

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

VITOR RHODEN SPERB

**O CRESCIMENTO POPULACIONAL DE GRAVATAÍ ENTRE 1970-2010:
As razões para o boom demográfico da cidade e como trabalhá-lo na escola**

PORTO ALEGRE

2022

VITOR RHODEN SPERB

**O CRESCIMENTO POPULACIONAL DE GRAVATAÍ ENTRE 1970-2010:
As razões para o boom demográfico da cidade e como trabalhá-lo na escola**

Trabalho de conclusão do curso de graduação apresentado ao Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de licenciado em geografia.

Orientador: Prof. Dr. Mario Leal Lahorgue

PORTO ALEGRE

2022

CIP - Catalogação na Publicação

Sperb, Vitor Rhoden
O CRESCIMENTO POPULACIONAL DE GRAVATAÍ ENTRE
1970-2010: As razões para o boom demográfico da
cidade e como trabalhá-lo na escola / Vitor Rhoden
Sperb. -- 2022.
56 f.
Orientador: Mario Leal Lahorgue.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) --
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto
de Geociências, Licenciatura em Geografia, Porto
Alegre, BR-RS, 2022.

1. Geografia Urbana. 2. Gravataí. 3. Geografia
Populacional. 4. Ensino de Geografia. I. Lahorgue,
Mario Leal, orient. II. Título.

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), pela formação de excelência que recebi, com seu caráter público e gratuito.

Ao meu orientador Prof. Dr. Mario Leal Lahorgue, pelo aceite do convite em orientar este trabalho e por todo auxílio durante a construção desta pesquisa.

Aos meus familiares, especialmente meus pais Nilcemar e Leandro, e meus avós Osmar e Nilce, pela sólida formação humana que me fizeram chegar até aqui. E à minha companheira Caroline pelo apoio dado durante toda esta caminhada.

À Prof(a). Regina Maria Mensch, pela compreensão durante este processo e na difícil missão de conciliar trabalho e estudos. E à Cristiane Trevisan Cervo, pelo auxílio na elaboração deste documento.

À banca avaliadora, pela disponibilidade em realizar a avaliação deste trabalho.

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo investigar os motivos que levaram Gravataí, município da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), a ter um intenso acréscimo populacional entre 1970 e 2010, o que alterou toda a sua estrutura e dinâmica socioeconômica. Tendo em vista que há diversas pesquisas pautando a capital do estado, mas poucas trazendo à tona os municípios metropolitanos como Gravataí, este trabalho tem por base investigar esta cidade, que em um curto espaço de tempo deixou de ser uma coadjuvante na região para se transformar no sexto maior contingente populacional do estado e no terceiro da RMPA, possuindo o quarto maior Produto Interno Bruto do Rio Grande do Sul. Partindo da premissa de que há diversos motivos que levaram a este crescimento, esta pesquisa busca analisar cada um destes fatores, e tenta demonstrar o impacto de cada um deles no incremento populacional do município, como seu processo de industrialização, sua proximidade com a capital Porto Alegre, e sua robusta estrutura viária, analisando literaturas que narram e descrevem estes processos, de imagens aéreas e de bancos de dados como os do IBGE e da FEE. Além disso, este trabalho também pretende oferecer caminhos para que este crescimento populacional seja analisado e compreendido pelos alunos das escolas do município, para que estes percebam estas mudanças e possam construir um conhecimento amplo sobre a cidade que vivem e sobre os processos que levaram a seu crescimento.

Palavras-Chave: Gravataí; geografia urbana; geografia populacional; ensino de geografia.

ABSTRACT

This study aims to investigate the reasons that led Gravataí, a municipality in the Metropolitan Region of Porto Alegre (RMPA), to have an intense population increase between the years 1970 and 2010, which changed its entire structure and socioeconomic dynamics. Given that there are several surveys about the state capital, but few with regard to the metropolitan municipalities such as Gravataí, this inquiry is based on looking into this city, which in a short period of time ceased to have a supporting role in the region to become the sixth largest population in the state and the third of the RMPA having the fourth largest Gross Domestic Product of Rio Grande do Sul. Seeing that there are several reasons that led to this growth, this research seeks to analyze each of these factors, and tries to demonstrate the impact of each of them on the population increase of the municipality, such as its industrialization process, its proximity to the capital Porto Alegre, and its robust road structure, analyzing literatures that narrate and describe these processes, aerial images and databases such as IBGE and FEE. In addition, this study also aims to offer ways for this population growth to be analyzed and understood by the students of the schools of the municipality, so that they realize these changes and can build a broad knowledge about the city they live in and about the processes that led to their growth.

Keywords: Gravataí; urban geography; population geography; geography teaching.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Praça central de Gravataí em 1930 e em 2019.

Figura 02: Mapa da Região Metropolitana de Porto Alegre em 1973 e atualmente.

Figura 03: Expansão da mancha urbana de Porto Alegre

Figura 04: Projeto da BR-290 (Freeway) entre Porto Alegre e Osório

Figura 05: Inauguração da BR-290 (Freeway)

Figura 06: Inauguração do Distrito Industrial de Gravataí

Figura 07: Inauguração do Complexo Automotivo Industrial de Gravataí

Figura 08: Imagem de satélite da zona central de Gravataí, em 1984 e 2020

Figura 09: Mapa mostrando as mudanças da área urbana do distrito Sede de Gravataí

Figura 10: Mapa mostrando as mudanças da área urbana da região leste de Gravataí

Figura 11: Mapa mostrando as mudanças da área urbana do distrito de Morungava

Figura 12: Recortes de imagens de satélite da área urbana de Gravataí

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

RMPA: Região Metropolitana de Porto Alegre

CIAG: Complexo Automotivo Industrial de Gravataí

BNCC: Base Nacional Comum Curricular

RTG: Referencial Território de Gravataí

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

FEE: Fundação de Economia e Estatística

IPEA: Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas

MERCOSUL: Mercado Comum do Sul

SMED: Secretaria Municipal de Educação

SMDET: Secretaria Municipal do Desenvolvimento Econômico e Turismo

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Distritos de Gravataí por área, população e densidade demográfica

Tabela 02: Número de estabelecimentos industriais em Gravataí e pessoal ocupado entre 1970-2010

Tabela 03: Variação do Produto Interno Bruto e das receitas tributárias de Gravataí antes e depois do CIAG.

Tabela 04: A população de Gravataí residente nas áreas rural e urbana entre 1970 e 2010

Tabela 05: Habilidades relacionadas aos processos e fatores de crescimento demográfico de Gravataí contidas no RTG

SUMÁRIO

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Introdução..... | 10 |
| Justificativa e objetivos..... | 12 |

Capítulo 1: Situando Gravataí, sua localização e seus fatores históricos

| | |
|--------------------------------------------------|----|
| 1.1) Situando Gravataí: Uma abordagem geral..... | 13 |
| 1.2) A Região Metropolitana de Porto Alegre..... | 17 |
| 1.3) Gravataí na RMPA..... | 20 |

Capítulo 2: As razões e os motivos do *boom* demográfico

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2.1) A saída das grandes fábricas de Porto Alegre e os impactos em Gravataí..... | 24 |
| 2.2) A Construção da <i>Freeway</i> e a estratégica localização logística..... | 26 |
| 2.3) A criação e expansão do distrito industrial de Gravataí..... | 29 |
| 2.4) A instalação do complexo da GM e suas conseqüências..... | 32 |

Capítulo 3: O *boom* demográfico visível: As alterações na mancha urbana

| | |
|--------------------------------------------------------------|----|
| 3.1) A expansão da área urbana e suas características..... | 36 |
| 3.2) As mudanças na relação de trabalho do Gravataiense..... | 41 |

Capítulo 4: O *boom* demográfico como fator de estudo

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.1) As mudanças no espaço habitado e o Referencial Território de Gravataí..... | 43 |
| 4.2) Como explicar tanta mudança? Possibilidades para trabalhar o crescimento de Gravataí na escola..... | 46 |

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Considerações Finais..... | 50 |
|----------------------------------|-----------|

| | |
|--------------------------|-----------|
| Bibliografia..... | 52 |
|--------------------------|-----------|

INTRODUÇÃO

Gravataí, entre 1970 e 2010, experimentou de uma transformação massiva em todas as esferas do município, atingindo em cheio o modo de vida de seus habitantes e as rotinas socioeconômicas da cidade. Esta transformação intensa levou o município a se tornar, em apenas algumas décadas, um município altamente industrializado, não se assemelhando em quase nada com a Gravataí de 40 anos antes, de matriz econômica agrícola e com pouco dinamismo. Avaliar as causas que modificaram a estrutura da cidade, e de que maneira estas se deram, é o cerne desta pesquisa, analisando estes fatores através de bibliografias locais e regionais, além de informações de bancos de dados e de imagens de satélite.

A partir destas análises, foi possível verificar quais os fatores que mais contribuíram para o crescimento e aumento populacional da cidade, para que aí se houvesse a possibilidade de pesquisar cada um deles a fundo e perceber qual o impacto de cada um para o crescimento da cidade. Certamente uma das principais razões para o referido crescimento está na localização geográfica de Gravataí, próximo a capital do estado, o que fez com que a cidade sofresse as transformações que todos os municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre sofreram, sobretudo nos anos de 1970 e 1980, quando de maneira mais efetiva, a metrópole se amplia e passa a conurbar os municípios limediros.

Os espaços metropolitanos [...] vêm demonstrando transformações em suas formas organizativas, no seu conteúdo e, conseqüentemente, em suas paisagens. Características que no passado estavam centralizadas nas metrópoles, se estenderam mais e mais sobre as cidades próximas, transformando e/ou intensificando as funções e os fluxos intrametropolitanos. Este movimento centrífugo muitas vezes alcança limites externos a estes espaços, o que também disponibiliza temas de estudo sobre a dispersão metropolitana. (FERNANDES, 2008, p. 1)

Além da própria ampliação da RMPA, outros fatores, ligados direta ou indiretamente a esta, também foram determinantes no crescimento de Gravataí e são analisados nesta pesquisa, como a saída de grandes fábricas de Porto Alegre em direção a outros municípios, a construção da BR-290 (Freeway) em 1973, a construção do Distrito Industrial em 1977, e a

instalação do complexo automotivo da General Motors, em 2000. Há de se constar, que por certo, há outros fatores que possivelmente influenciaram neste crescimento que nos propomos a investigar em menor escala, no entanto, estes aqui elencados são os mais importantes e perceptíveis, tornando-se objetos desta pesquisa, cujos impactos são demonstrados ao longo deste trabalho.

Em um segundo momento, a proposta dispõe acerca das alterações visíveis deste crescimento investigado, isto é, quais as alterações na mancha urbana este boom demográfico gerou, analisando como era e como ficou o espaço habitado de Gravataí depois do incremento populacional. Além disso, o documento chama a atenção para as mudanças na relação de trabalho da população do município antes e depois do processo de crescimento demográfico, analisando a transformação dos modos laborais de antes, para a nova cidade industrial a partir do advento dos processos que culminaram no intenso crescimento da cidade e dos fatores que pontuamos na pesquisa. Por fim, a pesquisa analisa como este processo é trabalhado nas escolas do município a partir de seu referencial curricular, além de sugerir atividades e maneiras de trabalhá-lo em sala de aula.

O que nos remete a pensar no papel de desempenham as diferentes localidades da Região Metropolitana de Porto Alegre e no caráter industrial assumido por Gravataí a partir dos anos 1970, com a transformação de suas áreas rurais em espaços urbanizados com moradias e/ou atividades industriais. (FERNANDES, 2008, p. 4)

JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS

O processo intenso de expansão urbana não se faz um fator recorrente apenas em Gravataí, mas em diversos municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre, estudar estes fatores são fundamentais para enfrentarmos os desafios do presente e do futuro quando tratamos de um crescimento demográfico saudável e uma urbanização responsável, pensando nas peculiaridades naturais da região, e na população que ali reside. Gravataí, pelas características que apresenta, serve não apenas para verificarmos todo um processo de adensamento demográfico que aconteceu na Região Metropolitana de Porto Alegre, mas também para observar como políticas públicas impactam nos processos de urbanização e crescimento.

Apesar de haver uma ampla área de estudos neste íterim, a maior parte dos trabalhos sobre esta temática foram na metrópole, ou seja, falavam de Porto Alegre, deixando por esquecidas as áreas metropolitanas, onde há enorme carência de estudos e pesquisa. Pensando em suprir esta demanda, e dar a possibilidade para que, a partir deste estudo, se possa traçar novos modelos de desenvolvimento e crescimento é que trago este tema de pesquisa, pois apenas conhecendo os processos de urbanização é que se pode compreender as dinâmicas locais de crescimento e promover políticas públicas que vão de interesse às peculiaridades locais.

Objetivo Geral: Analisar e compreender quais os motivos que levaram o município de Gravataí, na Região Metropolitana de Porto Alegre, a ter sua população majorada exponencialmente em apenas quatro décadas, indo de 52.462 pessoas em 1970, para 255.762 em 2010.

