora local, Reis Incorporadora (figura 18).



Figura 18 – Empreendimentos imobiliários recentes na área urbana consolidada de Esteio.
Fonte: Jornal do Comércio.

Nessa expansão dos limites da Região Metropolitana, obviamente que o novo paradigma técnico-econômico foi determinante, mas obviamente devem ser levados em consideração alguns outros tópicos apontados por Mattos (2006): a) a demanda por solo urbano acompanhou o crescimento populacional das grandes cidades mundiais; b) a renda média e o nível de vida médio das populações nessas cidades, em que pese a desigualdade, aumentou, o que cria novas demandas por espaço residencial; c) os arranjos familiares também se modificaram, tendendo a formar unidades cada vez menores, o que ocasiona uma demanda por novos tipos de

habitações; e, d) a reestruturação do sistema econômico que afetou todos e distintos tipos de empresas, tendeu a impor uma organização em rede, o que significou ao mesmo tempo dispersão e concentração territorial. Tudo isso se traduziu em um aumento da demanda por solo urbano e culminou em um maior consumo de área urbana *per capita*.

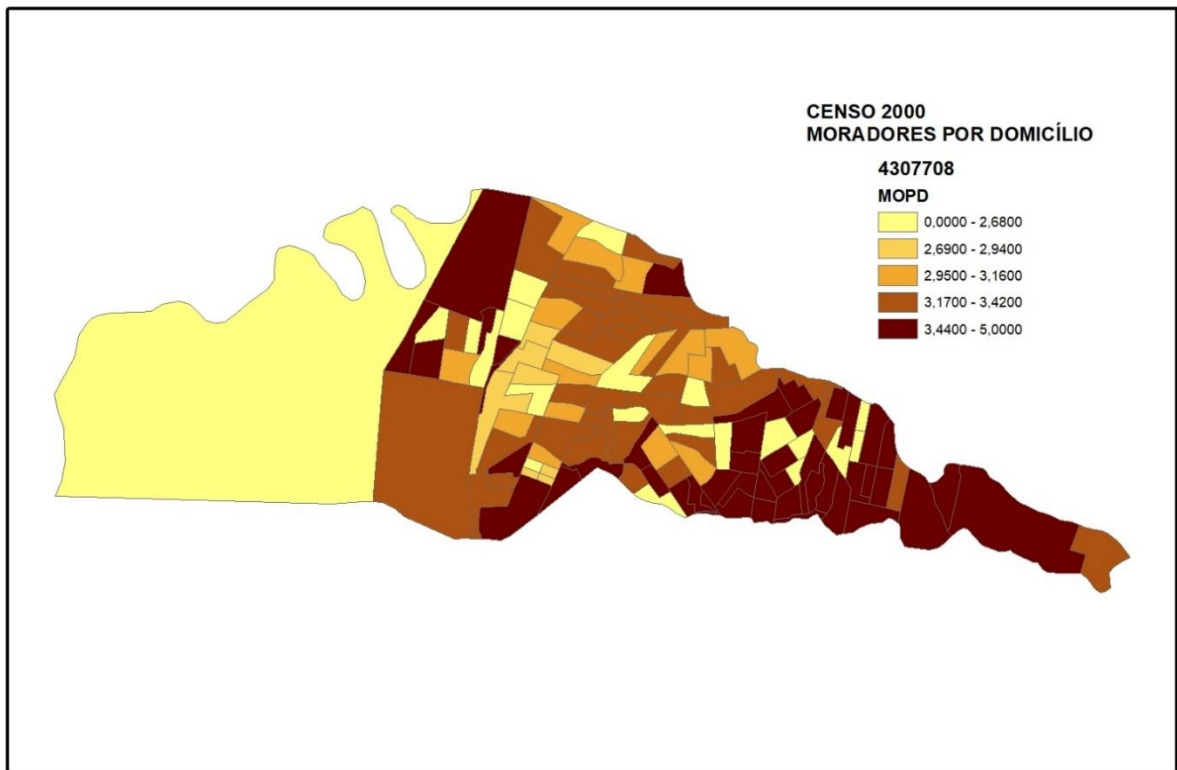
A respeito do número médio de habitantes por domicílio, nos estudos prévios sobre Esteio, no comparativo entre os resultados da amostra nos Censos de 2000 e 2010 do IBGE, se apresenta uma mudança significativa no perfil da cidade (quadro 9). O número de habitantes entre um Censo e outro quase não se alterou (quadro 10), o que leva a indícios da densificação urbana, uma vez que não há incremento populacional e houve uma mudança no perfil de número de habitantes (cartogramas 4 e 5).

DOMICÍLIOS (AMOSTRA)				
CENSO 2000			CENSO 2010	
Nº de Moradores	(%)	Amostragem	(%)	Amostragem
Até 1	9,40%	2357	40,30%	10635
Mais de 1 até 2	23,93%	5996	49,50%	13083
Mais de 2 até 3	27,72%	6946	8%	2106
Mais de 3	38,95%	9760	2,20%	590
Total de Domicílios		25059		26414

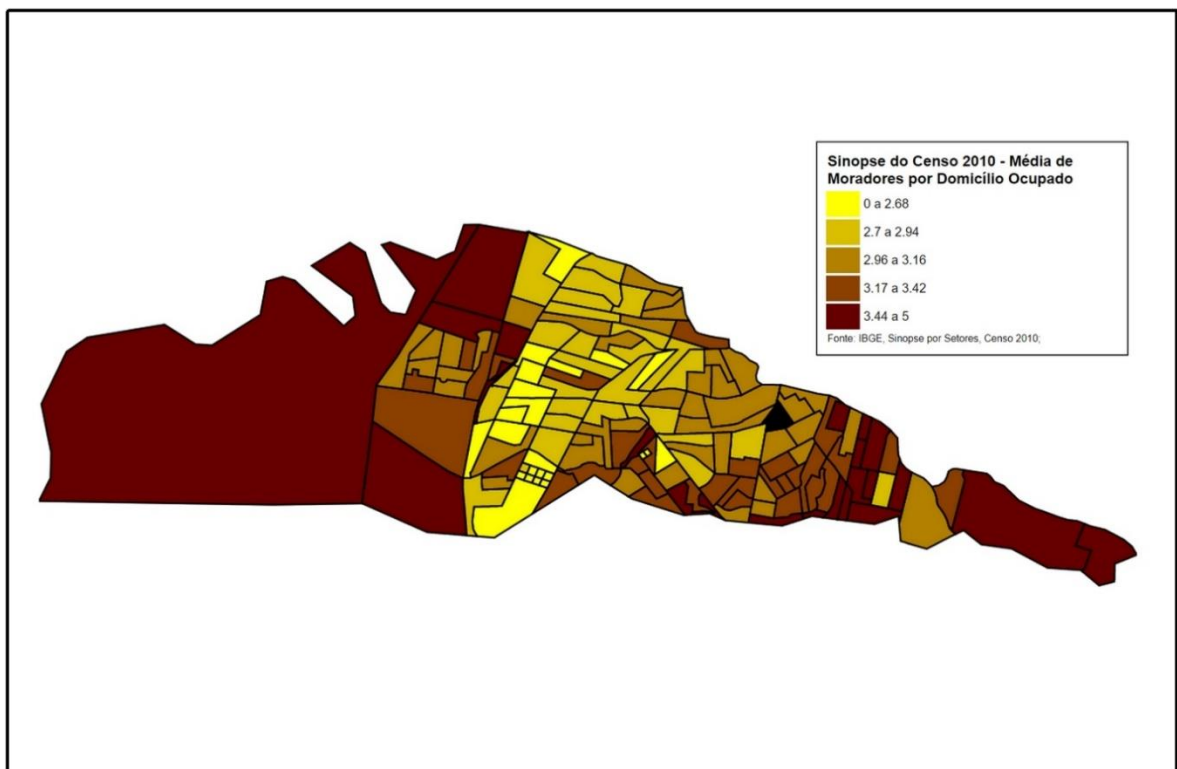
Quadro 9. – Proporção número de moradores por domicílio nos Censos de 2000 e 2010 em Esteio.
Fonte: IBGE.

POPULAÇÃO/TAXA DE URBANIZAÇÃO				
Ano	População	Situação do domicílio		
	Total	Urbana	Rural	Taxa de Urb.
2000	80048	79961	87	99,89%
2010	80755	80663	92	99,88%

Quadro 10. – Evolução populacional do município de Esteio para o período de 2000 e 2010.
Fonte: IBGE.



Cartograma 4 – Esteio: representação da média de moradores por domicílio em 2000.
Fonte: IBGE.



Cartograma 5 – Esteio: representação da média de moradores por domicílio em 2010.
Fonte: IBGE.

O mapa para o quarto momento (mapa 5, p.102), traz um estado atual da configuração espacial esteiense, mesclando dados consolidados de 2000 a 2016.

