

Grandes Empreendimentos Terciários e a Estruturação Metropolitana Contemporânea: Gravataí, Região Metropolitana de Porto Alegre*

Large-Scale Retail Developments in Contemporary Metropolitan Structure: Gravataí, Metropolitan Region of Porto Alegre

Grandes Empreendimientos del Terciario y la Estructuración Metropolitana Contemporânea: Gravataí, Región Metropolitana de Porto Alegre

Clarice Maraschin*, Heleniza Ávila Campos**,
Leonardo Marques Hortencio*** e Letícia Thurmann Prudente****

RESUMO

Este artigo aborda o fenômeno da descentralização de grandes empreendimentos terciários no espaço das regiões metropolitanas brasileiras. Privilegia-se, neste estudo, a análise desse processo a partir de um município periférico à sede metropolitana, utilizando como caso a cidade de Gravataí, situada na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), a qual vem recebendo atualmente muitos investimentos privados de grande porte. O objetivo é discutir o papel dos grandes empreendimentos terciários no processo de estruturação espacial da região metropolitana na contemporaneidade. Inicialmente o trabalho situa as regiões metropolitanas no novo momento do capitalismo globalizado, submetidas a processos como a polinucleação de atividades, crescimento populacional difuso, redefinição de infraestruturas regionais, entre outros. Nesse contexto, procura-se discutir o potencial de estruturação que possuem os grandes empreendimentos terciários sobre o espaço no qual se inserem. Na sequência, apresenta-se o caso de Gravataí, identificando e localizando os principais empreendimentos terciários (previstos e em construção). Discutem-se as lógicas de localização bem como os possíveis impactos desses novos empreendimentos sobre o espaço. O trabalho evidencia que

* Os autores agradecem à Prefeitura Municipal de Gravataí, especialmente aos arquitetos Cleiraci Zanela e Fábio Miranda Becker pelas informações fornecidas.

** Graduada em Arquitetura e Urbanismo, mestre em Planejamento Urbano e Regional, e doutora em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil. Atualmente é professora adjunta da UFRGS. E-mail: clarice.maraschin@ufrgs.br

*** Graduada em Arquitetura e Urbanismo, mestre em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco (UFP), Recife, Pernambuco, Brasil. Doutora em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. Atualmente é professora adjunta na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil. E-mail: heleniza.campos@ufrgs.br

**** Graduado em Arquitetura e Urbanismo pelas Faculdades Integradas do Instituto Ritter dos Reis, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil. Mestre e doutorando em Planejamento Urbano e Regional na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil. Arquiteto e Sócio-Diretor da Empresa 3C Arquitetura e Urbanismo. Atua como professor no Centro Universitário Ritter dos Reis, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil. E-mail: leonardo.hortencio@gmail.com

***** Graduada em Arquitetura e Urbanismo, mestre em Engenharia Civil e doutoranda em Planejamento Urbano e Regional na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, Rio Grande do Sul (UFRGS), Brasil. E-mail: lelearn@hotmail.com

Artigo recebido em janeiro/2014 e aceito para publicação em abril/2014.

tais lógicas e impactos não podem ser buscados numa abordagem da cidade isolada, mas inseridos em um processo de estruturação regional dinâmico e complexo.

Palavras-chave: Terciário. Região metropolitana. Descentralização. Estruturação de espaços metropolitanos. Impactos socioespaciais.

ABSTRACT

This article discusses the decentralization of large-scale tertiary ventures in the space of metropolitan areas in Brazil. The study focuses on Gravataí, a peripheral city of Porto Alegre Metropolitan Area, which has received many recent private investments. The objective of this paper is to discuss the role of large-scale tertiary ventures in the process of spatial structuring of metropolitan areas in contemporary times. Initially the work addresses the metropolitan areas in the new era of globalized capitalism, submitted to different processes, such as the multi-nucleation of activities; diffuse population growth, redefinition of regional infrastructures, among others. The paper also deals with the potential of large-scale tertiary ventures on structuring the space in their surroundings. Sequentially, the case study of Gravataí is presented, identifying and locating the main recent tertiary ventures (planned and under construction). The paper discusses the location strategies as well as the possible impacts of these new developments on the space. The work concludes that location strategies and impacts should not be sought in an isolated city perspective, but considered in a dynamic and complex process of regional structuring.