Objetivos Específicos:

- Analisar as modificações causadas na mancha urbana da cidade a partir do processo de incremento populacional.
- Verificar a mudança de perfil do trabalhador da cidade, analisando os aspectos que levaram às transições durante o período estudado.
- Verificar como a rede municipal de ensino contempla este incremento populacional e os processos que levaram a este em seu referencial curricular, assim como propor atividade para se trabalhar este fenômeno em sala de aula.

Capítulo 1

Situando Gravataí, sua localização e seus fatores históricos

1.1 Situando Gravataí: Uma abordagem geral

A Gravataí do século XXI, muito pouco tem a ver com município agrícola e relativamente interiorano que existia até a década de 60. Entre 1970 e 2010, profundas transformações no espaço urbano-industrial marcaram de maneira definitiva a trajetória da cidade e a transformaram em um dos mais importantes municípios do estado, sendo quarto maior produto interno bruto (PIB) e o sexto maior contingente populacional do Rio Grande do Sul (IBGE, 2021). A população residente na cidade cresceu expressivamente, passando de 52.462 em 1970, para 255.762 em 2010, e sua participação no PIB gaúcho saltou de 0,6% em 1970 (FEE, 1985) para 2,7 em 2010 (FEE, 2010).

O processo de industrialização, a proximidade com a capital do estado, Porto Alegre, e a construção de vias logísticas importantes estão entre os principais fatores de todo este crescimento. Este processo se torna mais claro a partir da criação da Região Metropolitana de Porto Alegre (1973), e da instituição das Regiões Metropolitanas Nacionais, no mesmo ano, pelo governo militar da época, estes fatores desencadeiam outros fatores urbano-industriais que se consolidam na década de 70 (Fernandes, 2008), como a construção da BR-290 (Freeway), em 1973, e do distrito industrial da cidade, em 1977. Nos anos 80, importantes indústrias chegam ao município e dão força ao então, recém-criado, distrito industrial. Em Gravataí havia, portanto, dois elementos chave para o desenvolvimento e crescimento: a acessibilidade e a oferta de postos de trabalho (Silveira, 2011).

Gravataí, com seus 464 Km², dista cerca de 30km de Porto Alegre em sua área central e embora tenha crescido substancialmente apenas a partir da década de 70, é uma das mais antigas povoações do estado, tendo seu aldeamento iniciado em 1763 com a chegada de cerca de 1000 indígenas da região das missões e de famílias oriundas das ilhas do Açores, em Portugal (Barbosa, 2000), se estabelecendo como “vila” em 1772 com o nome de “Vila de Nossa Senhora dos Anjos da Aldeia”. A partir desse período, foram tomadas as primeiras iniciativas de administração e de urbanização da então freguesia, como a fundação da Igreja Nossa Senhora dos Anjos e da praça central (Rosa, 2000), nesse período, o pequeno lugarejo

contava apenas com 2.712 “almas” (Rosa, 2000). A marcante colonização açoriana está destacada no patrimônio edificado da cidade que ainda resiste ao tempo, assim como em manifestações culturais, como as careteadas e a festa do Divino Espírito Santo, embora enfraquecidos com o ritmo intenso da Gravataí moderna e com a vinda de pessoas das mais diferentes origens para o município nos últimos anos.

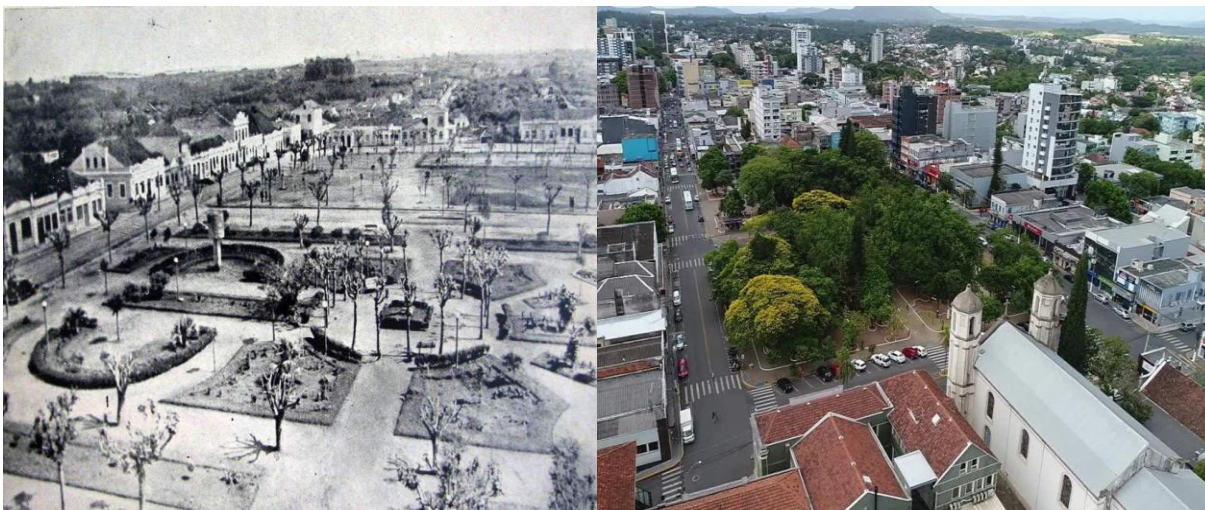


Figura 1: A praça Dom Feliciano, no centro da cidade, em 1930 e em 2019
 Imagem de 1930: Acervo pessoal de Andre Prati, 2016/Imagem de 2019: Prefeitura Municipal de Gravataí/Divulgação, 2019

A então freguesia, ou “vila” de Nossa Senhora dos Anjos, somente passou ao patamar de município em 1880, como município de Gravataí. Dela saíram, ao longo do tempo, outros quatro municípios a partir de seu território original, Canoas em 1939 (juntamente com a parte ocupada hoje por Nova Santa Rita, que depois veio a emancipar-se de Canoas), Cachoeirinha em 1965 e Glorinha em 1988, o que diminuiu sua área territorial de 1179 km² para os atuais 463,5 km² (IBGE, 2010). Atualmente seu território se compõe pela sede do município, que concentra quase toda a área urbana e cerca de 90% da população, além dos distritos rurais de Morungava, Costa do Ipiranga, Itacolomi e Barro Vermelho, sendo Morungava o maior em área territorial, embora o mais escassamente povoado.

Tabela 1: Distritos de Gravataí com a área, população e densidade demográfica

| Distrito | Área | População (IBGE, 2010) | Densidade Demográfica |
|-------------------|-----------------------|------------------------|---------------------------|
| Barro Vermelho | 100,3 km ² | 7.035 hab. | 70,07 hab/km ² |
| Costa do Ipiranga | 64,5 km ² | 4.894 hab. | 75,78 hab/km ² |

| | | | |
|---------------------------|-----------------------|--------------|------------------------------|
| Itacolomi | 31,4 km ² | 7.851 hab. | 249,75 hab/km ² |
| Morungava | 118,9 km ² | 6.168 hab. | 51,85 hab/km ² |
| Sede | 106,0 km ² | 229.712 hab. | 2.165,48 hab/km ² |
| Banhados e áreas alagadas | 42,4 Km ² | -- | -- |

Fonte: Censo Demográfico, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010

Dos 464 km² do município, cerca de 152 km² estão na área urbana, que estão distribuídos de maneira bastante orgânica e heterogênea, fruto do intenso crescimento populacional que não fora acompanhado por planejamento urbano e territorial. Nota-se na cidade, grandes vazios em meio à área urbana, habitações subnormais em diversas regiões e loteamentos urbanos irregulares em áreas rurais lindeiras às periferias da cidade, resultando em dificuldades no deslocamento e no acesso a serviços públicos, sobretudo para os habitantes de menor poder aquisitivo, resultando em uma cidade “esparramada” (Fernandes, 2008), característica presente em outros municípios integrantes de regiões metropolitanas.

A produção do espaço urbano de Gravataí, muito mais do que peculiaridade, apresenta o desdobramento de suas relações diretas e indiretas com os processos de urbanização atuantes na Região Metropolitana de Porto Alegre. (Fernandes, 2008, p. 15)

A íntima ligação com os municípios vizinhos e com a Região Metropolitana de Porto Alegre faz com que a mancha urbana de Gravataí esteja conurbada com outras sedes municipais, sobretudo com Cachoeirinha, município a oeste de Gravataí que a separa da capital do estado. A região lindeira a este município tem intensa urbanização por ser a região mais próxima a Porto Alegre, e a que tem mais facilidade de acesso, gerando inclusive um fato inusitado, o de o bairro mais populoso da cidade estar no limite com Cachoeirinha e bastante distante do centro da cidade, já as regiões mais distantes, e com pior acesso, não são alcançadas pela mancha urbana, como as divisas com os municípios de Glorinha (distrito de Barro Vermelho) e Taquara (Distrito de Morungava).

1.2 A Região Metropolitana de Porto Alegre

O crescimento populacional e urbano de Gravataí, elementos centrais desta pesquisa, passam inevitavelmente pelo processo de formação, estabelecimento e crescimento da Região Metropolitana de Porto Alegre. Sem que houvesse um amplo processo de industrialização como um todo, um amplo processo de êxodo rural do interior do estado em direção a metrópole e a concretização de políticas públicas dos anos 1960 e 1970 que viabilizaram a criação da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), não haveria o boom demográfico de Gravataí a qual buscamos tratar nesta pesquisa.

A Região Metropolitana de Porto Alegre passou a existir efetivamente com amparo legal em 1973, juntamente com outras regiões metropolitanas pelo Brasil, que se tornaram as pioneiras deste tipo de regionalização no país. Naquele período, havia um intenso crescimento destas regiões, tendo como principais fatores os processos de industrialização que se concentravam nas grandes cidades, a mecanização do campo nas regiões interioranas que “expulsava” o excedente de mão-de-obra que sobrava para as áreas urbanas, e o intenso crescimento econômico no Brasil, que vivia o período chamado de “Milagre Econômico”. Neste sentido, em 8 de junho de 1973, fora editada a Lei Complementar Federal 14 que criava as primeiras oito regiões metropolitanas do Brasil: Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Salvador e São Paulo, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro viria a ser criada no ano seguinte com a Lei Complementar n. 20 (Fernandes, 2008).

Embora já houvessem políticas em respeito da conurbação que se formava ao redor de Porto Alegre antes disso, foi a partir de 1973 que os processos se efetivaram com mais clareza, com a criação de uma comissão com prefeitos da região e secretários de estado, que dois anos depois, em 1975, deram origem a Fundação Metropolitana de Planejamento (METROPLAN), órgão da administração estadual responsável por planejar a recém-criada região metropolitana. O novo órgão, além de gerir o transporte público, planejar obras de infraestrutura e supervisionar as trocas entre os municípios da região, passou a elaborar planos baseando-se no binômio emprego – habitação (Fernandes, 2008), preocupação bastante característica em regiões metropolitanas, trabalhando, sobretudo, no processo de parcelamento e utilização do solo, com o objetivo de viabilizar a construção de bairros e

conjuntos habitacionais, ao mesmo tempo em que oferecer condições para a instalação de indústrias, sem esquecer-se da mobilidade urbana entre as regiões.

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

Alguns destes projetos que foram elaborados impactaram diretamente no crescimento de Gravataí e foram determinantes para ocupação urbana e industrial do município. A construção da BR-290 como autoestrada entre Porto Alegre e Osório (popularmente conhecida como *FreeWay*), planejada para conectar a RMPA a então recém construída BR-101, que ligava o estado ao centro do país, cujo traçado passa por Gravataí, e a efetivação, em 1977, de um projeto do Governo do Estado de 1970 que previa a instalação de alguns distritos industriais em alguns municípios da RMPA que tivessem fácil acesso logístico, neste ínterim, foram criados os distritos industriais de Cachoeirinha e de Gravataí.

Todos estes fatores somados levaram ao crescimento de todos os municípios da RMPA, que por sua vez, foi aumentando de tamanho ao longo de sua história e abarcando mais municípios. Composta inicialmente por 14 municípios, hoje a divisão regional possui 34 sedes municipais, que juntos somam 38,2% da população do estado (DEE, 2020), atualmente, dos 19 municípios gaúchos com mais de 100 mil habitantes, 9 deles estão na RMPA (DEE, 2020). Este fator faz com que a região seja de longe a mais densamente povoada do estado, com cerca de 421,8 hab/km² e uma população total aproximada de 4,4 milhões de pessoas segundo as mais recentes estimativas (IBGE,2020).