Evento marcante desse momento é a BR-448, Rodovia do Parque, construída entre 2011 e 2014, a oeste do município, permite um deslocamento mais célere entre o eixo metropolitano da BR-116, criando um entroncamento rodoviário entre esta e a ERS-118. A construção da via-expressa levou também ao crescimento da zona de expansão, atingindo a última área territorial passível de crescimento horizontal ainda não ocupada. Há um projeto em curso promovido pela Bolognesi Incorporadora, no entanto está embargado e as obras sem avançarem, retornando ao uso rural para plantação de arroz (perceptível na sobreposição entre mapa 5 e imagem 7, p. 104).

Um dos usos que mais expandiram-se no período foram os centros de distribuição e logística, ocupando áreas contíguas à industrial na porção noroeste, às margens da BR-116. Os armazéns são operados pela empresa paranaense Capital Realty Infraestrutura Logística, prestando três tipos de serviço: *built to suit*, que é um conceito imobiliário para empreendimentos logísticos construídos conforme a necessidade do locatário, qual foi armazenamento frigorificado; desmobilização de frotas, que é o processo de venda da frota obsoleta; e o condomínio logístico, terminal intermodal (rodoferroviário), onde opera com a bandeira “Mega”, a terceirização do serviço, por exemplo, a rede de supermercados Carrefour (figura 19).



Figura 19 – Centro de distribuição e logística “Mega”, às margens da BR-116 em Esteio.
Fonte: Capital Realty, 2017.

Ao sul do município, no ramo dos combustíveis, à oeste do Trensurb, as já consolidadas Charrua e Raízen (*joint venture* entre Shell e Cosan) e, recém-inaugurada, a BEST, *joint venture* entre as distribuidoras regionais Charrua, Potencial e Megapetro; à leste da BR-116, entre as instalações da InBeta e a Rodovia do Parque, a distribuidora Unibraspe.



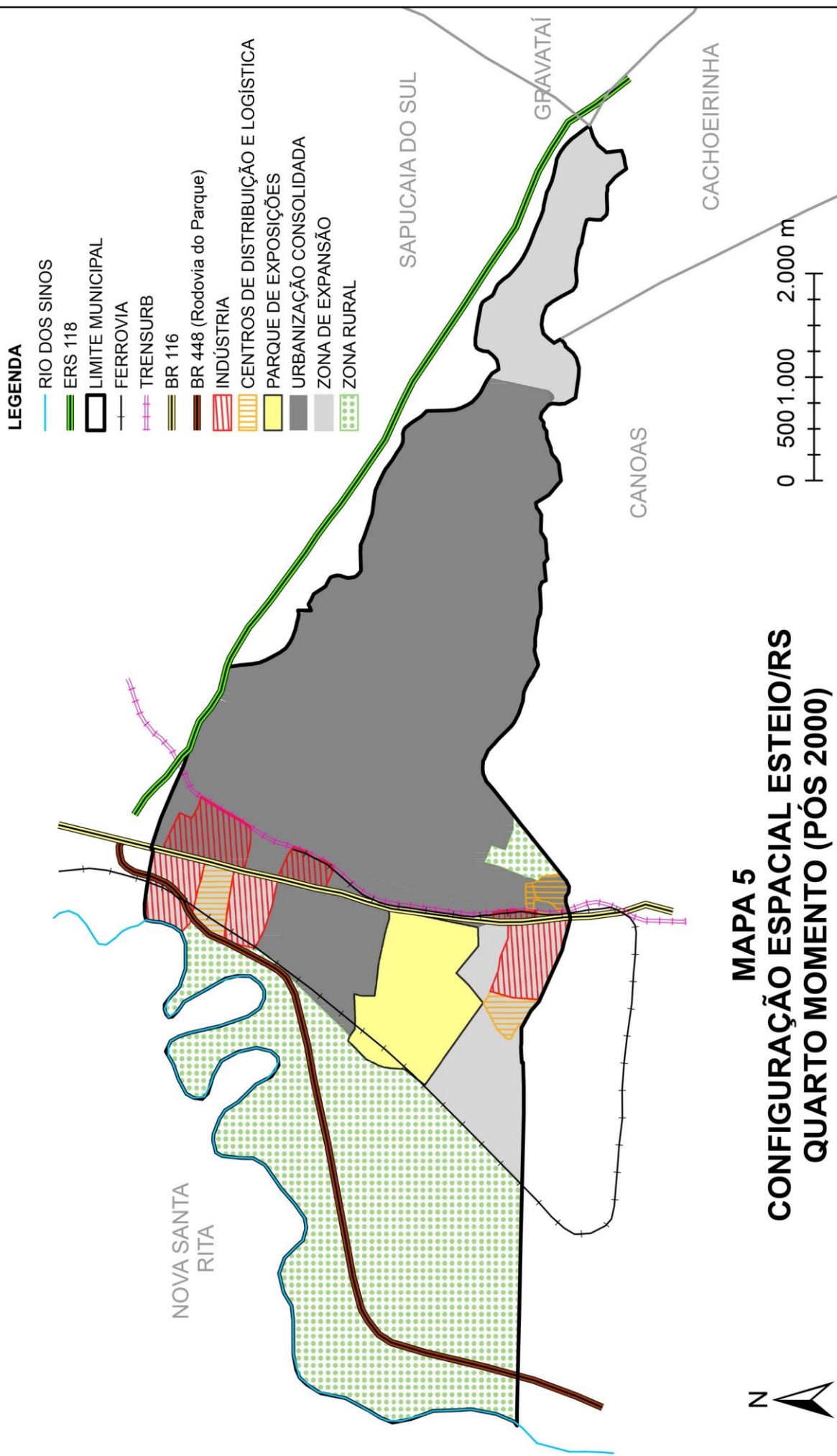
Figura 20 – Mortandade de peixes no Rio dos Sinos em 2006 causado por despejo de efluentes industriais.

Fonte: Agência RBS.

Na indústria, a modificação mais acentuada foi o encerramento das atividades, entre 2012 e 2013 - não há registro oficial - da Três Portos S.A., após uma série de multas aplicadas. O mais grave incidente ocorreu em 2006 com a mortandade ao redor de 8,6 toneladas de peixes no Rio dos Sinos (figura 20), quando foi uma das empresas autuada pelas FEPAM numa multa que estimou-se em R\$ 1,2 milhão⁷.














Nas páginas seguintes, logo após o mapa 5, apresentaremos algumas conclusões sobre o processo de configuração espacial de Esteio e algumas projeções.

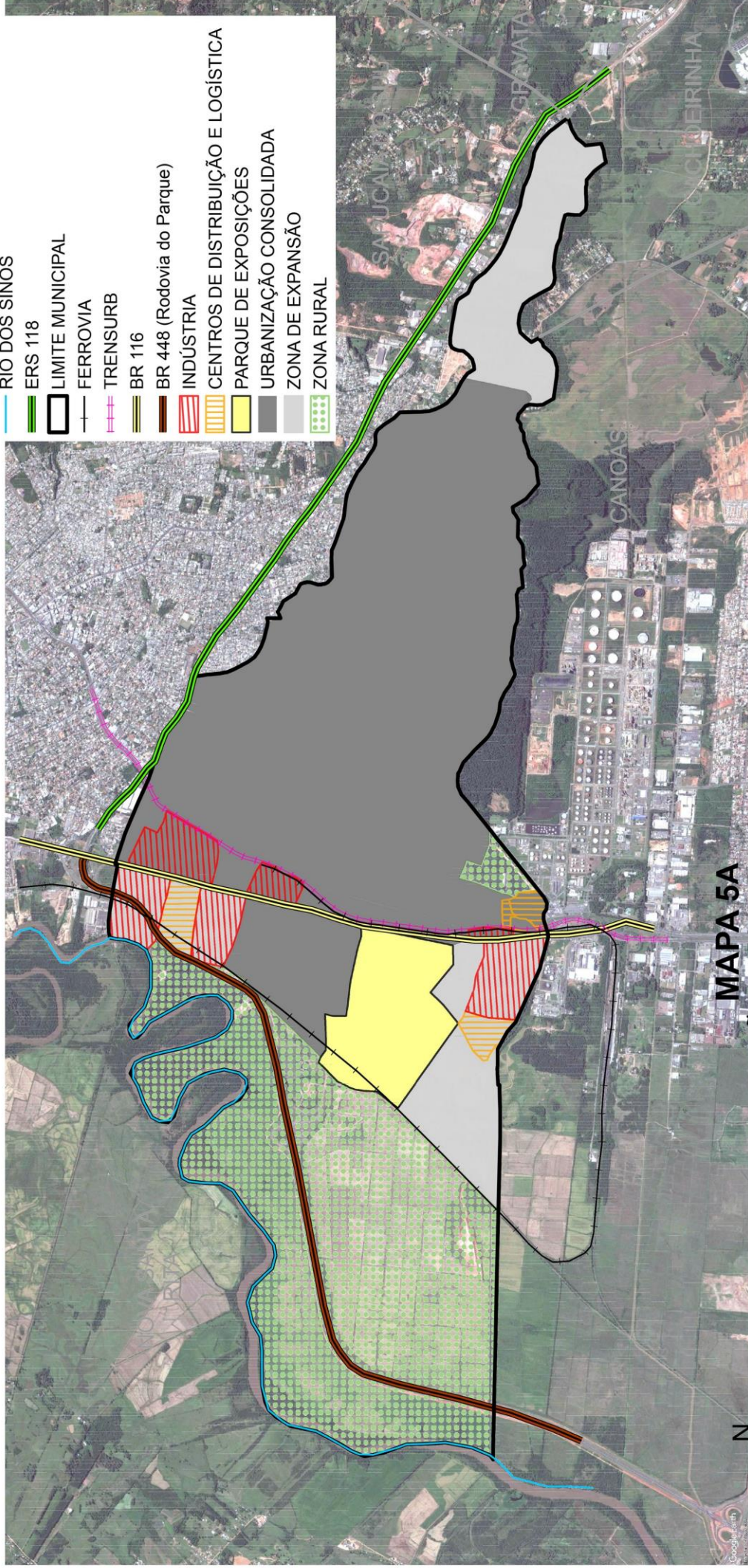
⁷ ZANUZO, F. Fepam divulga o nome de três empresas autuadas. Disponível em: <http://www.clicrbs.com.br/especiais/jsp/default.jsp?newsID=a1322303.htm&template=3847.dwt§ion=Not%EDcias&espid=21>. Acesso em: 18/08/2017.