Keywords: Large-scale tertiary ventures. Metropolitan area. Decentralization. Structuring of metropolitan areas. Socio-spatial impacts.

RESUMEN

El artículo aborda el fenómeno de la descentralización de grandes emprendimientos de los sectores terciarios en el espacio de las regiones metropolitanas brasileñas. Destaca el análisis de ese proceso a partir de Gravataí, una municipalidad periférica a la sed metropolitana de Porto Alegre (Región Metropolitana de Porto Alegre - RMPA), la cual ha recibido actualmente muchas inversiones privadas de gran porte. El objetivo del trabajo es discutir el papel de los grandes emprendimientos terciarios en el proceso de la estructuración espacial de la región metropolitana en la contemporaneidad. El trabajo sitúa inicialmente las regiones metropolitanas en el nuevo momento del capitalismo globalizado, sometidas a procesos, como la polinucleación de las actividades, el crecimiento poblacional difuso y la redefinición de las infraestructuras regionales. En ese contexto, se discute el potencial de estructuración de las grandes empresas terciarias sobre el espacio en donde están localizadas. En la secuencia, se presenta el caso de la ciudad de Gravataí, identificando y localizando los principales emprendimientos terciarios (previstos y en construcción). Se discuten las lógicas de localización, así como también los posibles impactos de esos nuevos emprendimientos sobre el espacio. El trabajo evidencia que esas lógicas e impactos no pueden ser analizados en el abordaje de una ciudad aislada, sino en un proceso de estructuración regional dinámico y complejo.

Palabras clave: Sector terciario. Región metropolitana. Descentralización. Estructuración de espacios metropolitanos. Impactos socioespaciales.

INTRODUÇÃO

A estrutura e a forma de organização dos espaços metropolitanos no Brasil têm assumido diferentes aspectos ao longo do tempo. Na década de 1970, quando de sua institucionalização pelo governo federal, observavam-se grandes investimentos, tanto públicos como privados, nas cidades-sede, com destacada ênfase na construção de infraestrutura viária para implementação de distritos industriais e parques tecnológicos. Assim, expandiram-se as regiões metropolitanas no País, caracterizando-se por forte conurbação, contrastes socioespaciais e vazios urbanos.

Mais recentemente, ou seja, nas duas últimas décadas, tem se verificado a migração de funções tradicionalmente concentradas na cidade-sede para novos nichos metropolitanos, tornando a estrutura espacial da metrópole ainda mais complexa. Como componentes importantes desse processo estão o crescimento populacional e dos empregos de forma mais dispersa, assim como a presença de infraestruturas regionais que permitem a acessibilidade e mobilidade em escala metropolitana.

O objetivo deste trabalho é discutir o papel dos grandes empreendimentos terciários no processo de estruturação espacial da região metropolitana na contemporaneidade. Pretende-se analisar as suas lógicas de localização e discutir os seus possíveis impactos sobre o espaço metropolitano. Toma-se como estudo empírico o município de Gravataí, situado na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), o qual vem recebendo atualmente muitos investimentos privados de grande porte. Inicialmente o quadro teórico situa as regiões metropolitanas no novo momento do capitalismo globalizado e também discute o potencial de estruturação que possuem os grandes empreendimentos terciários sobre o espaço no qual se inserem. Na sequência, apresenta-se o caso de Gravataí, discutindo aspectos sobre a localização e os possíveis impactos urbanos de cinco grandes empreendimentos terciários recentes, entre os anos de 2010 e 2013.