O crescimento demográfico da Região Metropolitana é resultante principalmente das migrações internas, da interligação das malhas urbanas e das sucessivas emancipações que ocorreu ao longo desses anos. [...] A Região também se caracteriza por constituir-se em um polo de atração, de complementaridade funcional e de integração das

dinâmicas políticas e socioeconômicas. (Atlas Socioeconômico do RS, 2020)

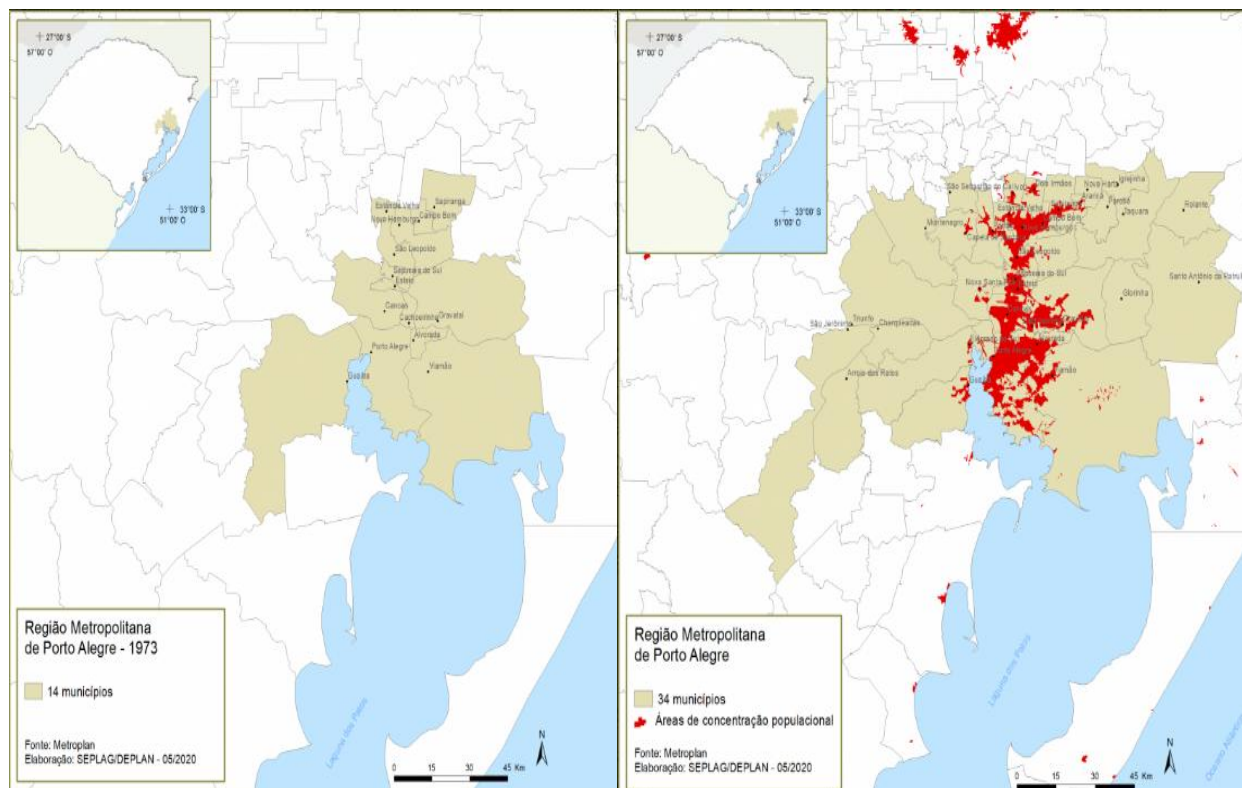


Figura 2: A Região Metropolitana de Porto Alegre em 1973 e atualmente

Fonte: Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul, 2020

Este crescimento urbano-industrial e populacional, no entanto, não veio acompanhado de sólidas políticas sociais ao longo do tempo. Os projetos desenvolvidos pela METROPLAN e por outras agências públicas, embora eficazes, não foram capazes de resolver problemas crônicos de um crescimento urbano tão intenso em curto espaço de tempo, pois mesmo com estas iniciativas, o planejamento regional constituía-se em um processo complexo, pela quantidade de gestores e pela multiplicidade de interesses que eles representavam (Fernandes, 2008). Isto levou, ao longo dos anos, a diversos problemas que são sentidos até hoje pela região, como as dificuldades de locomoção, habitações em regiões de risco e loteamento, regulares e irregulares, sem estruturas básicas de saneamento e urbanidade.

Esta falta de planejamentos eficazes e de aportes bem distribuídos, geraram grandes diferenças de concentração de renda entre seus municípios, concentrando indústrias, filões

comerciais e classes mais abastadas em alguns municípios, ao passo outros não se industrializaram e não possuem comércio desenvolvido, servindo como “cidade-dormitório” para a metrópole ou municípios limítrofes de maior desenvolvimento, concentrando em sua maioria, pessoas de baixo poder aquisitivo. Canoas, por exemplo, possui um PIB per capita de R\$ 59.519,12 (IBGE, 2019), enquanto o município de Alvorada aponta para R\$ 13.519,12 (IBGE, 2019) no mesmo indicador, o menor do estado.

Estes (municípios) apresentam muitas disparidades em relação aos indicadores socioeconômicos, refletindo uma distribuição desigual de recursos econômicos e de serviços e equipamentos urbanos como transporte, saúde, educação, habitação e saneamento. (Atlas Socioeconômico do RS, 2020)

1.3 Gravataí na Região Metropolitana de Porto Alegre

Até meados da década de 1940, Gravataí e a metrópole Porto Alegre não tinham qualquer tipo de migração pendular, seus munícipes praticavam quase todas as esferas de suas vidas social e profissional no município onde residiam, o acesso entre os dois municípios, embora relativamente curto, era precário, inviabilizando viagens diárias entre as cidades. Nesse longo ano, Gravataí contava com cerca de 20mil habitantes, quase todos em atividades relacionadas à produção rural, alguns poucos no modesto setor de comércio e serviços que a cidade tinha ao redor de sua praça central. A relação entre os dois municípios, Gravataí e Porto Alegre, reduzia-se ao comércio dos produtos rurais que Gravataí produzia que auxiliavam no abastecimento da capital, e nas ocasiões em que os gravataienses necessitavam de algum comércio ou serviço de maior complexidade ao qual Gravataí não dispunha, praticamente não havia, portanto, fluxo intenso de pessoas entre as cidades.

Nas décadas seguintes, esta relação foi se modificando, sobretudo a partir da década de 1970, com os processos de industrialização, êxodo rural e ampla migração de pessoas do interior para a capital, houve um amplo incremento populacional em Porto Alegre, que por sua vez, fora fracionando e adensando cada vez mais seu território, processo este acompanhado pela alta de preços dos imóveis. Com o intenso aumento dos preços de moradia em Porto Alegre, as populações que seguiam chegando do interior do estado, por vezes, não

conseguiram arcar com os custos de morar na capital e se instalavam em municípios próximos a esta. Com isso, passou a haver o forte incremento populacional de municípios como Canoas, Viamão e Gravataí, onde se encontrava imóveis com preços bem menores que os da capital e onde já se era viável percorrer diariamente o trajeto entre estas cidades e Porto Alegre, por conta da evolução de infraestrutura percebida na época.

Essa transformação ocorrida em Gravataí acompanhou o movimento, pelo qual o estado do Rio Grande do Sul passava. A concentração urbana ocorrida neste período, no estado, deveu-se ao grande surto migratório de meio rural, em decorrência da capitalização do campo (lavouras mecanizadas e produção de trigo e soja, em algumas regiões); a concentração industrial; ao sistema de transportes, comunicações e infraestrutura, mais incentivos fiscais e econômicos. Todos estes fatores fizeram com que o homem abandonasse o campo e partisse em direção a cidade. (Benetti e outros, 2011, p.110)

Com o passar das décadas, o intenso crescimento populacional de Gravataí era bastante perceptível, indo de cerca de 20 mil habitantes em 1940 para 52.462 pessoas em 1970, mudando de sobremaneira a cara e o ritmo de vida do município. No entanto, a partir da década de 70, que o crescimento pode se notabilizar mais, sobretudo por conta da criação da RMPA e das obras de mobilidade e projetos urbanos que vieram consigo. Projetos estes que integraram de uma vez por todas os municípios de Gravataí e Porto Alegre, apesar da emancipação de Cachoeirinha em 1966, o distrito Gravataiense mais próximo a capital, e o que mais sofria impactos diretos da expansão urbana da metrópole gaúcha.

O crescimento industrial de Gravataí, inicialmente, não acompanhou o crescimento populacional, trazendo ao município a alcunha de “cidade-dormitório”, título dado a municípios metropolitanos de população flutuante, que fazem diariamente o movimento pendular em direção a metrópole para trabalhar e, no fim do dia, retornam apenas para “dormir” em seus municípios de origem. No entanto, a partir de 1972, com a chegada das primeiras grandes empresas metalúrgicas de Gravataí, como a Rauter em 1973, a Panatlantica, em 1974 e a instalação definitiva no distrito industrial em 1977 que trouxe consigo outras grandes empresas deste mesmo setor, começaram a modificar este cenário. Com isso,

Gravataí, ao contrário de outros municípios metropolitanos, passou a não servir apenas de cidade dormitório, passando também a gerar empregos na própria cidade, movimentando assim, outros setores da economia municipal, como o terciário, já que alguns de seus munícipes, já não precisavam mais se locomover até a capital para trabalhar, ficando e consumindo apenas no município. Ao longo do tempo, o polo metalúrgico de Gravataí foi se recrudescendo e recepcionando a chegada de diversas outras empresas do setor, embora até hoje ainda haja o movimento pendular de pessoas de Gravataí para Porto Alegre.

O aumento populacional deve-se também ao Distrito Industrial, que impulsionou o setor terciário e o processo de divisão espacial, especialmente, resultante da divisão social do trabalho. A partir de então, com uma economia voltada para os setores secundário e terciário, Gravataí foi urbanizada. (Benetti e outros, 2011, p. 112)

Tabela 2: Número de estabelecimentos industriais em Gravataí e pessoal ocupado entre 1970-2010

| ANO | ESTABELECEMENTOS | PESSOAL OCUPADO |
|------|------------------|-----------------|
| 1970 | 124 | 2.522 |
| 1985 | 214 | 11.465 |
| 1996 | 851 | 10.910 |
| 2000 | 1.136 | 15.978 |
| 2005 | 1.363 | 21.119 |
| 2010 | - | 29.847 |

Fonte: IBGE. Censo Industrial, 1970; Censos Econômicos, 1985; Contagem 1996; Censo 2000; Contagem, 2005; Censo, 2010 – Elaborado por Vitor R. Sperb

De acordo com o Censo Demográfico de 2010 do IBGE, das 120.749 pessoas residentes em Gravataí com alguma ocupação laboral, 79.302 exerciam suas atividades no próprio município, enquanto 38.731 faziam migração pendular para outros municípios, além das cerca de 2.095 pessoas que trabalhavam em mais de um município ao mesmo tempo. Este dado demonstra, cada vez mais, que Gravataí tem se consolidado como um município

produtor de postos de trabalho, servindo de atração, inclusive, para os municípios próximos, e não somente como fornecedor de mão-de-obra para a capital, como era no início do processo de crescimento populacional o qual se destaca aqui.

Capítulo 2

As razões e os motivos do *boom* demográfico

2.1 A saída das grandes fábricas de Porto Alegre e os impactos em Gravataí

Com o início do processo de industrialização, ainda na década de 1930, apenas alguns poucos municípios foram os sitiados das primeiras indústrias brasileiras, estas que acabavam, por uma série de facilidades, como logísticas e de mão-de-obra, instalando-se nas grandes cidades brasileiras. Porto Alegre, como uma das cidades de destaque daquele período, e tendo uma população considerada de alto poder aquisitivo para a época – e que, portanto, poderia consumir os produtos que fossem produzidos pela indústria –, fora uma das cidades destaque na atração de indústrias no período, perdendo apenas para as metrópoles do sudeste do Brasil.

Esta industrialização percebida na cidade, somada a mecanização da agricultura, levou a um expressivo crescimento populacional em Porto Alegre, que serviu de intensa zona de atração para indivíduos do interior do estado, ávidos e esperançosos por emprego nas novas fábricas da capital. Estes fatores fizeram com que a capital do estado aumentasse substancialmente sua população, indo de 179.272 em 1920 (IBGE, 1920) para 885.545 em 1970 (IBGE, 1970), fazendo com quem este numeroso contingente populacional se misturasse com o parque industrial instalado na cidade. Este processo fez com quem empresas que eram localizadas as margens da área urbana da cidade, em pouco tempo, estivessem em meio às casas e avenidas, apresentando problemas nos processos industriais e de logística de escoamento da produção.