MAPA 5
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
QUARTO MOMENTO (PÓS 2000)

LEGENDA

-  RIO DOS SINOS
-  ERS 118
-  LIMITE MUNICIPAL
-  FERROVIA
-  TRENSURB
-  BR 116
-  BR 448 (Rodovia do Parque)
-  INDÚSTRIA
-  CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA
-  PARQUE DE EXPOSIÇÕES
-  URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
-  ZONA DE EXPANSÃO
-  ZONA RURAL



MAPA 5A

**CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
QUARTO MOMENTO (PÓS 2000)**





4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os limites da metrópole já não são definidos por uma área rígida e contígua, sua evolução acompanhou a formação dos novos paradigmas técnico-econômicos que afetaram desde o início a organização e funcionamento das cidades, mitigando os efeitos do fator distância - tão caro à cidade industrial - nas decisões locacionais tanto de empresas, quanto das famílias.

Apenas para citar um dos exemplos mais evidentes, os deslocamentos entre o eixo norte-sul da região metropolitana, de São Leopoldo a Porto Alegre, no início da década de 1930 envolviam um dia completo, se tratando de uma distância próxima, mas incômoda de ser vencida, dependendo de horários das composições do trem ou do desconforto da trepidação das rodovias. A melhoria das condições rodoviárias ao redor dos anos 1950 comprimiram o fator tempo/distância, aumentando também a capacidade das redes, incrementando o número de deslocamentos, de pessoas e mercadorias. A instalação do Trensurb, em 1985, fortaleceu os movimentos populacionais entre o eixo norte-sul da RMPA, conectando Porto Alegre na primeira etapa até Sapucaia do Sul, já em finais dos anos 1990 com a ampliação até São Leopoldo e em meados dos anos 2000 até Novo Hamburgo. Mais recentemente, a construção da BR-448 incrementou a capacidade de circulação, criando a possibilidade de novos ou reforçando antigos circuitos.

Essa celeridade de deslocamentos facilita que, dentro da rede urbana metropolitana, se experimente “viver pontualmente e na trama”, morando em um bairro de Esteio, deslocando-se até o trabalho em Porto Alegre e estudando em São Leopoldo, ou uma empresa de atividade fim em Canoas, terceirizar partes da produção em Sapucaia, Novo Hamburgo e Gravataí. A percepção do funcionamento dessa trama muitas vezes só é percebida quando algo escapa da normalidade, por interrupções nos circuitos: acidentes nas rodovias, greves do transporte público, eventos climáticos.

Em “O Direito à Cidade” Lefebvre confronta a organização de cidades históricas, com uma densa trama de relações, diz que onde existir uma rede de cidades antigas, com redes de relações historicamente construídas, a indústria toma-a de assalto, ataca a Cidade assola-a. Tende a romper os antigos núcleos, apoderando-se destes (LEFEBVRE, 2011). Ainda sobre esse processo, o autor pondera que:

Temos à nossa frente um *duplo processo* ou, preferencialmente, um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. Os dois “aspectos” desse processo, inseparáveis, têm uma unidade, e, no entanto, o processo é conflitante. Existe, historicamente, um choque violento entre a realidade urbana e a realidade industrial. Quanto à complexidade do processo, ela se revela cada vez mais difícil de ser apreendida, tanto mais que a industrialização não produz apenas empresas (operários e chefes de empresas), mas sim *estabelecimentos* diversos, centros bancários e financeiros, técnicos e políticos. (Idem, p. 16.).

Não discordamos que a industrialização proposta pelo autor - e o tipo de urbanização resultante dela - tenha a tendência a desarranjar e desequilibrar antigas redes, principalmente as que se desenham na cotidianidade, mas no caso da formação de Esteio como um núcleo independente, houve uma dependência dessa industrialização. Ela foi de muita importância num primeiro momento, para a integração do município e da construção de uma identidade ou uma ideologia esteiense, tanto que se repete até hoje o caráter industrial de Esteio, mesmo aportando um pouco mais de 20% para a economia municipal. A elaboração e formação dessa representação não são mote da dissertação, mas fica evidente que a trajetória da construção das variáveis sociais e materiais estão intrinsecamente relacionados ao estabelecimento da indústria.

O loteamento particular com vistas a industrialização, ou seja, para auferir lucros, da Dahne, Conceição & CIA, tendo como um dos principais diretores, Ildo Meneghetti - que em poucos anos seria Governador do Estado - é o definidor do núcleo urbano pioneiro da Vila do Esteio. Há de se entender que não somente a Indústria de Papel Três Portos, mas também as vias de conexão são vetores da expansão urbana entre 1920 e 1930.

Alguns anos depois, na década de 1940 as indústrias do cimento, Brasilit Saint-Gobain e Cimento Portland Gaúcho, contribuiriam para a urbanização não só do

município, mas de toda a região metropolitana, fornecendo (literalmente) a argamassa para as edificações e o telhado para uma grande parcela delas. Na década de 1950, a planta processadora da SAMRIG (já tendo controle acionário da Bunge), articulou uma nova cadeia produtiva dentro do Rio Grande do Sul, convergindo para a planta processadora de Esteio: o grão de soja. Dessa fábrica saíram os primeiros tabletes de margarina de soja produzidos na América do Sul.

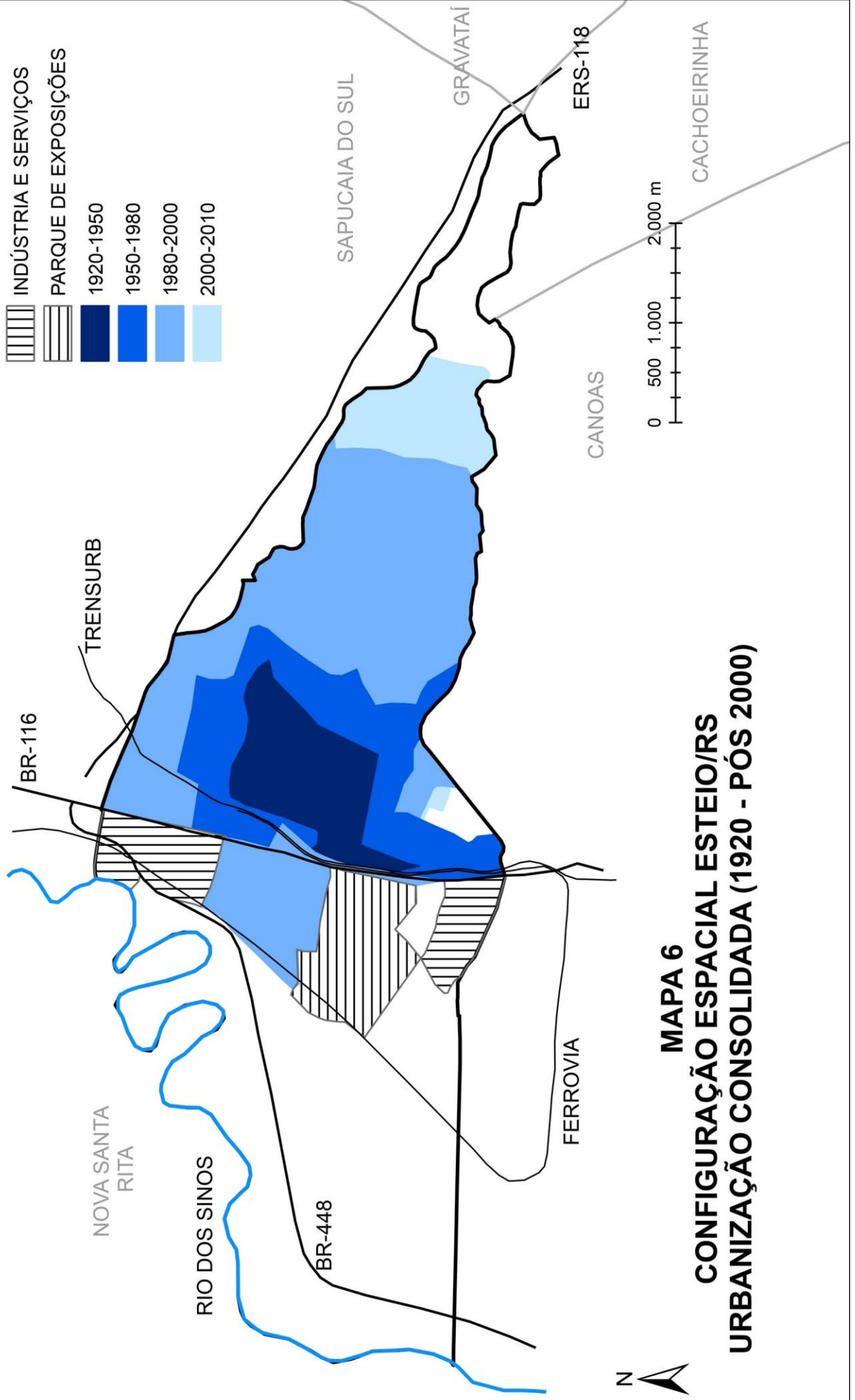
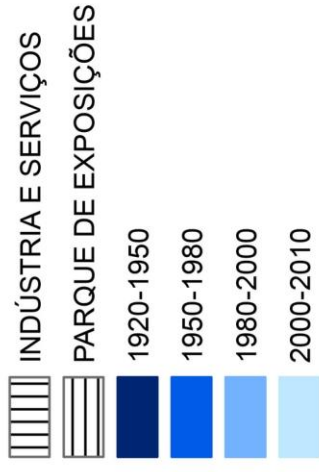
Até meados dos anos 1970 os condicionadores da urbanização eram a ligação rodoviária, a ferrovia (que não possuía muros ao longo dos trilhos), as indústrias ao longo das vias, a oeste o Rio dos Sinos e a Fazenda dos Kroeff, que depois seria o Parque de Exposições, ficando livre uma área entre a Fazenda e a Brasiltt, restando a porção leste da cidade para se desenvolver.