1 REGIÃO METROPOLITANA E EMPREENDIMENTOS TERCIÁRIOS: novas relações em pauta

Se a metrópole moderna do século XX pode ser associada à fase industrial, a metrópole contemporânea insere-se numa fase pós-industrial, estando submetida a novas demandas urbanas geradas nesta nova fase do capitalismo. O que ocorre não é a simples substituição da atividade industrial pela de serviços, mas algo bem mais complexo. As metrópoles passaram a ser vistas como lugares privilegiados onde se organiza o conjunto de relações econômicas e sociais específicas da nova etapa do capitalismo. A nova economia global articula-se territorialmente em torno de redes de cidades, que assumem papéis distintos nos arranjos espaciais, sobretudo nos casos metropolitanos, facilitados a partir do acesso a novas tecnologias de comunicação, informação e transportes (SASSEN, 2000).

Na realidade brasileira, Rolnik e Klink (2011) ressaltam a continuidade das centralidades urbano-regionais situadas em grande parte nas regiões do Sudeste e

no Sul, transbordando de forma gradual para territórios específicos do Centro-Oeste. Nestas centralidades destacam-se claramente as regiões metropolitanas, definidoras de um território densamente ocupado, articulado por grandes eixos viários e, ainda, com grandes vazios urbano-metropolitanos situados em interstícios de áreas estratégicas de investimento. Essa configuração caracteriza-se historicamente pela condição hierárquica de distribuição das áreas urbanizadas, tendo um centro urbano que se constitui na sede da gestão metropolitana e das principais atividades econômicas. Geralmente a cidade-sede concentra grandes distritos industriais, polos tecnológicos, atividades comerciais, varejistas e atacadistas, serviços e atividades logísticas de grande porte.

Para além da ideia de região metropolitana, um conceito que vem sendo proposto é o de *cidade-região*, caracterizando agrupamentos de cidades com eventuais interesses comuns relativos aos processos globais de transformação socioeconômica. Segundo Klink (2001) e Scott *et al.* (2001), constituem cidades-região as áreas metropolitanas com mais de um milhão de habitantes, cujas bases econômicas e políticas nem sempre coincidem com sua delimitação administrativa e institucional. Para Magalhães (2008), a cidade-região é definida como “a forma urbana do processo de metropolização em seu estágio contemporâneo, que apresenta continuidades e rupturas com os processos anteriores”.

A urbanização sem fronteiras aparentes une no espaço conurbado metrópoles que outrora eram facilmente delimitáveis, e diversas regiões se tornam espaços inteiramente urbanizados, dando origem a uma nova entidade socioespacial que vem sendo denominada de cidade-região (MAGALHÃES, 2008, p.10).

Segundo Soares e Schneider (2012), destacam-se duas vertentes principais na interpretação das cidades-região: (1) vinculadas à dispersão e à mudança de escala dos fenômenos espaciais, seguindo “ondas” de desconcentração e descentralização verificadas na história da urbanização capitalista; (2) relacionadas a novas lógicas produtivas pautadas pela flexibilização, pela desregulação e pela desconcentração e mudança cultural. Na reestruturação do espaço metropolitano são identificadas:

[...] novas formas de organização produtiva, mais amplas que os distritos, nas quais estão estabelecidos sistemas locais, distritos clássicos e zonas especializadas, formando o que se pode considerar uma aglomeração metropolitana estendida, cuja referência espacial passa a ser a escala urbano-regional e não apenas a escala urbana (SOARES; SCHNEIDER, 2012, p.117).

Sobre esse processo, Lopes Jr. e Santos (2009), apoiando-se em Sposito (2001), destacam algumas dinâmicas que influenciam a estrutura urbana contemporânea, tais como: a flexibilização do uso do espaço industrial, através da diminuição das plantas industriais e separação entre gestão e produção; as recentes reconfigurações do *habitat* urbano e as diferentes formas de assentamentos humanos, mais segregados em relação ao seu entorno; e as localizações estratégicas de equipamentos de consumo e prestação de serviços (*shopping centers*, hipermercados, centros empresariais outros), que geralmente se instalam em áreas não loteadas, mas com forte capacidade de acessibilidade.