Um movimento de saída das indústrias de Porto Alegre, iniciado nos anos 1960, transferiu para Gravataí uma importante parcela das empresas que até então exerciam suas atividades na capital. Esta migração foi impulsionada pelo crescimento urbano que passou a inviabilizar atividades industriais na cidade grande, tornando mais atrativos os municípios limítrofes que ofereciam, já naquele momento, vantagens fiscais para garantir um melhor lugar na concorrência por novos empreendimentos. (Fernandes, 2011, p. 128)

Historicamente, a zona norte da capital abrigava um número expressivo de indústrias que a partir de então, começaram a tornar-se um corpo estranho, em decorrência do processo de urbanização que passava a ocorrer naquele bairro. Com a ICOTRON não foi diferente. Ela precisava crescer, mas a área que ocupava não comportava ampliação e não dispunha dos meios necessários para promover o desenvolvimento de novos produtos. (Barcellos, 2011, p. 98)

Neste processo percebido na capital, Gravataí figurou-se entre os municípios que mais se beneficiaram, atraindo ao longo da década de 1970 diversas indústrias, sobretudo ligadas ao setor metal mecânico que evadiram de Porto Alegre. Gravataí tornou-se atrativa para a alocação destes negócios com a criação da RMPA e com os planos estruturais e de investimentos que vieram com ela. O plano do governo do estado de criar o Distrito Industrial da cidade, que se efetivou em 1977, concedendo alguns incentivos para quem ali se alocasse e a construção da BR-290, ligando Gravataí a Porto Alegre muito rapidamente e dando acesso fácil para as principais rodovias em direção ao restante do Brasil e aos principais portos de exportação – como o de Rio Grande – promoveram a atração das empresas para a cidade, fazendo desta um dos principais polos industriais do estado.

2.2 A Construção da *Freeway*, e a estratégica localização logística

Um dos principais destaques de Gravataí e um dos atrativos para a recepção de investimentos certamente é sua localização e seu acesso. O município, cuja sede distancia-se apenas 30km do centro da capital, também possui proximidade e serve de rota de passagem para outras partes do estado, como o litoral e a serra gaúcha, englobando em seu território importantes rodovias e rotas de passagem, como a RS-020, que liga o município a Taquara e a regiões da serra gaúcha, a ERS-118, que corta o município no sentido norte-sul e serve de elo de ligação com diversos outros municípios da região metropolitana de Porto Alegre, e a RS-030, que corta a área urbana do município e dá acesso a municípios vizinhos. Esta última sendo paralela da BR-290, a autoestrada *FreeWay*, o principal tronco rodoviário da cidade, fazendo a rápida ligação desta com a capital, com o litoral do estado, e com o restante país via BR-101.

No entanto, apesar da proximidade com a capital, seu acesso nem sempre foi de boa qualidade, até 1934, a estrada que ligava Gravataí até a capital não possuía pavimentação, e ficava praticamente intransitável em dias de chuva, além disso, a ponte sobre o rio Gravataí, que fazia a divisa entre os dois municípios, não comportava muito peso de carga (ROSA, 1987). A precariedade da estrada fazia com que a locomoção de pessoas e mercadorias entre as cidades acontecesse por hidrovias, cujas embarcações iam pelo rio Gravataí até o Cais do Porto, em Porto Alegre.

A situação começou a mudar em 1931, quando o então prefeito de Gravataí, Dr. José Loureiro da Silva – que depois se tornou prefeito de Porto Alegre -, dá início a construção de uma estrada de cimento de ligasse Porto Alegre a Gravataí, tratava-se da construção da RS-030, a primeira estrada pavimentada do estado (CASSIO, 2008). A rodovia, mediante ampla pressão das populações locais, e com auxílio do intendente federal, General Flores da Cunha, finalmente saiu do papel, tendo seu trecho entre Porto Alegre e Gravataí concluído em 1934, depois disso, as obras da rodovia seguiram até Santo Antônio da Patrulha em 1936, e finalmente, foi concluída em 1939, quando a pavimentação chegou ao então distrito de Tramandaí, que anos mais tarde, se emanciparia do município de Osório. Com a conclusão das obras, além da facilidade de acesso de Gravataí para a capital, houve também um intenso aumento na circulação de veículos pela cidade, pois a rodovia servia como rota para que turistas e veranistas da capital acessassem as praias do litoral, movimentando assim o comércio de Gravataí (CASSIO, 2008).

Foi inaugurada, domingo (22 de abril), com grande solenidade, a faixa de cimento que liga a vizinha vila de Gravataí a Porto Alegre. Esse melhoramento vem beneficiar grandemente a economia crescente daquela próspera zona do estado, cuja acessibilidade é apenas permitida por estrada de rodagem. [...] O ato teve o comparecimento do General Flores da Cunha, altas autoridades civis e militares, representantes da imprensa e uma grande caravana de visitantes que se dirigiram desta capital a fim de assistir a inauguração. As autoridades foram recebidas na praça central da vila. (DIARIO, 1934, p. 01)

Ao longo dos anos, o crescente movimento da RS-030 fazia com que a rodovia já não desse mais vazão ao grande número de veículos que passavam por ela, nos períodos de veraneio, o movimento caótico atingia em cheio a circulação das cidades ao longo da rodovia, já que esta passava por dentro das áreas urbanas dos municípios, ocasionando problemas para pedestres e condutores. Além disso, em 1970, o governo federal concluiu uma importante obra viária, a pavimentação dos últimos 290km da BR-101 entre Torres e Florianópolis, inaugurando uma nova ligação entre o Rio Grande do Sul e o restante do Brasil pelo litoral. A RS-030, responsável por ligar Porto Alegre a BR-101, para que esta ligasse o estado ao centro do país, teve um intenso crescimento na movimentação de mercadorias e de veículos pesados, acarretando problemas para a via que não tinha estrutura para acomodar caminhões de grande porte.

Nesse sentido, somados ao grande crescimento populacional e industrial da região na época, com a criação da RMPA e do excelente período econômico que o Brasil vivia – chamado de Milagre Econômico, que não durou muito –, o governo federal da época, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), anuncia a expansão da BR-290 em cerca de 97km, ligando Porto Alegre com o início da BR-101 em Osório, em que expressivo trecho passaria por Gravataí. A rodovia seria a primeira do tipo autoestrada no Brasil, inspirada em rodovias norte-americanas, com duas pistas de rodagem rápida de cada lado e um amplo canteiro central, transmitindo uma imagem de progresso e desenvolvimento para o então governo militar da época.

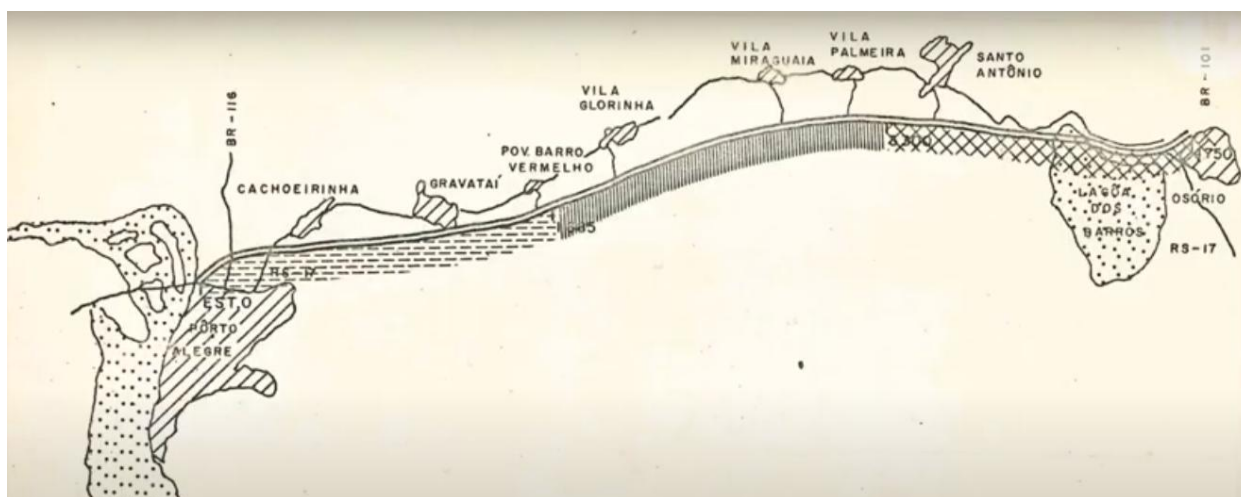


Figura 4: Projeto da extensão da BR-290, FreeWay, em 1970

Fonte: Canal Correio do Povo Play, 2018

Neste sentido, no dia 26 de setembro de 1973, a rodovia é inaugurada com a presença do então presidente da república, Garrastazu Médici, e de outras altas autoridades (Jornal Zero Hora, 2020), com as devidas alças de acesso aos municípios em que passava, incluindo Gravataí. A rodovia foi, somado a outros fatores da época, um grande avanço para Gravataí, que se por um lado, perdeu a passagem dos veranistas por seu centro comercial, ganhou com agilidade e rapidez no deslocamento até a capital e a outras cidades RMPA e do estado. Isto representou um marco para a cidade, atraindo uma série de empresas para a o município, que estrategicamente se localizaram próximas as saídas desta nova rodovia, como a Panatlantica em 1974, a Zivi em 1981 (atual Mundial), e mais recentemente, a General Motors em 2001.



Figura 5: Inauguração da BR-290, a FreeWay, em setembro de 1973
Fonte: Assis Hoffmann, Centro de Memória da Concepa. Publicada por Gilberto Simon em 2013

2.3 A criação e expansão do distrito industrial de Gravataí

Em meados do início da década de 70, como ao longo desta pesquisa destaco, o Rio Grande do Sul, assim como todo o Brasil, passavam por sensíveis mudanças em sua matriz

econômica. Sua população e riqueza, antes essencialmente agrárias, passa a urbanizar-se ao ritmo da industrialização e do desenvolvimento econômico do país, neste sentido, que no início da década de 70, sensíveis modificações estruturais passam a fazer parte das metrópoles do Brasil e afetaram diretamente o município de Gravataí, sinalizando uma ampla mudança de rumos para o futuro e desenvolvimento da cidade.

Antes mesmo da criação da Região Metropolitana de Porto Alegre, em 1973, o governo do estado, juntamente com a União, dá os primeiros passos para viabilizar o amplo crescimento populacional e industrial que acontecia em Porto Alegre e em seu entorno. Nesse sentido, em 1971 é criado o chamado o Plano de Desenvolvimento Metropolitano, que contou com a participação dos municípios da região, dos governos estadual e federal, e de técnicos no assunto, brasileiros e estrangeiros. Ao final de dois anos de trabalho, este grande plano resultou no Plano de Desenvolvimento da Região Metropolitana, onde foram definidas metas, parâmetros e prioridades para a região, entre elas, a criação de novos distritos industriais, com o objetivo de atrair novas empresas e também de retirar as empresas que operavam dentro da área urbana de Porto Alegre para lugares adequados.

A área da chamada grande Porto Alegre era constituída basicamente por dois grandes polos principais, Porto Alegre, o maior deles; e o outro, formado por Novo Hamburgo e São Leopoldo. A necessidade de proporcionar novos eixos de desenvolvimento foi definida como essencial e vital para que estes dois polos iniciais não passassem a crescer desordenadamente e, com isso, potencializar de modo negativo as questões de qualidade de vida da região. (SILVEIRA, 2011, p. 117)

Analisando os municípios e as perspectivas na época, Gravataí se destacava fortemente como candidata a receber um distrito industrial, pois além da proximidade com a capital do estado, e sendo servida por uma série de rodovias, o município tinha como trunfo, a passagem da então futura BR-290, a Freeway, que facilitaria ainda mais as operações logísticas das empresas que ali pudessem se instalar. Gravataí então, fora escolhida, juntamente com sua vizinha Cachoeirinha, para abrigar dois grandes distritos industriais, sendo o de Gravataí, voltado para as atividades do ramo metal mecânico. Embora as primeiras empresas começassem a chegar no local em 1973, a contrapartida de estrutura do poder público

demorou, e o Distrito Industrial de Gravataí inaugurou apenas no ano 1977, marcando uma nova fase para a cidade.

A área escolhida para a localização do distrito industrial de Gravataí estava localizada próximo ao cruzamento da BR-290 com a RS-118, perto de vias de comunicação de fácil acesso a capital. Em 1973, a Companhia Estadual de Desenvolvimento Industrial e Comercial (CEDIC) desapropriou 387ha para a sua construção. Logo após, foram selecionadas várias empresas, vindas da capital, para ter suas instalações sediadas ali. Durante os anos 1980 e 1990, novas indústrias continuaram se instalando na área [...] (BARTZ, 2011, p. 145-146)



Figura 6: Inauguração do Distrito Industrial de Gravataí, em 1977

Fonte: Jornal Seguinte, imagem publicada em 2018

Ao longo dos anos, o Distrito Industrial de Gravataí fora se consolidando como um dos mais importantes do estado, atraindo diversas empresas de médio e grande porte. Com a construção e inauguração do mesmo, a quantidade de empresas sediadas em Gravataí e de pessoas ocupadas na indústria deu um grande salto, a quantidade de empresas passou de 124 em 1970 para 214 em 1985, já a quantidade de trabalhadores no mesmo período teve resultados

ainda melhores, passando de 2.522 para 11.465 pessoas, a alta geração de postos de trabalho deve-se ao fato de que o Distrito Industrial recebeu grandes empresas, atraídas pela localização do distrito e pelos incentivos que ganhavam do estado, geraram muitas vagas laborais, tendo um grande número de pessoas ocupadas por unidade (Fernandes, 2008). A partir da década de 1990, o governo do estado passou ao município a incumbência de fazer a gestão do distrito, onde foram feitas obras e adaptações de mobilidade urbanas importantes dentro da área ocupada pelo mesmo.