Esse desenvolvimento a leste foi intensificado na década de 1980, com a pavimentação da RS 118 e a construção do Trensurb, literalmente criando um muro divisório de norte a sul, alterando as entradas principais do município, onde está o pórtico (figura 21), e isolando o bairro Novo Esteio da urbanização mais consolidada, conseqüentemente com mais serviços. Até os anos 2000 esses eram os principais fatores influenciadores da expansão e consolidação urbana esteiense, fazendo-se chegar na atual configuração (mapa 6, p. 108).



Figura 21 – Sobreposição do Trensurb sobre o antigo pórtico de entrada da Cidade de Esteio.
Fonte: BERZAGUI, 2017

LEGENDA



MAPA 6
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA (1920 - PÓS 2000)

A partir de 2011 altera-se a manutenção dessas forças estruturantes com a construção da Rodovia do Parque BR – 448, “reativando” uma área para expansão urbana e de novas indústrias.

Essa nova organização conecta à distância seus atores, debilitando os vínculos tradicionais de coesão interna, embasados na proximidade física, característica do modelo organizacional anterior. A principal operação de um território organizado em rede é fazer sentido em relação a uma geografia estratégica conformada por múltiplos lugares especializados, e não mais ao seu entorno imediato. A importância do papel que cada lugar vai ter na rede aumenta ou diminui em função da forma com que os respectivos países (região, cidade) estão imbricados nos circuitos globais dominantes (MATTOS, 2010).

Ao se transformarem no que Mattos (2006) chama de “*unidades de la nueva geografia de la globalización*”, as bases econômicas das cidades envolvidas nesse processo geralmente são afetadas por uma relativa desindustrialização e um progressivo movimento de terciarização, com os quais os serviços passaram a ter o papel de destaque na economia urbana. Enquanto unidades geográficas e compoendo uma rede metropolitana, convertem-se no lugar preferencial para a localização de um conjunto de atividades e de funções cuja maior ou menor presença determina a posição hierárquica de cada cidade: a) funções de coordenação e gestão das principais estruturas empresariais globalizadas (multinacionais, conglomerados econômicos e financeiros) e/ou presença de nós operativos dessas empresas globais; b) serviços à produção (financeiros, jurídicos, consultorias, marketing, imobiliários) e atividades associadas às Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC's), assim como os serviços prestados às famílias (comércio, educação, saúde, cultura); c) as atividades de maior dinamismo e inovação industrial (polos tecnológicos); e d) atividades relacionadas com a distribuição e comercialização de produtos de cadeias globais.

A presença dessas atividades em uma metrópole foi e é o que determinou para que fosse registrada a presença de maior riqueza relativa e de poder nessas áreas, como também foi fator decisivo para a “retroalimentação” do crescimento metropolitano.

Para nossa realidade latino-americana a implementação do modelo se fez sobre as principais cidades de alcance nacional e regional, onde primeiro se produziram as mudanças necessárias ao cumprimento das funções globais. No caso

brasileiro, para Santos e Silveira (2006) a evolução desse sistema se daria seguindo a linha de desenvolvimento do “meio técnico-científico-informacional”, irradiando seus efeitos pela “região concentrada” (Sudeste e Sul do Brasil), como núcleos nacionais São Paulo – principalmente – e Rio de Janeiro, e regionais, Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba.

Disso também podemos levantar o que Mattos trás da contribuição de Remy (2001), entre o cruzamento de dois planos analíticos para o crescimento da urbe metropolitana, um plano relacional, que é resultado da densificação e sobreposição de distintos tipos de fluxos (a cidade invisível) e o plano material, onde se cristalizam fisicamente os distintos tipos de relações (a cidade visível). A interação entre a cidade visível e a cidade invisível geram um território urbano fragmentado, que se materializa em uma estrutura urbana policêntrica onde os simples termos “centro” e “periferia” perdem o sentido se não compreendidos no contexto e plano de fundo da totalidade do organização econômico-social.

No momento em que uma área urbana articula-se à dinâmica global e, portanto, a uma rede global, o número de redes produtivas/consumo (de bens e de serviços) tendem a se concentrar, e é justamente no lugar, nessa urbe, que os “nós” dessas redes manifestar-se-ão de maneira mais evidente e visível.

Para que ela acolha todos esses componentes é necessário que se estabeleçam e se desenvolvam um conjunto de atividades específicas, as quais são imperantes para o estabelecimento e funcionamento adequado dos referidos nós dos circuitos globais (serviços financeiros, atividades comerciais e industriais com tecnologia agregada, serviços imobiliários, cadeias globais, etc.). Na esteira desses processos ocorrem também mudanças não só quantitativas, mas qualitativas dos diversos serviços. Passam a atender uma demanda mais exigente e diversa: saúde, religião, lazer, turismo, eventos culturais, gastronomia, hotelaria, etc.

A sobreposição e densificação dos fluxos da cidade visível e da invisível criaram as condições para a expansão espacial da indústria e da urbe. No entanto, por mais das vezes, a manifestação física das suas formas acaba sendo, por fim, conflitante, principalmente se considerarmos que a urbe “avança” sobre as áreas que antes eram somente de presença e horizontalidades da indústria. Somando-se a esse fato as crescentes preocupações com o bem-estar das populações e preservação ambiental, geram-se mecanismos legislativos (e até bastante práticos, não há como viver respirando efluentes industriais), de restrição das atividades poluentes.

A “desindustrialização” experimentada por Esteio não tem somente explicações de caráter econômico, da competição internacional ou interestatal, tem a ver com a natureza da própria produção, uma vez que a indústria instalada é uma indústria em grande parte de base. Eis o principal motivo de ter encerrado as atividades a Três Portos e a DuPont ter especializado sua produção para gerar menores impactos.

Dito isso, apresentamos um mapa de projeção, em mantendo-se as atuais condições e tendências de expansão e funções urbanas para o município de Esteio (mapa 7, p112).

Como desde o princípio utilizamos zona rural para classificar áreas verdes, de proteção ou não engendradas nos processos de urbanização, mais provavelmente se caracterizará por ser contrapartida ambiental dos empreendimentos a se realizarem na zona de expansão, uma vez que são parcelas loteadas pela Incorporadora Bolognesi, aguardando finalização de estudo ambiental para seguimento do projeto.