Os incentivos por parte do governo estadual às indústrias para a aquisição de terrenos com toda a infraestrutura necessária nos distritos industriais e a localização próxima as vias de acesso, que possibilitava um melhor escoamento da produção, contribuíram para a migração industrial. (FERNANDES, 2010, p. 129)

É importante salientar que Gravataí possui, hoje, unidades fabris espalhadas pelo território e não apenas dentro do distrito industrial, como a principal delas, a General Motors, distante cerca de 12km do referido distrito, além de outras grandes empresas como a Pirelli, Epcos e Tintas Renner. Seu tamanho diminuto (387 hectares) não era suficiente para a instalação de algumas empresas de maior porte. Apesar disso, o Distrito Industrial ainda ocupa uma parcela importante dos empregos e da renda geradas em Gravataí, de acordo com informações da Secretaria Municipal do Desenvolvimento Econômico e Turismo (SMDET) do município, o Distrito Industrial era responsável, em 2018, por cerca de 11% do produto interno bruto municipal, gerando cerca de 5 mil empregos ao longo de suas 48 empresas que naquele ano operavam dentro dos limites do distrito.

2.4 A instalação do complexo da GM e suas consequências

Entre a segunda metade da década de 80 e a primeira metade da década de 90, Gravataí experimentou um período de estagnação econômica. Nesse período, nenhuma grande empresa veio a se estabelecer no município, acompanhado por um mau momento da economia nacional, de inflação alta e baixo poder de compra da população, nesse momento a quantidade

de pessoas ocupadas na indústria diminuiu, eram 11.465 em 1985, chegando em 1996 com 10.910 postos de trabalho abertos no setor secundário (IBGE, 1985, 1996). Apesar do mau momento econômico, o aumento de populacional da cidade continuou acontecendo, tanto de pessoas que vinham da capital a procura de moradias mais baratas, como de, ainda que em menor quantidade, de pessoas que vinham do interior, o que acarretava no aumento do desemprego e, conseqüentemente, dos problemas sociais. Em 1980, o município contava com 107.438 habitantes, já em 1996, havia 206.023 pessoas (IBGE, 1980, 1996), um expressivo aumento em apenas 16 anos, que não era acompanhado pelo setor produtivo da cidade, fazendo com que seus habitantes procurassem novamente, postos de trabalho na capital e em outros municípios da RMPA – que também não estavam em bom momento econômico -.

A partir de 1995, com a estabilização econômica do Brasil, os investimentos são retomados em escala nacional, com o fortalecimento do MERCOSUL, bloco econômico que reúne os países do sul da América do Sul, o Rio Grande do Sul passa a ser atrativo para indústrias que desejam comercializar seus produtos no Brasil e nos outros países do bloco, pois o estado localiza-se estrategicamente próximo dos países membros. Uma das empresas atraídas por esta situação foi a General Motors do Brasil, multinacional da área automobilística, que tinha por objetivo, construir um parque fabril moderno para produzir sua linha popular de veículos, que fossem comercializados em todos os países do MERCOSUL.

No que se refere às vantagens competitivas locais, representantes da General Motors do Brasil declararam que os elementos decisivos para a opção da empresa pelo Rio Grande do Sul foram a posição privilegiada do estado relativamente ao MERCOSUL, a qualidade e instrução de mão-de-obra, a existência de um complexo metal mecânico no estado e o potencial do Porto de Rio Grande. (GARCIA, 2006, p. 172)

E dentre os municípios do Rio Grande do Sul, a opção da empresa, depois de diversos estudos de viabilidade, deu-se por Gravataí. O município da Região Metropolitana de Porto Alegre congregava quase todas as qualidades que a empresa buscava, aliados a incentivos fiscais amplos e contrapartidas da prefeitura municipal para a instalação da empresa. Gravataí trazia consigo o fato de estar próximo a Porto Alegre, ter um amplo acesso rodoviário, que escoaria a produção facilmente tanto para o centro do país, quanto para países do MERCOSUL,

ter ampla área territorial disponível para o crescimento da empresa, e dispor de ampla e qualificada mão-de-obra, já que, desde a década de 1970, o município dispunha de robusto setor metal mecânico, estando sua população “acostumada” e treinada a trabalhar nesse tipo de indústria.

Sendo assim, em 1998, são iniciadas as obras de construção do chamado Complexo Automotivo Industrial de Gravataí (CIAG), com investimentos iniciais na casa de US\$ 600 milhões em uma área de 39ha, em região ainda predominantemente rural, às margens da BR-290. Além da General Motors, uma série de outras empresas que dão suporte a esta, chamadas de “sistemistas” instalaram-se também no CIAG, fazendo deste o maior complexo industrial metal mecânico do estado. Em 20 de julho de 2000, o CIAG é inaugurado com a presença de diversas autoridades, como a do então presidente da república, Fernando Henrique Cardoso, e do então presidente mundial da empresa, Fritz Anderson, com a capacidade instalada de produzir cerca de 120.000 veículos por ano, e empregando diretamente cerca de 4.000 pessoas (Garcia, 2006).



Figura 7: A inauguração do CIAG, em 20 de julho de 2000. Na imagem, da esquerda para a direita: o então presidente da república, Fernando Henrique Cardoso, o então governador do estado, Olívio Dutra, o então presidente mundial da GM, Fritz Anderson, e o então prefeito de Gravataí, Daniel Bordignon.

Fonte: Daniel Luiz Bordignon, acervo pessoal.

A partir da inauguração da produção do referido complexo automotivo, deu-se início a um amplo reaquecimento da economia local, fazendo com que toda a cadeia econômica do município se reaquecesse, já que, além do investimento inicial, diversos outros investimentos foram feitos pela multinacional no parque industrial. Alguns números

demonstram os impactos do CIAG na vida e na economia de Gravataí, os 10.910 postos de trabalho na indústria em 1996, foram para 21.119 em 2005, demonstrando o fim da estagnação econômica da cidade, além disso o PIB per capita passou de R\$ 6.040 em 1997 para 12.167 em 2002, um aumento de cerca de 101,4% (FEE, 2003)

Os reflexos da presença do polo de Gravataí já foram sentidos a partir de 1998, quando iniciou-se a construção do complexo, e tornaram-se mais contundentes a partir do ano 2000, quando a montadora entrou em operação. Em consequência, verificou-se um novo dinamismo na atividade produtiva e industrial do município de Gravataí: cresceu o número de empresas, o nível de emprego, o volume do PIB e a arrecadação de tributos. (GARCIA, 2011, p. 160)

Tabela 3: Variação do Produto Interno Bruto e das receitas tributárias de Gravataí antes e depois do CIAG.

| ANO | PIB | RECEITAS FISCAIS |
|------------|------------------|-------------------------|
| 1997 | R\$ 1,041 bilhão | R\$ 22 milhões |
| 2004 | R\$ 3,250 bilhão | R\$ 69 milhões |
| Variação | 212% | 209% |

Fonte: Arquivos FEE, Prefeitura de Gravataí – Elaborado por: Vitor R. Sperb

Ao longo do tempo ainda, o Complexo Automotivo, apesar de ter passado por períodos de altos e baixos em relação à produção e a empregabilidade, foi se consolidando cada vez mais na economia do município, uma vez que foram feitos diversos aportes e investimentos da multinacional, além dos altos valores já aplicados inicialmente. Até 2009, os investimentos em melhoria e tecnologia para o complexo totalizavam a soma de 1,250 bilhão de dólares, dobrando sua capacidade de produção de 120.000 veículos/ano, para 240.000 veículos/ano entre 2000 e 2009 (GARCIA, 2011), passando a gerar cerca de 5.000 postos de trabalho entre todas as empresas que compõem o complexo automotivo.

Capítulo 3

O boom demográfico visível: As alterações na mancha urbana

3.1 A expansão da área urbana e suas características

Como se percebeu até aqui, o município de Gravataí teve um crescimento populacional bastante intenso entre os anos de 1970 e 2010, em decorrência, sobretudo, dos fatores já citados nesta pesquisa. Entretanto, cabe verificarmos e analisarmos agora, como este crescimento impactou no cenário urbano da cidade, e quais os arranjos sócio espaciais foram decisivos para as tendências de ampliação da mancha urbana que o município sofreu.

Gravataí, como a maior parte dos municípios metropolitanos e de rápida urbanização, constitui-se de uma expansão urbana orgânica, com pouca interferência do poder público na parte de planejamento urbano. O município teve boa parte de seus subúrbios loteadas por empreiteiras privadas, que compravam áreas de terras lindeiras à mancha urbana e loteavam, ou por ocupações irregulares oriundas de processos de invasão de áreas próximas ao núcleo urbano. Apenas nas décadas de 1970 e 1980, 88 loteamentos regulares foram inaugurados dentro do município (SMDUR, 2008). Embora tenha havido neste período, loteamentos residenciais de iniciativa do poder público, como as COHABs, estas constituíram minoria frente ao intenso crescimento da cidade no período mencionado

A produção do espaço urbano de Gravataí, muito mais do que peculiaridade, apresenta o desdobramento de suas relações diretas e indiretas com os processos de urbanização atuantes na Região Metropolitana de Porto Alegre. Os loteadores foram os primeiros a “desbravar” o espaço que até então possuía características rurais, com o intuito de modificar o seu uso, destinando-o para a construção de moradias. (Fernandes, 2011, p. 136)

Embora as empreiteiras e loteadoras tivessem chegado primeiro na cidade, estas não conseguiram inibir o aparecimento de moradias e loteamentos irregulares, que na maioria das vezes, instalavam-se em vazios urbanos em meio aos loteamentos regulares do município. Em 1991, Gravataí possuía cerca de 79 vilas irregulares, sendo que 63 delas possuía menos de 20

anos de ocupação (METROPLAN, 1992), estes espaços abrigavam cerca de 17 mil pessoas em cerca de 4 mil unidades habitacionais, a maior parte delas, de habitações consideradas subnormais. O passar do tempo revelou ainda um aumento deste tipo de ocupação na cidade, chegando a 184 em 2001 o número de loteamentos irregulares no município, a maior parte deles precários, deixando evidente que o crescimento populacional das décadas citadas não fora acompanhado do devido planejamento urbano e de políticas públicas mais efetivas.

Em se tratando da expansão de sua mancha urbana com o passar do tempo, é possível estabelecer algumas análises com relação aos caminhos que esta expansão tomou e quais terrenos foi ocupando ao longo do período de intenso crescimento populacional. Antes da década de 1970, apenas o centro do município e seus bairros lindeiros eram urbanos, quase todo o seu território constituía-se em área rural com população esparsa, formada por propriedades de pequeno e médio porte, maior parte delas dedicada ao plantio de hortaliças e a pecuária de leite. Este processo veio a se alterar rapidamente a partir da segunda metade da década de 60 e primeira metade da década de 70, com o processo de industrialização do município e com o êxodo rural de populações do interior do estado para a Região Metropolitana de Porto Alegre.



Figura 8: A região central de Gravataí em 1984 (não há imagens de satélite anteriores) e em 2020, onde se percebe intensa ampliação da mancha urbana.

Fonte: Google Earth, 2022

O primeiro processo de expansão a partir da área central da cidade iniciou ainda na segunda metade da década de 60 e na primeira metade da década de 70 com a chegada massiva de pessoas oriundas do interior do estado à procura de oportunidades na capital. Como os imóveis em Porto Alegre foram se inflacionando, tornaram-se inacessíveis para as populações recém chegadas do interior, a solução passou a ser ocupar áreas nos municípios vizinhos, como Gravataí. Como o objetivo dos novos moradores era estar o mais perto possível da capital, já que lá estavam os postos de trabalho, a expansão urbana de Gravataí concentrou-se inicialmente nas áreas mais próximas a metrópole, onde os maiores loteamentos habitacionais foram construídos, sendo que o próprio centro da cidade tornou-se periférico no processo, pois a prioridade era a facilidade de acesso a Porto Alegre, e não ao centro de Gravataí.

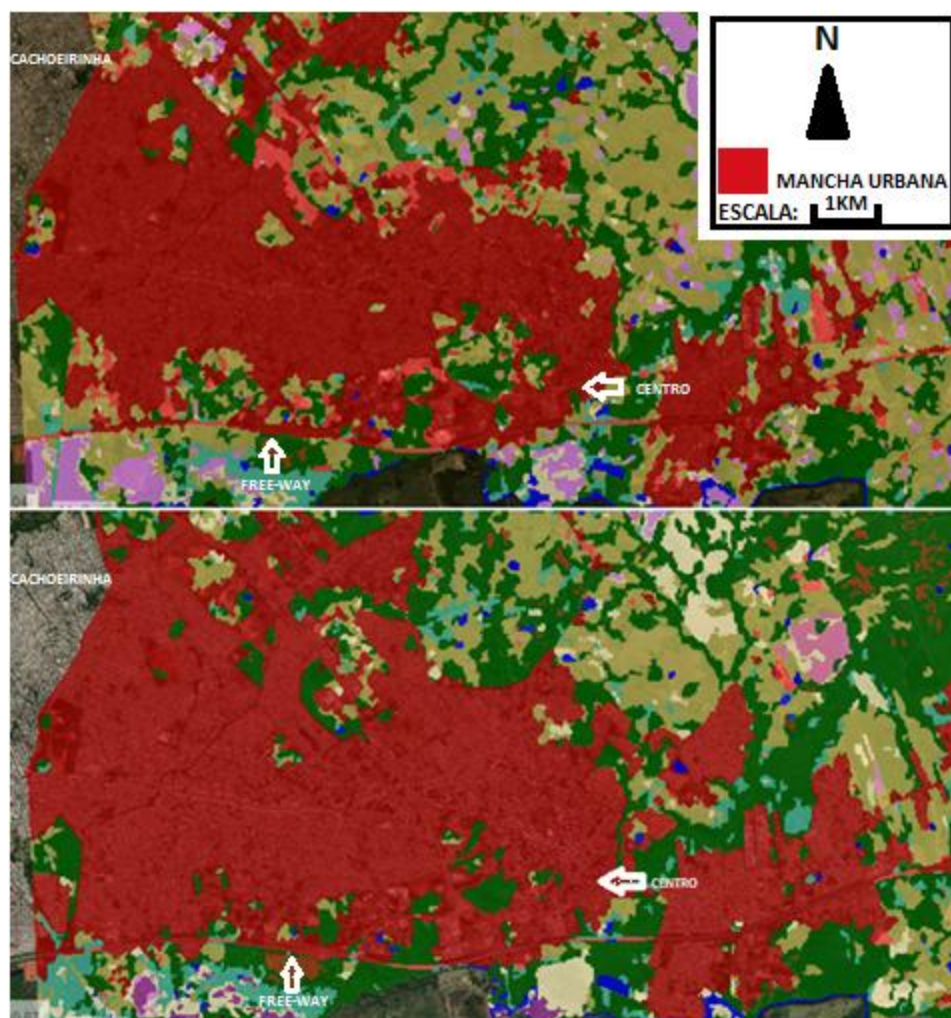


Figura 9: Aumento da área urbana do distrito Sede de Gravataí, em 1985 (acima) e em 2010 (abaixo), é possível observar nas duas imagens que a maior porção da mancha urbana está à oeste, região mais próxima a Porto Alegre. Fonte: Mapbiomas, 2022

Posteriormente, já no final da década de 70 e início dos anos 80, com a industrialização da cidade, houve uma reocupação das áreas mais próximas do centro histórico, ocupando os grandes vazios urbanos que ainda havia próximos ao centro e ao recém inaugurado Distrito Industrial. Este movimento pode ser percebido na Figura 9, onde no mapa mostrando a urbanização mais recente, se observa uma expansão urbana da área central, em detrimento do mapa anterior, que mostra diversos vazios urbanos próximos ao centro, fruto desta ocupação urbana mais recente.

Contudo, apesar dos amplos processos sofridos do município de Gravataí, as áreas que se encontravam a leste da área central, as mais distantes da capital, até meados dos anos 1990, ainda não haviam sofrido o processo de urbanização, onde havia o predomínio de propriedades rurais na paisagem, a exceção de alguns perímetros “rururbanos” lindeiros a RS-030, o restante basicamente se configurava na produção de leite e hortaliças. Este cenário começa a mudar apenas na década de 1990, com o anúncio da instalação da General Motors em Gravataí, cujo complexo fabril seria instalado justamente nesta região ainda rural do município. A construção do Complexo Automotivo urbanizou rapidamente a região – ainda que não no mesmo nível da parte oeste -, surgindo novos loteamentos e moradias urbanas. O bairro Parque dos Anjos, o maior da porção leste da cidade, sofreu intensamente com o crescimento urbano da região, como o mapa abaixo ilustra.

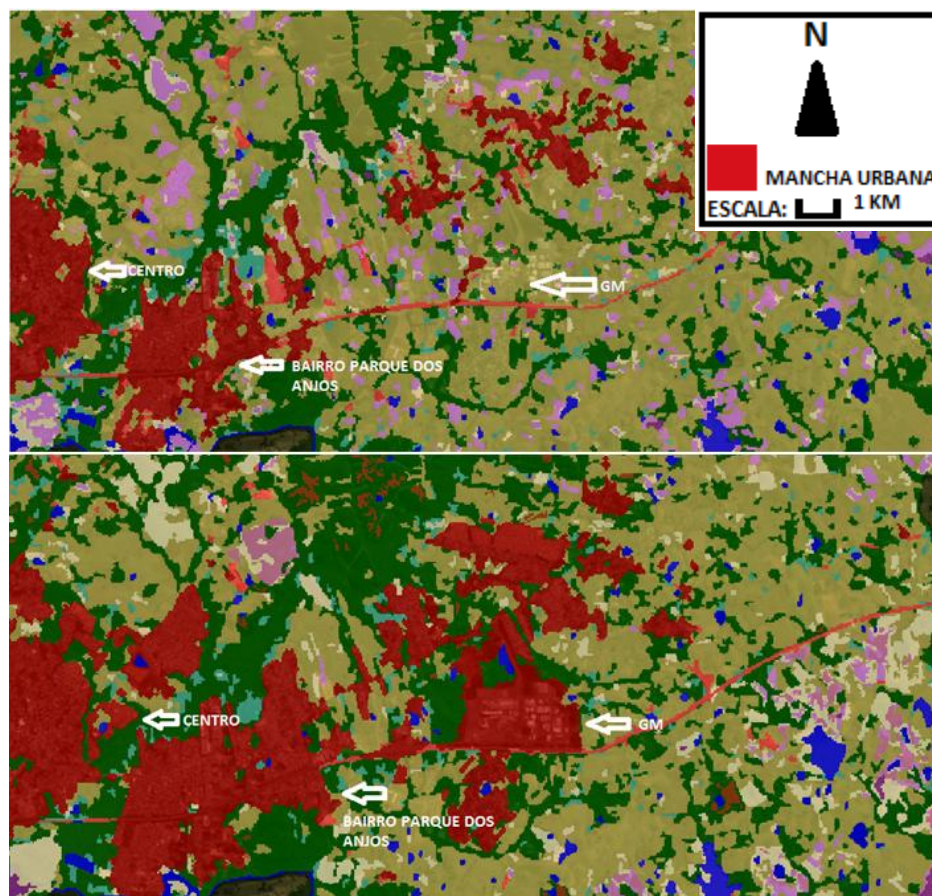


Figura 10: Comparação da área urbana na região leste de Gravataí, nos anos de 1985 (acima) e 2010 (abaixo). Fonte: Mapbiomas, 2022

Entretanto, apesar do intenso incremento populacional que Gravataí sofreu, ainda há uma área rural relativamente extensa no município, as regiões a norte da mancha urbana, sobretudo, ainda permanecem majoritariamente rurais. As razões para estes fatores possivelmente estão relacionadas às dificuldades de acesso e a distância destas regiões com o centro da cidade e com a capital Porto Alegre, além do fato do Rio Grande do Sul como um todo, nas últimas décadas ter entrado em um processo de diminuição de seu crescimento populacional. Por estes pontos, os distritos rurais de Costa do Ipiranga, Itacolomi e Morungava, localizados na porção norte do território municipal, ainda seguem majoritariamente rurais e não foram alcançados de modo mais sensível pela expansão da mancha urbana de Gravataí.

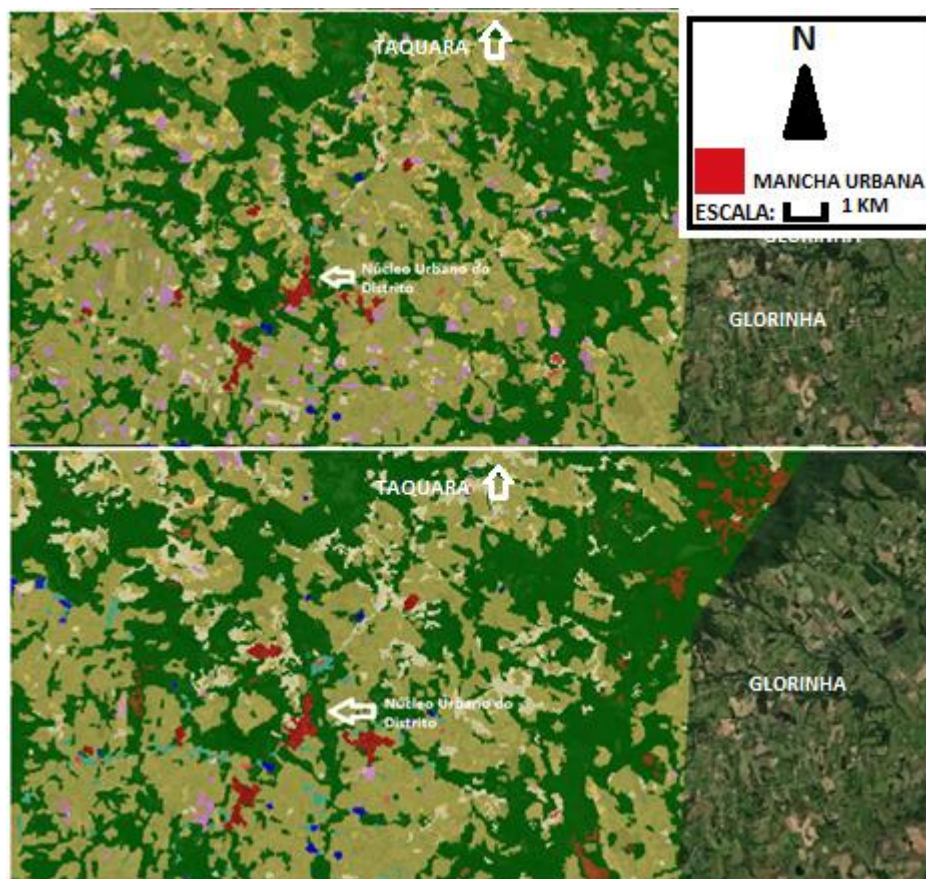


Figura 11: Comparação da mancha urbana do distrito de Morungava, em 1985 (acima) e 2010 (abaixo), houve pouca alteração no período. Fonte: Mapbiomas, 2022

3.2 As mudanças na relação de trabalho do Gravataiense

As transformações ocorridas em Gravataí no período estudado trouxeram intensas modificações em seu espaço habitado, mas certamente um dos mais sentidos fora a mudança nas relações de trabalho da população da cidade. Se até meados dos anos de 1970, sua população era essencialmente rural, e a produção agrícola era o esteio da atividade econômica do município, décadas depois, esta representa um fator praticamente irrisório da economia municipal. De acordo com o IBGE, em 2019, dos cerca de 12,3 bilhões do produto interno bruto municipal, apenas cerca de 13,5 milhões advêm da agropecuária, valor inferior ao percentual de 0,2%.

Acompanhando a guinada nos rumos econômicos da cidade, sua população, além de ter experimentado um intenso crescimento demográfico como já fora visto, também se urbanizou rapidamente, alterando de forma bastante impactante as relações socioeconômicas e de trabalho na cidade. Embora a população rural tenha oscilado nas últimas décadas, motivadas, sobretudo pelos processos de êxodo rural (que diminui a população) e de investimentos imobiliários no campo, gerando chácaras e sítios com fins recreativos (o que aumenta a população), a população urbana, no mesmo período, teve um incremento muito impactante em seu contingente populacional, chegando a cerca de 660% de aumento.

Tabela 4: A população de Gravataí residente nas áreas rural e urbana entre 1970 e 2010

| POPULAÇÃO | 1970 | 1980 | 1991 | 2000 | 2010 |
|-----------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|
| URBANA | 36.237 | 80.573 | 167.863 | 212.144 | 243.437 |
| RURAL | 16.225 | 26.864 | 13.172* | 20.485 | 12.163 |
| TOTAL | 52.462 | 107.437 | 181.035 | 232.629 | 255.660 |
| % DA POP. URBANA APROXIMADA | 69% | 75% | 93% | 92% | 95,5% |

Fonte: IBGE – Censo Demográfico. Elaborado por Vitor R. Sperb

* Emancipação de Glorinha em 1988, região com população predominantemente rural.

Se por um lado, a quantidade de trabalhadores ligados ao setor industrial cresceu intensamente, a quantidade de pessoal envolvido em atividades rurais teve acentuada queda. Os trabalhadores da indústria, que eram 2.522 em 1970, passaram a ser 29.847 em 2010 (IBGE), por outro lado, aqueles cujas atividades emanavam do campo foram de 6.012 em 1970 para 1.053 de acordo com o último censo agropecuário em 2017. Esta tendência selou claramente a profunda modificação no trabalho, na renda, e no estilo de vida do Gravataiense, que em apenas algumas décadas observou esta profunda modificação no panorama da cidade, e adaptou-se a uma nova realidade, muito distinta daquela que se havia a não muito tempo.