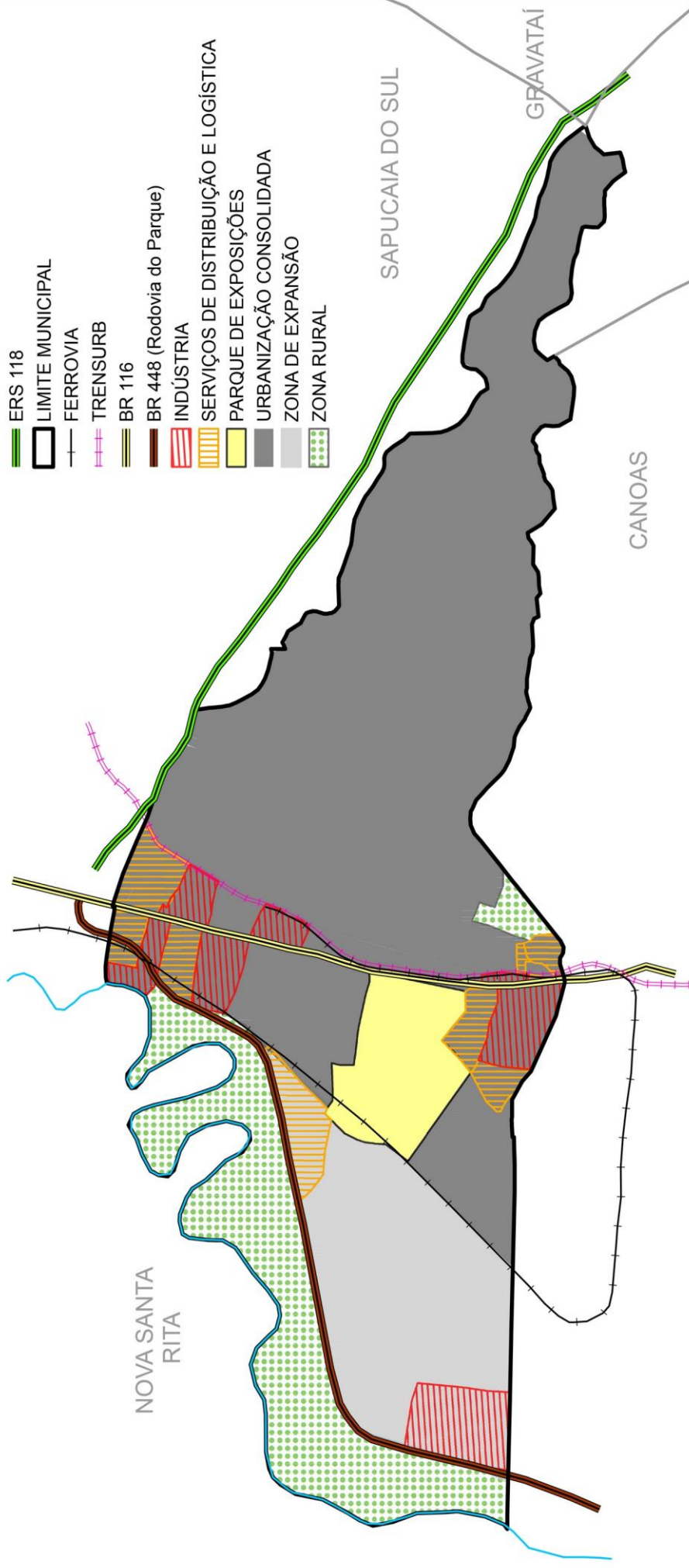
O adensamento da área central da cidade muito provavelmente implicará em um maior controle ambiental, principalmente dos efluentes das plantas produtivas ainda existentes. Não só a legislação que tende a ser mais restritiva, mas o perfil econômico elevado em que estão se caracterizando os novos empreendimentos na área central acarretarão em maior fiscalização imposta pelos “compradores” aos órgãos municipais.

A transmutação do uso industrial para centros de distribuição e logística também deve acentuar-se, com amplo incentivo do município, como já há indícios e leis publicadas no final de 2017.

Já a área onde atualmente o PDDUE classifica como zona de expansão, traz indícios de loteamentos populares e usos mistos, de serviços com um grau considerável de impacto ambiental, havendo tendência da porção leste se desenvolver com habitações populares e a porção oeste dividir-se entre condomínios fechados de classe média e serviços auxiliares, de médio impacto, à indústria já instalada e logística de abastecimento de redes de supermercado.

LEGENDA

- RIO DOS SINOS
- ERS 118
- LIMITE MUNICIPAL
- FERROVIA
- TRENSURB
- BR 116
- BR 448 (Rodovia do Parque)
- INDÚSTRIA
- SERVIÇOS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA
- PARQUE DE EXPOSIÇÕES
- URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
- ZONA DE EXPANSÃO
- ZONA RURAL



MAPA 7
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ESTEIO/RS
PROJEÇÃO



Quando ingressamos no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) começamos com um projeto bastante diverso. Pensávamos em resgatar a espacialização de afetividades, de práticas sociais infantis: a bola rolando, e as crianças atrás. Almejávamos remontar os espaços de práticas lúdicas, onde as crianças vão construindo a sua visão da Cidade (agora sim, não mais o município) que vivem e os laços de identidade com o seu lugar.

Ao nos depararmos com o parco e não sistematizado material sobre a constituição do município, tínhamos duas escolhas: ou mudávamos o tema, ou mudávamos o recorte espacial do estudo. A escolha não foi simples.

É caro aos moradores da Região Metropolitana a construção do seu lugar, ainda mais se falarmos em uma “estabilidade histórica”, remontando não de forma fantasiosa a organização do seu espaço, mas com o mesmo embasamento e validade científica que a Metrópole possui. Diariamente se “vive mais na trama do que no lugar”, ou melhor, o lugar se expande para as noções da metrópole; no entanto, a forma de tratamento, a identidade atribuída pelo outro é “ele é o fulano de tal, de Esteio, de Sapucaia, de Cachoeirinha, de Canoas, de Alvorada...”.

Talvez toda a preocupação seja também sintomática, pelo envolvimento e análise das condições contemporâneas, onde as cidades estão engajadas numa luta de distinguir-se uma das outras, distinguir-se do mundo externo, assim como seus habitantes serem diferentes. Em suma, podemos dizer que essas mudanças representaram:

ante todo la consolidación y el fortalecimiento de condiciones más favorables para la afirmación de una lógica estrictamente capitalista en el desarrollo metropolitano, lo que ha transformado a las ciudades en un campo de operaciones privilegiado para los negocios inmobiliarios y ha hecho que la maximización de la plusvalía urbana haya terminado por ubicarse como un criterio urbanístico central (MATTOS, 2006, pg. 59).

A construção dos momentos não se dará por conclusa, até porque ainda existem documentos e registros por surgirem, mas a obtenção principalmente das fotografias aéreas 1953, 1964 e 1975, além dos mapas de 1940 e 1979, constituíram, um grande avanço. Fica aqui o desejo de que mais pessoas possam debater, questionar, pensar e repensar a produção do espaço esteiense.

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALONSO, José A. F.; **Gênese e institucionalização da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA)**. Textos para Discussão, nº 29. Porto Alegre, FEE, 2008, p. 19.
- ALONSO, José A. F.; Efeitos da reestruturação produtiva na dinâmica da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) na década de 90. *In: Cadernos Metrôpole*, SP, N. 11, Primeiro Semestre. 2004, p.9-40.
- BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de jun. de 2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasília,DF, jun 2001.
- _____. Lei nº 11.673, de 08 de mai de 2008. **Determina novo prazo para a elaboração de Planos Diretores**. Brasília, mai 2008.
- BUNGE. Fundação do Grupo Bunge Acervo de Memória da Fundação do Grupo BUNGE-
<http://www.fundacaobunge.org.br/acervocmb/assets/historicos/historico-grupo-bunge.pdf> - último acesso em 10/04/2017.
- CAPEL, Horacio; Primera parte: el juego de los agentes urbanos y la construcción de la ciudad *In: La morfología de las ciudades: III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario*. Barcelona : Ediciones del Serbal, 2013, p. 11-263.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri; **Espaço e Indústria**. 7ª. ed. São Paulo: Contexto, 1997, p.70.
- _____. **O lugar no/do mundo**. 1ª. ed., São Paulo: Labur Edições, 2007, p. 72.
- _____. **A Cidade**. 9. ed., 2ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2015, p. 98.
- _____. **A Condição Espacial**. 1ª. Ed., 2ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2016, p. 58.
- _____. A reprodução da Cidade como “negócio” *In* Carlos, A.F, Carreras, C. (orgs.), **Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole**., 2ª ed., 1ª reimpressão. – São Paulo : Contexto, 2016. Pg. 29–37.
- _____. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. *In*: CARLOS Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 53-74.
- CARRERAS, Carles; Da Cidade Industrial à Cidade dos Consumidores: reflexões teóricas para debater. *In* Carlos, A.F, Carreras, C. (orgs.), **Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole**., 2ª ed., 1ª reimpressão. – São Paulo : Contexto, 2016. Pg. 21–28.
- CARRION, Otília B. K; Mercado Imobiliário e Padrão Periférico de Moradia: Porto Alegre e sua Região Metropolitana. *In Ensaios FEE* Porto Alegre, v. 10, n.2, 1989, p. 225-250.

CERTEAU, Michel de. **Práticas do Espaço in A invenção do Cotidiano**. Vol 1. Artes de Fazer., 21.e.d Petrópolis: Editora Vozes, pg.157-198.

DUPONT, DuPont do Brasil. http://www2.dupont.com/Media_Center/pt_BR/news_releases_/2008/solae_50_anos_esteio.html - último acesso em 06/04/2016.

ESTEIO, Prefeitura Municipal de Esteio. **Esteio, 30 anos em revista**. Porto Alegre : Pallotti, 1985, p.168.

_____. Lei nº 6641, de 14 de Set de 2017. *Institui no âmbito do Município de Estio, a Política de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico e à Geração de Empregos, e dá outras providências*. Esteio, Set, 2017.

_____. Lei nº 4247, de 06 de Dez, de 2006. *Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Esteio*. Esteio, Dez, 2006

_____. Lei nº 2815, de 22 de Out de 1998, *Dispõe sobre o estabelecimento do solo criado no Município de Esteio*. Esteio, Out, 1998.

_____. Lei nº 1261, de 28 de Jun de 1985. *Institui o Código de Obras do Município de Esteio e dá outras providências*. Esteio, Jun, 1985.

_____. Lei nº 1260, de Jun de 1985; *Dispõe sobre o parcelamento do solo e dá outras providências*. Esteio, Jun, 1985.

_____. Lei nº1259, *Institui o Plano Diretor de Esteio e dá outras providências*. Esteio, Jun, 1985.

_____. Lei nº 1096, de 10 de Dez de 1980. *Consolida e atualiza a legislação municipal referente ao Plano Diretor Integrado de Esteio*. Esteio, Dez, 1980.

_____. Lei nº 995, de 21 de Dez de 1976. *Altera dispositivos da lei nº 779/71 – Plano Diretor Urbano de Esteio – e dá outras providências*. Esteio, Dez, 1976.

_____. Lei nº 779, de 29 de Out de 1971. *Institui o Plano Diretor Urbano de Esteio e dá outras providências*. Esteio, Out, 1971.

_____. Lei nº 220, de 19 de Dez de 1959; *Fixa os limites das áreas urbana e suburbana da Cidade*. Esteio, Dez, 1959.

_____. Lei nº 45, de 10 de Fev de 1956. *Fixa os limites das áreas urbana e suburbana da Cidade*. Esteio, Fev, 1956.

FEE/RS, Fundação de Economia e Estatística do Estado do Rio Grande do Sul – FEE/RS - <http://www.fee.rs.gov.br/> - último acesso em 10/04/2017.

GAYA, Lufredina Araújo; ANDRADE, Diva. **Esteio - Obra e progresso de um povo**. S.l. : s.n., 1958, p.191.

GAYA, Lufredina Araújo. **Esteio – Obra e progresso de um povo: 2º volume**. Esteio: Destaque Foto Publicidade LTDA, 1973, p.157.

GONÇALVES, Felipe de Sousa. **A expansão urbana sobre o relevo do município de Sapucaia do Sul – RS**. Dissertação (Mestrado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS. Porto Alegre: 2013. p.163

- HALLEY, Bruno Maia. O Bairro e os Enredos do Lugar. **Geograficidade**, Niterói: v. 4, 2014, p. 43-57.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2ª. ed. São Paulo: Annablume, 2006, p.252.
- _____. **Condição Pós-Moderna**. 18ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2009, p. 349
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – www.ibge.gov.br – último acesso em 10/04/2017
- INBETTA, Grupo InBetta. **Histórico do Grupo InBetta**. Disponível em <http://www.inbeta.com.br/historico> - último aceso em 07/06/2017.
- JESUS, Edson Penha de. **Penha: de bairro rural a bairro paulistano**. Um estudo do processo de configuração do espaço penhense. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) Universidade de São Paulo – USP. São Paulo: 2006, p.213
- LA SALLE, Colégio La Salle de Esteio - <http://lasalle.edu.br/esteio/> - último acesso em 06/04/2016.
- LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. Traducción: Javier González-Pueyo. Cuarta edición. Barcelona: Ediciones Península, 1978, p.268.
- _____. **Estructuralismo y política**. Traducción: Luis Alberto Ruiz. Buenos Aires: Editorial La Pléyade, 1973, p. 155-179.
- _____. **La presencia y la ausencia** – contribución a la teoría de las representaciones. Traducción: Óscar Barahona & Uxo Doyhamboure. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1983, p. 276.
- _____. **O direito a cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. 5ª ed. São Paulo: Centauro Editora, 2011, p. 143.
- LUZ, Miguel. **Ao longo dos trilhos** - uma história de Esteio. 1ª ed. S.l. : s.n., 2005, p. 368.
- MACHADO, José Antônio Pinheiro. **Esteio 40 anos – Uma história de trabalhos e realizações**. Porto Alegre : Pallotti, 1995, p. 128,
- MAMMARELLA, Rosetta; PESSOA, Mariana L.; FERREIRA, Gisele S.; TARTARUGA, Iván G. P.; Estrutura Social e Organização Social do Território: Região Metropolitana de Porto Alegre – 1980-2010 In: FEDOZZI, Luciano J.; SOARES, Paulo R. R. (orgs.) Porto Alegre: transformações na ordem urbana. 1ª ed. Rio e Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015, p. 133-184.
- MARTINS, J.S (ORG). As temporalidades da história na dialética de Lefebvre in **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Huitec, 1986.
- MATTOS, Carlos A. de. Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. In: LEMOS, Amália Inês G. de; ARROYO, Mónica; SILVEIRA, Maria Laura (orgs.). **América Latina: cidade, campo e turismo**. Buenos Aires: CLACSO; São Paulo: USP, 2006, pg. 41-73.
- _____. **Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina**. De la ciudad a lo urbano generalizado. Revista de Geografía Norte Grande. Santiago de Chile: nº 47, 2010, pg. 81-104.

- MENEGHETTI, Enio. Baile de cobras: a verdadeira história do Ildo Meneghetti. Porto Alegre: AGE, 2012, p.272.
- MORAES, Antônio C. R. Notas metodológicas sobre metropolização e a metrópole Paulistana. In: CARLOS, Ana Fani A. e OLIVEIRA, Ariovaldo U. **Geografia das Metrôpoles**. São Paulo: Contexto, 2006.
- NUNES, Simone Aparecida. “**Sindicato somos nós, organizados na fábrica**”: o “novo sindicalismo” no Sindicato dos Metalúrgicos de Canoas (RS) e o caso da greve na Coemsa (1983), TCC em História. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS. Porto Alegre : 2012, p. 67.
- PICCOLO, Fernanda D.. A gramática nativa: reflexões sobre as categorias morro, rua, comunidade e favela. In: FRÚGOLI JR., H., ANDRADE, L. T., PEIXOTO, F. A. (orgs.) *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. 1 ed. Belo Horizonte/São Paulo: Editora da Puc-Minas/Edusp, 2006, pg. 330-352.
- ROBIRA, Rosa Tello; Áreas Metropolitanas: Espaços Colonizados. In Carlos, A.F, Carreras, C. (orgs.), **Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole**., 2ª ed., 1ª reimpressão. – São Paulo : Contexto, 2016. Pg. 9–20.
- SANTOS, Milton **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo : EDUSP, 2012, p.288.
- _____. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 5. reimpr. São Paulo : EDUSP, 2009, p.388.
- _____. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: EDUSP, 2004, p.440.
- _____. SILVEIRA, Maria Laura; **O Brasil**. Território e sociedade no início do século XXI. 9ª ed. São Paulo: Editora Record, 2006, p. 473.
- _____. **Por uma Geografia Cidadã**: por uma epistemologia da existência. Boletim Gaúcho de Geografia, Porto Alegre: AGB, n. 21, agosto 1996, pg. 7–14.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Território do uso: cotidiano e modo de vida. In: **Cidades**: Revista Científica Grupo de Estudos Urbanos. Presidente Prudente: UNESP, 2004, vol 1, nº. 1, p. 181-206.
- _____. Urbanização e Fragmentação: apontamentos para estudo do Bairro e da memória urbana. In: **VIII Encontro de Geógrafos Latino Americanos**, 2001, Santiago - Chile. Anais do VIII Encontro de Geógrafos Latino Americano. Santiago : Universidade do Chile, 2001.
- SELINGARDI-SAMPAIO, Sílvia; **Indústria e território em São Paulo**: a estruturação do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista: 1950-2005, Campinas: Editora Alínea, 2009, p.480
- SERPA, Angelo. Lugar e centralidade em um contexto metropolitano. In: CARLOS Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011, p. 97-108

- SINGER, Paul (1977). Porto Alegre. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. Rio de Janeiro, Cia. Editora Nacional.
- SOARES, Paulo R. R.; STERNBERG, Sheila S. W.; FERNANDES, Ana C.; FLORES, Anderson M.. Região Metropolitana de Porto Alegre: reestruturação produtiva, mercado de trabalho e espaços industriais. *In*: FEDOZZI, Luciano J.; SOARES, Paulo R. R. (orgs.) **Porto Alegre**: transformações na ordem urbana. 1ª ed. Rio e Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015, pg. 95-130.
- SOARES, Paulo R. R.. A Região Metropolitana de Porto Alegre nos (des) caminhos da metropolização brasileira. *In*: FEDOZZI, Luciano J.; SOARES, Paulo R. R. (orgs.) **Porto Alegre**: transformações na ordem urbana. 1ª ed. Rio e Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015, pg. 42-72.
- SOJA, Edward W.; **Geografias Pós-Modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Tradução [da 2.ed. inglesa] Vera Ribeiro; revisão técnica, Bercker, Lia Machado. – Rio de Janeiro : Zahar, 1993, p. 324.