Assim, no município de Gravataí hoje, a participação da agricultura, da pecuária e da mineração, pode-se dizer irrelevante na economia, diante do desenvolvimento do segundo e terceiro setores [...] Na década de 1960, com o advento da primeira grande indústria – a ICOTRON – iniciou-se um novo e definitivo ciclo econômico, o da industrialização. (JACHEMET, 2011, p. 61)

Passados cerca de quarenta anos, Gravataí passou a ser um polo industrial e conseqüentemente, um dos municípios que mais empregam no setor industrial e metal mecânico no estado. Isso fez com que a cidade, que demandava mão-de-obra, atraísse diversos institutos e escolas de formação profissional com o objetivo de formar trabalhadores para atuarem na indústria. Com o passar do tempo, os trabalhadores industriais da cidade, alinhados com as movimentações sindicais do Brasil, criaram o Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Gravataí, elo na representação entre os operários e as empresas empregadoras, com o objetivo de gerar melhores condições de trabalho e renda, além de qualificação profissional para seus filiados.

Nesta cidade em que fabricas se multiplicam e bairros operários crescem com rapidez, é necessário estudar a forma como estes trabalhadores organizaram-se para enfrentar a incerteza de uma vida nova, estabelecendo vínculos de solidariedade entre si, em um período marcado por intensas mudanças. (BARTZ, 2011, p. 143)

Atualmente, o referido sindicato é a maior central sindical do município e o segundo maior sindicato ligado ao setor metal mecânico do Rio Grande do Sul, ficando apenas atrás do com sede na capital, possuindo em 2009, cerca de 2.300 associados, número bastante representativo, embora sejam apenas cerca de 15% dos trabalhadores industriais da cidade. Por mais que se observe nos últimos anos um enfraquecimento das mobilizações sindicais na cidade, sobretudo após as reformas trabalhistas dos últimos anos que flexibilizaram as relações de trabalho e retiraram parte do poder de negociação dos grupos sindicais, o Sindicato dos Metalúrgicos de Gravataí ainda consegue preservar forte atuação junto às categorias.

Capítulo 4

O boom demográfico como fator de estudo

4.1 As mudanças no espaço habitado e o Referencial Território de Gravataí

A escola, como base elementar para o crescimento e desenvolvimento do cidadão precisa, necessariamente, contemplar as mudanças e metamorfoses que o espaço habitado sofre. Esta base torna-se fundamental para que o aluno compreenda onde vive, e como ocorrem as relações sociais e econômicas do espaço onde habita. A geografia, como componente curricular constituído, precisa, necessariamente, dar conta de assegurar aos alunos, a construção desse conhecimento, dando amparo e servindo de esteio para a formulação de análises e de olhares críticos a partir das transformações dos espaços e da vida social ao seu redor.

As considerações efetuadas convergem para apresentar a cidade e a sua vinculação com as práticas cotidianas como elementos fundamentais para o processo de ensino-aprendizagem de Geografia, por promoverem uma dinâmica relacional que resulte na compreensão da espacialidade. Nessa perspectiva, a grandeza dos fenômenos da cidade contribui para o aprendizado de forma dinâmica, pois possibilita a relação entre os conteúdos ministrados nas salas de aula e os conhecimentos dos próprios alunos. (CARVALHO, 2018, p. 7)

A rede municipal de educação de Gravataí, assim como os demais indicadores que apontamos nesta pesquisa, cresceu de maneira exponencial nas últimas décadas, partindo de 28 instituições de ensino municipais em 1978 para as 76 que atualmente existem, ofertando educação infantil e ensinos fundamental e médio para cerca de 32 mil alunos, configurando em uma das maiores redes municipais do estado. Além da rede municipal, Gravataí ainda conta com de 26 instituições estaduais, 75 instituições de ensino particulares (SEDUC, 2022), e um campus do Instituto Federal de Educação (IFSUL), onde se oferta desde os primeiros níveis da educação infantil até os níveis técnicos e profissionalizantes.

No entanto, para além do tamanho e do crescimento de sua rede municipal, queremos também verificar como esta rede recebe e trabalha a metamorfose do espaço habitado provocada na cidade nos últimos anos. Para isso, analisou-se o Referencial Território de Gravataí (RTG), documento criado em 2019 como complementar à Base Nacional Comum Curricular e ao Referencial Curricular Gaúcho, no sentido de acrescentar ou explanar melhor as habilidades destes dois referenciais e dar um enfoque mais local nas competências que estes apresentam. As modificações no espaço urbano de Gravataí, assim como os motivos e razões destes, são expostos no RTG, em habilidades do componente curricular de geografia que vão desde o sexto até o nono ano do ensino fundamental. As referidas habilidades contemplam alguns dos pontos que, ao longo desta pesquisa, colocamos como sendo razões para o crescimento demográfico da cidade, em lista abaixo, citamos as habilidades relacionadas a estes tópicos no RTG.

Tabela 5: Habilidades relacionadas aos processos e fatores de crescimento demográfico de Gravataí contidas no RTG.

| ANO | UNIDADE TEMÁTICA | OBJETO DO CONHECIMENTO | HABILIDADE RTG |
|-----|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6º | O sujeito e seu lugar no mundo | Identidade Sociocultural | (EF06GE01-G01) Descrever paisagens do município de Gravataí em diferentes tempos e espaços. |
| 6º | O sujeito e seu lugar no mundo | Identidade Sociocultural | (EF06GE01-G02) Comparar as mudanças nas paisagens gravataienses a partir da instalação do parque industrial do município. |
| 6º | Formas de representação e pensamento espacial | Fenômenos naturais e sociais representados de diferentes maneiras. | (EF06GE09-G01) Analisar imagens de satélite do município de Gravataí demonstrando o contraste entre as áreas rurais e urbanas. |
| 7º | O sujeito e seu lugar no mundo | Formação territorial do Brasil | (EF07GE02-G01) Entender a formação socioeconômica de Gravataí por meio da análise de seus ciclos econômicos (ciclo do arroz, da mandioca e a industrialização). |
| 7º | Mundo do | Produção, circulação | (EF07GE06-G01) Identificar as alterações |

| | | | |
|----|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | trabalho | e consumo de mercadorias | sociais e territoriais provocadas pelo advento da indústria e da agricultura no município de Gravataí. |
| 7º | Mundo do trabalho | Desigualdade social e o trabalho | (EF07GE07-G01) Analisar a influência das rodovias que transpassam o município identificando os impactos na configuração do território gravataiense. |
| 7º | Mundo do trabalho | Desigualdade social e o trabalho | (EF07GE08-G01) Identificar a influência do polo industrial de Gravataí na dinâmica social, territorial e econômica do município. |
| 7º | Formas representação pensamento espacial | Mapas temáticos do Brasil: a cartografia das regiões brasileiras A regionalização do espaço brasileiro | (EF07GE09-G01) Analisar a posição geográfica do município de Gravataí na Região Metropolitana de Porto Alegre. |
| 8º | Mundo do Trabalho | Transformações do espaço na sociedade urbano-industrial na América Latina. | (EF08GE16-G01) Identificar problemas relacionados à infraestrutura urbana e rural, apontando possíveis soluções. |
| 9º | Mundo do Trabalho | Cadeias industriais e inovação no uso dos recursos naturais e matérias-primas | (EF09GE12-G01) Compreender o processo de crescimento urbano do município a partir da diminuição de áreas de mata nativa e de áreas rurais. |

Fonte: Referencial Território de Gravataí, 2019

Analisando as habilidades mencionadas acima, percebe-se que houve uma preocupação por parte dos proponentes do RTG em imbuir dentro deste documento, os fatores de crescimento e desenvolvimento da cidade. Fatores como a industrialização e os processos de desenvolvimento industrial foram pontos bastante trabalhados pelo documento, e dão dimensão da importância destes movimentos para o município. O referencial também traz à tona a influência das rodovias que passam pelos perímetros municipais de Gravataí e sua importância no crescimento da cidade, além de mencionar a localização de Gravataí como parte da Região Metropolitana de Porto Alegre e suas implicações na ocupação do espaço.

Apesar de não mencionar alguns pontos importantes, como o estudo do crescimento da cidade em si, e dos fluxos de pessoas que chegaram do interior do estado, o RTG contempla de maneira bastante satisfatória os pontos aqui analisados, o que denota que há uma preocupação por parte da administração do município em estudar, analisar e demonstrar esses fenômenos aos discentes e ressalta a importância da temática desta pesquisa. Cabe, no entanto, aos docentes do componente curricular de geografia da rede municipal de Gravataí, desenvolver atividades e metodologias ativas para que os estudantes possam criar bases sólidas, compreendendo efetivamente as habilidades mencionadas no Referencial Território de Gravataí acerca destes temas.

4.2 Como explicar tanta mudança? Possibilidades para trabalhar o crescimento de Gravataí na escola

Para além de perceber a importância de se estudar as dinâmicas de crescimento e desenvolvimento do município de Gravataí, e perceber a preocupação em explicar estas dinâmicas em sala de aula, também se torna fundamental ter subsídios para trabalhar estas temáticas na educação básica, tendo para além das habilidades dispostas no Referencial Território de Gravataí, atividades e exercícios críticos práticos acerca deste importante objeto de estudo. Com este intuito, foram preparados três modelos distintos de atividades a serem trabalhados com alunos de anos finais do ensino fundamental, objetivando servir de amparo e subsídio para os docentes que exercem suas atividades nestes anos, contribuindo para a inserção destes conhecimentos na escola.

Atividade 01 – Trabalhando Com Música

Os alunos serão convidados a ouvir e analisar a letra da canção “Desgarrados” de Mario Barbara, a música trata do êxodo rural que ocorreu em direção a Região Metropolitana de Porto Alegre nos anos 1960 e 1970. De maneira poética, a canção retrata a saudade e a nostalgia que os migrantes tinham de sua cidade natal, assim como narra a vida que estes levam na “cidade grande”, muito distinta daquela tinham na área rural. Depois disso, os alunos

serão convidados a responder alguns questionamentos, traçando um paralelo entre a letra da música e o processo de crescimento demográfico de Gravataí.

Desgarrados – Mario Barbara

Eles se encontram no cais do porto pelas calçadas
Fazem biscates pelos mercados, pelas esquinas
Carregam lixo, vendem revistas, juntam baganas
E são pingentes nas avenidas da capital

Eles se escondem pelos botecos entre os cortiços
E pra esquecerem contam bravatas, velhas histórias
E então são tragos, muitos estragos, por toda a noite
Olhos abertos, o longe é perto, o que vale é o sonho

Sopram ventos desgarrados, carregados de saudade
Viram copos, viram mundos, mas o que foi nunca mais
será
Mas o que foi nunca mais será
Mas o que foi nunca mais será

Cervavam mate, sorriso franco, palheiro aceso
Viravam brasas, contavam causas, polindo esporas
Geadas frias, café bem quente, muito alvoroço
Arreios firmes e nos pescoços lenços vermelhos

Jogo do osso, cana de espera e o pão de forno
O milho assado, a carne gorda e a cancha reta
Faziam planos e nem sabiam que eram felizes
Olhos abertos, o longe é perto, o que vale é o sonho

Eles se encontram no cais do porto pelas calçadas
Viravam brasas, contavam causos, polindo esporas
Carregam lixo, vendem revistas, juntam baganas
Arreios firmes e nos pescoços lenços vermelhos

Cervavam mate, sorriso franco, palheiro aceso
Fazem biscates pelos mercados, pelas esquinas
Geadas frias, café bem quente, muito alvoroço
E são pingentes nas avenidas da capital

Jogo do osso, cana de espera e o pão de forno
O milho assado, a carne gorda e a cancha reta
Faziam planos e nem sabiam que eram felizes
Olhos abertos, o longe é perto, o que vale é o sonho

Sopram ventos desgarrados, carregados de saudade
Viram copos, viram mundos, mas o que foi nunca mais
será
Mas o que foi nunca mais será
Mas o que foi nunca mais será

Questionamentos aos alunos:

- 1) O que aconteceu com os “desgarrados” que a canção retrata?
- 2) O que estas pessoas que saíram do interior queriam na capital? Porto Alegre era como elas almejavam?
- 3) Este processo de saída de pessoas do interior para a Região Metropolitana influenciou diretamente nossa cidade. De que maneira foi esta influência?
- 4) Boa parte dessas pessoas que vinham do interior tinham por objetivo trabalhar na indústria. Relacione o processo de industrialização de nossa cidade com seu crescimento populacional.

Atividade 02 – Entrevista

Neste exercício, os estudantes serão convidados a entrevistar algum familiar próximo ou amigo que não seja de Gravataí, e que tenha vindo morar na cidade. Nesta entrevista, os estudantes farão os questionamentos a seguir para o entrevistado, e os resultados das pesquisas da turma serão discutidos em aula pelo grande grupo.

Questionamentos a serem feitos para os entrevistados:

- 1) De onde você veio e em que ano chegou a Gravataí?
- 2) Antes de vir, você vivia no campo ou na cidade?
- 3) O que te fez sair de sua cidade, o que pretendia fazer aqui?
- 4) Gravataí era sua primeira opção? Ou fatores secundários te fizeram vir para a cidade?
- 5) Sua vida mudou muito quando chegou aqui?
- 6) Como era Gravataí quando você chegou? Ela mudou muito com o passar dos anos?