6 ANEXOS

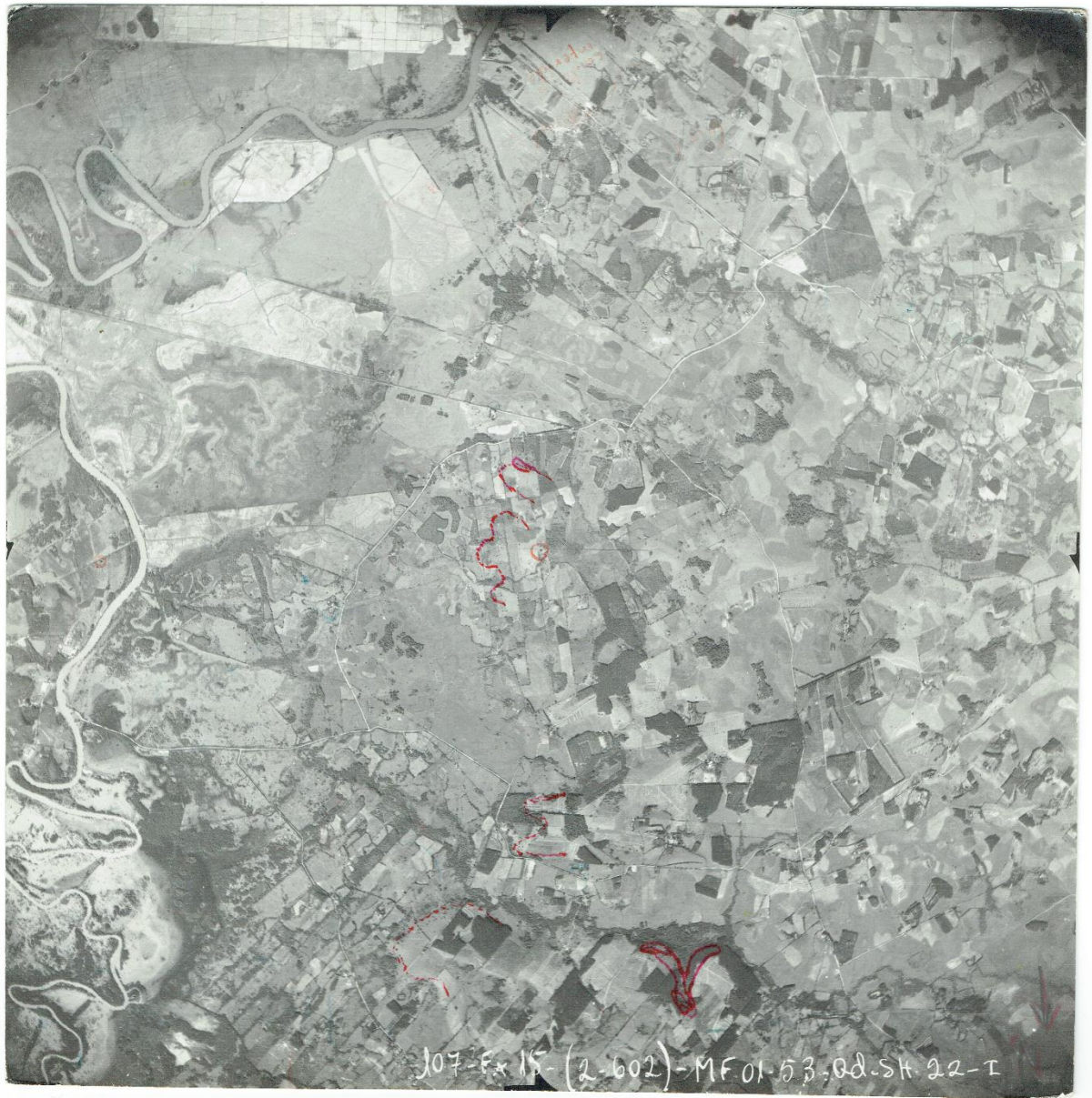
Anexo 1 – Registo do Anuário da VFRGS de 1940.....	120
Anexo 2 – Tabela de Itinerários da VFRGS de 1947.....	121
Anexo 3 – Fotografia Aérea de 1953.....	122
Anexo 4 – Fotografia Aérea de 1953.....	123
Anexo 5 – Fotografia Aérea de 1953.....	124
Anexo 6 – Fotografia Aérea de 1953.....	125
Anexo 7 – Fotografia Aérea de 1964.....	126
Anexo 8 – Fotografia Aérea de 1974.....	127
Anexo 9 – Carta de São Leopoldo 1940.....	128
Anexo 10 – Carta de São Leopoldo 1979.....	129

- ESTAQUEADORES** — Ponta (dos), ao norte da Ilha Grande. (M. de São José do Norte).
- ESTAQUEADORES** — Ponta, ao norte da Ilha Grande na lagoa Casamento. (M. de Viamão).
- ESTEFÂNIA** — Povoado, próximo ao arroio Jacarezinho. (M. de Arroio do Meio).
- ESTEIO** — Povoado, à margem do arroio Sapucaia, com estação da V. F. do Rio Grande do Sul, linha de Porto Alegre a Uruguaiana. (M. de Canoas).
- ESTEIOS** — Lagarejo, à margem esquerda do arroio Carvalho. (M. de Gravataí).
- ESTEIRA** — Arroio, afluente da margem direita do rio dos Touros. (M. de Bom Jesus).
- ESTEIRA** — Arroio (da), afluente da margem esquerda do rio Quebra Dentes. (M. de Vacaria).
- ESTIVA** — Riacho, afluente da margem direita do rio Negro. (M. de Bagé).
- ESTIVA** — Povoado, à margem direita do Vacacaí Mirim, servido pela V. F. do Rio Grande do Sul, linha de Porto Alegre a Uruguaiana. (M. de Cachoeira).
- ESTIVA** — Arroio, afluente da margem direita da sanga Rebentona. (M. de Candelária).
- ESTIVA** — Arroio, afluente da margem direita do Forromeco. (M. de Montenegro).
- ESTIVA** — Lagoa, formada pela Itapeva. (M. de Osório).
- ESTIVA** — Arroio, afluente da margem esquerda do rio Santa Rosa. (M. de Santa Rosa).
- ESTIVA** — Sanga, afluente da margem esquerda do rio Uruguai. (M. de São Borja).
- ESTIVINHA** — Arroio, afluente da margem esquerda do Três Passos. (M. de Passo Fundo).
- ESTREITO** — Vila e sede do distrito de Estreito, pertence ao município e termo de São José do Norte, que faz parte da comarca de Rio Grande. Na parte meridional do município, entre o Atlântico e a lagoa dos Patos.
- ESTRÉLA** — Povoado, à margem esquerda do rio Brejo. (M. de Camaquã).
- ESTRÉLA** — Arroio, afluente da margem esquerda do rio Taquari. (M. de Estréla).
- ESTRÉLA** — Cidade, sede do distrito, do município e do termo de Estréla, pertencente à comarca de Lajeado. Na região sul ocidental do município, à margem esquerda do rio Taquari e seu afluente arroio Estréla.
- ESTRÉLA** — Serra (da), à margem esquerda do rio Pelotas, na parte oriental do município. (M. de Vacaria).

PÓRTO ALEGRE — TAQUARA — CANELA																
(Leia no sentido das flechas)																
Canela e Taquara a Pórtio Alegre																
(Quadro 185)																
ESTAÇÕES	E	DISTANCIAS	A-3		P-13		A-5		A-7		P-7		A-21			
			Diário		Diário		Diário		Diário		2. ^{as} -feiras (Verão)		2. ^{as} -feiras (Inverno)			
			chega	parte	chega	parte	chega	parte	chega	parte	chega	parte	chega	parte		
Km.			↑													
Hidelfonso Pinto							8.37		8.55				9.17			
PÓRTO ALEGRE	0				7.30						10.13					
Navegantes	3,2				7.19	7.20		8.00		8.45		10.02		9.00		
Diretor A. Pastana	5,1				7.13	7.15		7.57		8.42		9.58		9.03		
Standard	8,5				F	7.07		7.53		8.38		9.53		8.59		
Canôas	14,2				6.34	6.53		7.47		8.32		9.45		8.56		
Estelo	20,2				6.45	6.47		7.41		8.26	9.36	9.37		8.47		
Km. 366	22,4				× P-4	P-10		7.38		8.23		9.33				
Guianuba	26,1				F	6.41		7.34		8.19		9.28		8.41		
SÃO LEOPOLDO	33,1				6.20	6.22	7.52	7.26	8.10	8.11	9.16	9.17		8.33		
Rio dos Sinos	B 35,2	6.10	B		6.15		7.49		8.07	9.09	9.12		8.30			
Kroeff	39,0				de		7.45		8.03		9.04					
Provenzano	40,3				Montenegro		7.43		8.01		9.01					
NOVO HAMBURGO	42,7						7.38	7.40	7.57	7.58	8.56	8.67		8.31		
Hamburgo Velho	45,5						7.31	7.33		8.51		8.51		8.10		
Canudos	47,8						7.25		7.45		8.47					
Campo Bom	52,4						7.21	7.22		7.42		8.39		8.06		
Sapiranga	62,0						7.09		7.30	8.21	8.25	7.53	7.54			
Amaral Ribeiro	65,9						7.04				8.14		7.46			
Ararica	70,2						6.59				8.06		7.43			
Campo Vicente	74,7						6.52				7.58		7.35			
Km. 44	79,6						6.47				7.43					
Parobé	82,7						6.43				7.44		7.38			
TAQUARA	88,4						6.35									
Igrejinha	96,5										7.10		7.12			
Três Coroas	104,0										6.57		7.01			
Sander	106,3										6.53		6.54			
Agente Hallan	113,5										6.35		6.47			
Maquinista Maura	119,3										6.20		6.33			
Varzea Grande	126,7										6.02	6.04	6.28			
Gramado	136,2										5.32	5.33	6.08			
CANELA	144,0										5.15		5.55			



Anexo 3 – Fotografia Aérea da região de Esteio, 1953.



Anexo 4 - Fotografia Aérea da região de Esteio, 1953.



Anexo 5 - Fotografia Aérea da região de Esteio, 1953.



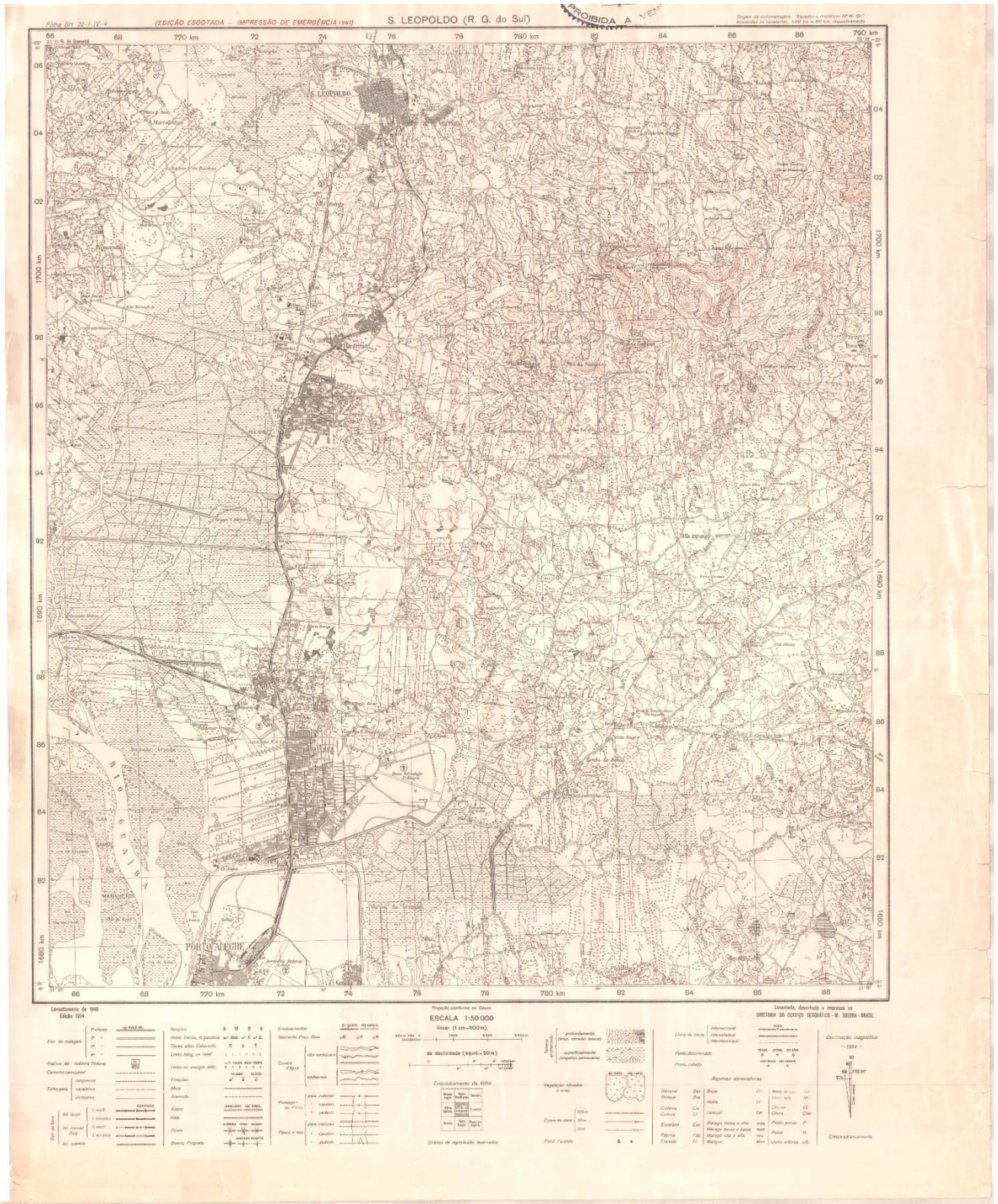
Anexo 6 - Fotografia Aérea da região de Esteio, 1953.



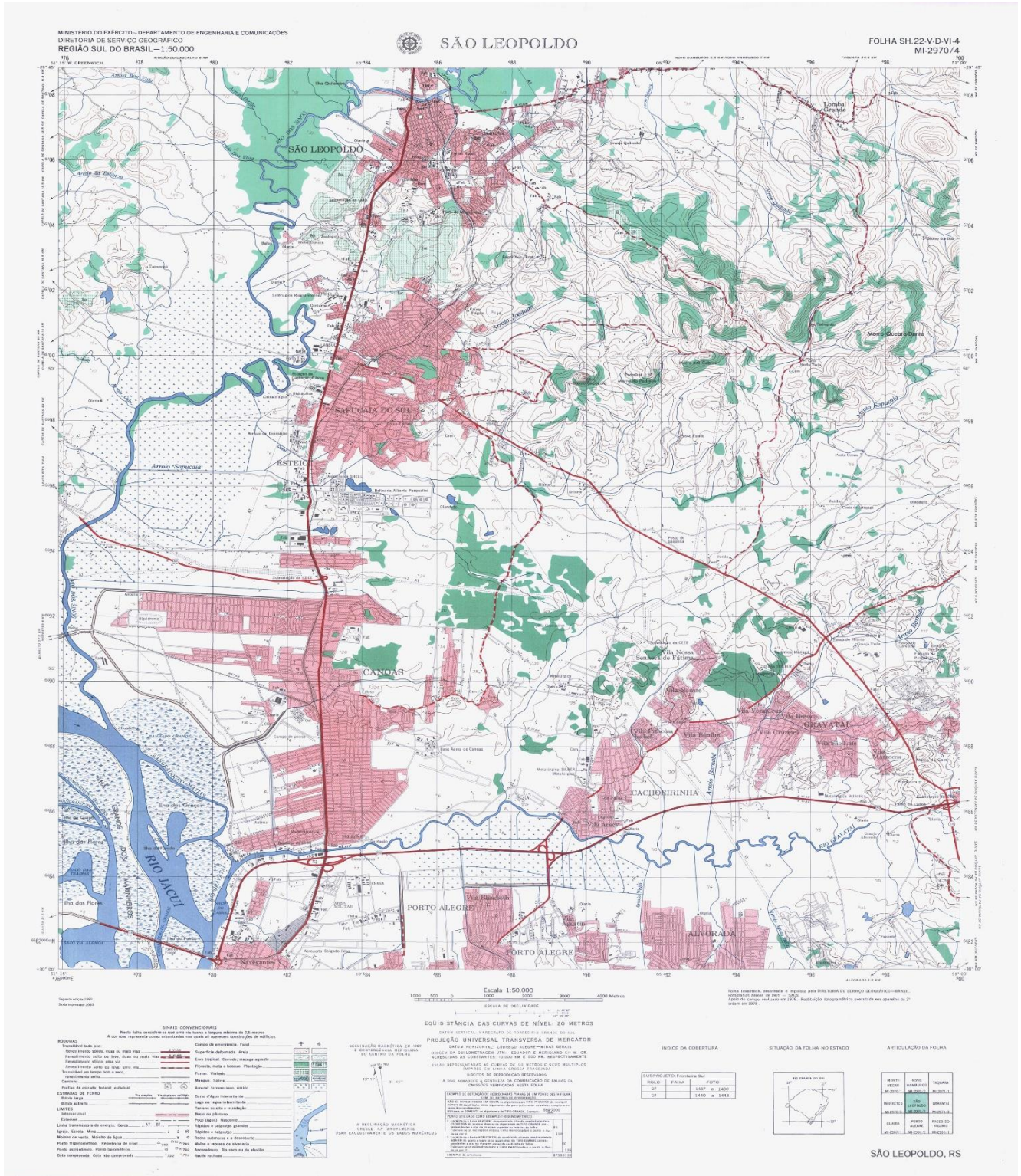
Anexo 7 - Fotografia Aérea da região de Esteio, 1964.



Anexo 8 - Fotografia Aérea da região de Esteio, 1974.



Anexo 9 – Carta de São Leopoldo de 1940.



Anexo 10 – Carta de São Leopoldo de 1979.