Atividade 03 – Trabalhando Com Imagens

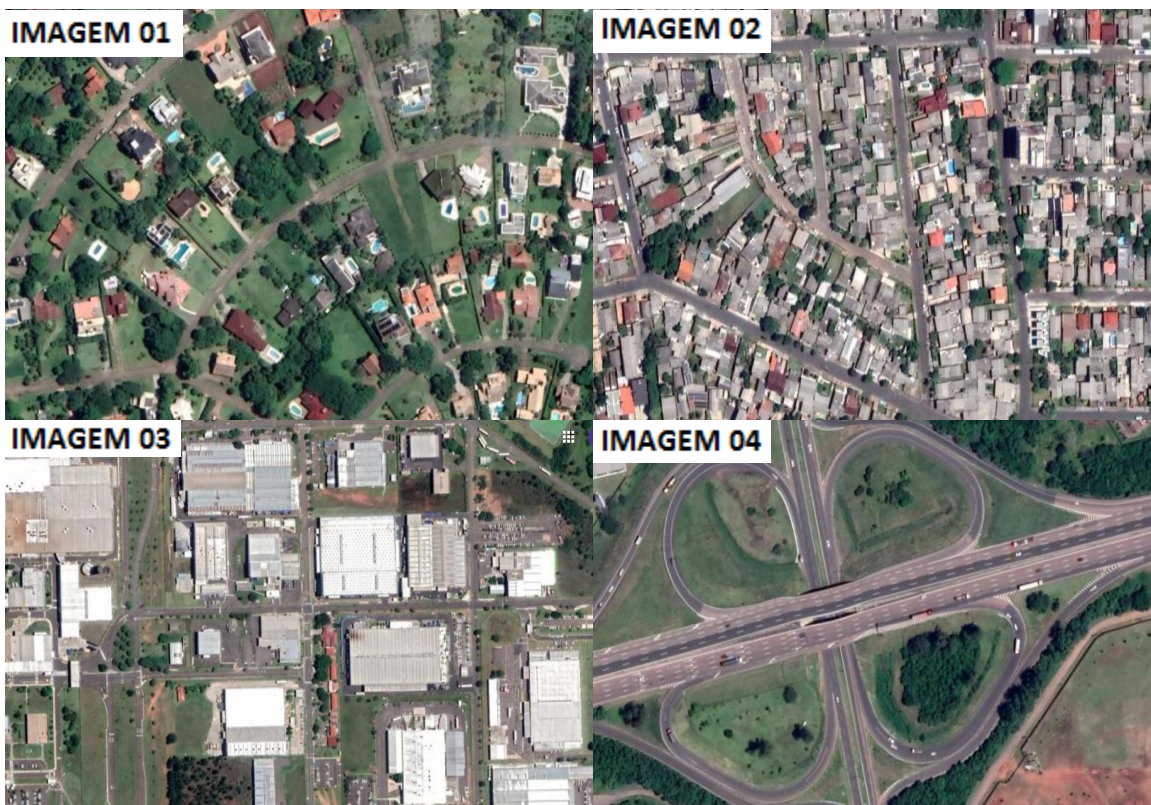


Figura 12: Imagens de satélite da área urbana de Gravataí
Fonte: Google Maps. Montagem e elaboração: Vitor R. Sperb

Nesta atividade, tendo por base as imagens que serão disponibilizadas aos alunos, para que estes façam uma análise e respondam a alguns questionamentos acerca da ocupação do espaço urbano do município de Gravataí. O objetivo do exercício, além de observar as diferenças do processo de ocupação do território é traçar paralelos, a partir de questionamentos, com os fatores de crescimento demográfico do município.

Questionamento a serem respondidos pelos alunos:

- 1) As imagens 01 e 02 mostram áreas residenciais de nossa cidade, qual delas possui planejamento urbano? Em qual delas há pessoas de maior poder aquisitivo?
- 2) A imagem três ilustra uma das razões do crescimento de nossa cidade. Que razão é essa, por que ela foi tão importante para Gravataí?
- 3) A imagem 04 mostra o encontro de duas grandes rodovias em nossa cidade. Diga qual a importância das rodovias para o crescimento de Gravataí.
- 4) A imagem 02 ilustra uma região de expansão urbana orgânica. Isso é comum em nossa cidade? Relacione este fato com o rápido crescimento populacional da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo de toda a elaboração desta pesquisa, assim como a análise dos resultados alcançados, fora possível chegar a alguns pontos importantes a respeito do crescimento que se analisou. Estes pontos são em verdade, conclusões que podemos chegar a partir de uma pesquisa que considerou vários aspectos do município objeto do trabalho, como sua formação, localização, povoamento e outros processos históricos que direta ou indiretamente, fazem parte do processo que culminou com o boom demográfico ao qual se pretendeu avaliar.

A primeira conclusão que se observa deve-se ao fato da localização de Gravataí na Região Metropolitana de Porto Alegre. Caso Gravataí não estivesse inserida no contexto de expansão da metrópole regional e não dispusesse de tantas conexões e relações com esta, provavelmente, não teria atraído os demais fatores que estão ligados à sua expansão. Pode-se dizer, portanto, que quase todos os fatores que a *posteriori* levaram ao boom demográfico de Gravataí estão direta ou indiretamente ligados à Região Metropolitana e a sua metrópole Porto Alegre.

Por outro lado, ao contrário de alguns outros municípios metropolitanos, que assim como Gravataí, tiveram relação direta com a expansão urbana da mancha da metrópole, a “Aldeia dos Anjos” destacou-se de maneira sobressalente, tornando-se a terceira maior população e a terceira maior produtora de riquezas da RMPA – perdendo apenas para Canoas e para a capital, Porto Alegre-. Diante disso, há de se observar os demais fatores que levaram Gravataí a desenvolver-se “mais” do que seus pares e chegar aos resultados que o município possui nos dias de hoje.

Nesse sentido, destaca-se a opção do estado brasileiro da época em executar a obra da BR-290, a *Freeway*. A grande rodovia, cujo traçado cortaria em cheio o município de Gravataí, fazendo com que esta ganhasse uma localização estratégica perante a região e o estado, permitiu que uma série de outros fatores que viriam a acontecer culminassem com o crescimento da cidade. Fora por conta da construção da rodovia que o então governo do estado resolve estabelecer um distrito industrial do município, fundamental para o desenvolvimento da cidade. A rodovia foi também motivação para que, anos depois, a General Motors do Brasil instalasse seu parque fabril na cidade, desenvolvendo ainda mais o município e dando esteio para um novo período de crescimento.

Finalizo esta pesquisa com o objetivo de ter auxiliado na compreensão dos fenômenos que levaram ao crescimento da cidade, assim como servir de base de estudos para o referido tema, tanto na rede básica de ensino, como na academia, e possa auxiliar outras pesquisas que possam vir a desenvolver novas conclusões ou traçar novos caminhos para o desenvolvimento deste município. Gravataí, por sua importância histórica e econômica, por seu povo e por todos os processos que levaram a sua formação, não pode ficar apartada das pesquisas e dos trabalhos científicos, ao contrário, Gravataí deve ser estudada e analisada, para ser cada vez mais compreendida, este trabalho, ainda de maneira ínfima, teve a pretensão de fazer isso.

BIBLIOGRAFIA

ATLAS SOCIOECONÔMICO DO RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão. – 5. Ed – Porto Alegre: Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão. Departamento de Gestão Governamental, 2020. Disponível em < <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/inicial> >. Acesso em 10/07/2022

BARBOSA, Eni. Gravataí no Contexto Administrativo do Século XVIII. Anais do I Simpósio Estadual de Cultura Gravataiense, 2 ed. Gravataí: SMEC, 2000, p. 253-266.

BARCELLOS, Castilhos. A vinda da ICOTRON para Gravataí. In: Raízes de Gravataí, diversos autores. Porto Alegre: Edições EST, 2011, TOMO 3, p. 98-100.

BARTZ, Frederico Duarte. A cidade fabril mobilizada: uma introdução ao estudo do movimento dos trabalhadores organizados na cidade de Gravataí. Porto Alegre: Edições EST, 2011, TOMO 3, p. 143-153

BENETTI, Viviana. SANTOS, Carlos A. N. dos. OLIVEIRA, Gabriela Cruz. As Transformações da Aldeia: Expansão Social e Econômica. In: Raízes de Gravataí, diversos autores. Porto Alegre: Edições EST, 2011, TOMO 3, p. 110-116.

DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA – DEE. PIB dos Municípios do RS em 2019. Nota publicada em 17 de dezembro. 2021. Disponível em: < <https://dee.rs.gov.br/upload/arquivos/202112/17151424-nota-tecnica-pib-municipios-rs-2019-1.pdf> >, acesso em 14/07/2022

DIARIO DE NOTICIAS. Edição de jornal impressa. Porto Alegre, 24 de abril de 1934.

FERNANDES, Ana Clara. A cidade Esparramada: Considerações sobre a produção do espaço urbano-industrial em Gravataí – Região Metropolitana de Porto Alegre. 2008. 182 f. Dissertação de Mestrado em Geografia – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS.

FERNANDES, Ana Clara. Considerações sobre a produção do espaço urbano-industrial em Gravataí. In: Raízes de Gravataí, diversos autores. Porto Alegre: Edições EST, 2011, TOMO 3, p. 126-142.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA – FEE. PIB Municipal – Série Histórica. Relatório publicado em 14 de dezembro. 2017. Disponível em: <<https://arquivofee.rs.gov.br/indicadores/pib-rs/municipal/serie-historica/>>, acesso em 16/07/2022

GARCIA, Sandro Ruduit. Global e local: O novo pólo automobilístico de Gravataí e suas implicações sociais e políticas. 2006. 386 f. Dissertação de Doutorado em Sociologia – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS.

GARCIA, Sandro Ruduit. Participação política dos trabalhadores no desenvolvimento econômico de Gravataí nos anos 2000. Porto Alegre: Edições EST, 2011, TOMO 3, p. 154-169.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Atlas Social da Região Metropolitana de Porto Alegre. Porto Alegre, METROPLAN, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censos Econômicos: Indústria, Comércio e Serviços. 1970, 1975, 1980, 1985.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censos Agropecuários. 1970, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censos Demográficos. 1970, 1980, 2000, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Contagens. 1996, 2005.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA – IPEA. Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana: Porto Alegre. In: Gestão do Uso do Solo e Crescimento Urbano. Brasília: IPEA, 2002, v. 6.

JACHEMET, Célia Silva. A cidade fabril mobilizada: Considerações acerca dos trabalhadores da cidade In: Raízes de Gravataí, diversos autores. Porto Alegre: Edições EST, 2011, TOMO 3, p. 110-116.

MAPBIOMAS. Perfil de Ocupação do Solo. Página da internet disponível em: < <https://plataforma.brasil.mapbiomas.org> > acesso em: 09/08/2022.

MARTINELLI, Rafael. A História do Distrito Industrial de Gravataí. Canal Seguinte, Youtube, vídeo publicado em 01 de novembro. 2018. Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=A7QsJp2GvHI> >, acesso em: 13/07/2022.

MASSARO, Enrique. Da construção às duas décadas de concessão, uma radiografia da Freeway. Canal Correio do Povo Play, Youtube, vídeo publicado em 2018. Disponível em: https://www.youtube.com/results?search_query=Da+constru%C3%A7%C3%A3o+%C3%A0s+duas+d%C3%A9cadas+de+concess%C3%A3o%2C+uma+radiografia+da+Freeway. Acesso em: 26/07/2022

MINUZZO, Davi Kura. Gravataí – 1934: A primeira rodovia municipal pavimentada de concreto armado do estado, ligando uma cidade do interior a Porto Alegre (RS030). In: Raízes de Gravataí, diversos autores. Porto Alegre: Edições EST, 2011, TOMO 1, p. 227-240.

REFERENCIAL DO TERRITÓRIO DE GRAVATAÍ. Gravataí: SMED, 2019, 889 p.

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

ROSA, Jorge. Resenha da Obra Literária sobre Gravataí. In: Gravataí: História e Cultura – Anais do I Simpósio Estadual sobre Cultura Gravataiense, Gravataí: SMEC, 2000.

SILVEIRA, J. C. B. Gravataí no Contexto das Migrações Intermunicipais: Do êxodo a composição étnica – II Simpósio Estadual Sobre Cultura Gravataiense. Gravataí: SMEC, 1990.

SOBRINHO, Hugo de Carvalho. A cidade e o ensino de geografia: Significação a partir das práticas espaciais cotidianas. Revista eletrônica da graduação/pós-graduação em educação ufg, Volume 14, N. 2. Goiânia, 2018. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/rir/article/view/53675>. Acesso em: 25/08/2022

TEIXEIRA, Paulo Cesar. A história da freeway, a estrada que liga gaúchos ao Litoral Norte desde 1973. GauchaZH, Porto Alegre, publicado em 15 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2020/01/a-historia-da-freeway-a-estrada-que-liga-gauchos-ao-litoral-norte-desde-1973>. Acesso em: 26/07/2022