A lógica dessas dinâmicas ocorre não apenas no âmbito da cidade, mas também nos atuais arranjos das cidades-região, concentrando empregos, assentamentos, atividades econômicas e de serviços, sendo compostos por espaços heterogêneos e descontínuos. Nesse âmbito, perdem importância noções como: centro-periferia, dicotomia cidade-campo e continuidade, em favor de ideias como as relações em rede, configuradas por espaços ditos estratégicos ou novas centralidades. A cidade-região, ou o território metropolitano contemporâneo, acentuou seu papel enquanto *locus* da reprodução econômica, sem deixar de ser o espaço de reprodução da sociedade.

Os arranjos metropolitanos vêm atraindo novos investimentos, cujo capital não provém apenas de agentes locais ou regionais, mas de outros contextos, inclusive internacionais. A lógica de tais investimentos coloca em questão a sua adequação ao interesse coletivo das comunidades locais. Evidenciam-se contradições entre o consumo produtivo do espaço e a produção dos espaços de consumo, bem como os conflitos e interesses que se projetam no território, este entendido também como mercadoria.

Nesse contexto da metrópole contemporânea verifica-se que a economia de serviços passou a ter um papel cada vez mais relevante, sendo que o setor terciário vem passando por processos de transformação e diversificação, buscando novas fórmulas para atrair os consumidores e manter suas taxas de lucratividade. No caso do comércio varejista, além da concentração física das atividades tem-se observado também uma grande concentração empresarial e organizacional, gerando as conhecidas tipologias modernas de varejo, entre as quais se destacam os *shopping centers*, super e hipermercados, megalojas, entre outras. Dentre essas tipologias, o *shopping center* merece destaque pela sua grande difusão quantitativa e sucesso comercial, principalmente no caso brasileiro.

Desde 1916 (ano a que se atribui o surgimento do primeiro centro de compras planejado nos Estados Unidos), assiste-se à gradual retirada de cena do capital mercantil e à difusão de *shopping centers* através de grandes firmas imobiliárias e capitalizados por empresas financeiras ou pelo sistema de venda de ações (GARREFA, 2011). Nesse contexto, há a submissão do capital comercial ao capital imobiliário, afastando os lojistas das principais tomadas de decisão e do poder sobre o seu ponto. Entretanto, apesar da concepção voltada aos interesses do empreendedor imobiliário e dos consumidores, os *shopping centers* proporcionam benefícios aos lojistas, como a diminuição dos custos – por meio da distribuição de gastos em propaganda, segurança, promoções, entre outros – e o aumento das vendas por impulso.

A localização dos *shopping centers* é considerada uma importante estratégia para seu sucesso de vendas. Estes empreendimentos necessitam de terrenos com grandes dimensões, para abrigar as funções, gerando um forte impulso à descentralização urbano-metropolitana. Os primeiros empreendimentos deste tipo no Brasil localizaram-se preferencialmente no interior das áreas urbanas das sedes metropolitanas (VARGAS; BRUNA, 2009). No final dos anos de 1980 surgem os primeiros centros com localização periférica na Região Metropolitana de São Paulo, junto a rodovias de acesso regional. Novos formatos foram posteriormente implantados em espaços estratégicos da cidade, a exemplo das estações do metrô em São Paulo.

A acessibilidade e mobilidade ao público-alvo são aspectos fundamentais na localização destes empreendimentos, sobretudo para situações de compras frequentes (PETROLA; MONETTI, 2004). No entanto, o fato de o *shopping center* criar sua própria polarização comercial faz com que não necessite se localizar em pontos comerciais consagrados, tampouco em áreas com densidade consolidada. Estudos têm demonstrado que muitas das condições prévias à localização varejista convencional, como a presença de densidade de demanda, podem ser viabilizadas *a posteriori*, influenciadas pela própria presença do *shopping center* (VARGAS, 1993). Os *shopping centers* são considerados polos geradores de tráfego por atraírem um grande contingente de usuários e viagens. No entanto, os impactos desencadeados, a médio e longo prazos, refletem-se também em alterações nos padrões de uso e ocupação do solo na área de influência dos empreendimentos, através de adensamentos, novas construções e mudanças de atividade, atribuindo características de centralidade à sua área de influência (KNEIB; SILVA; PORTUGAL, 2010).

O porte do empreendimento e as condições específicas de sua tramitação para aprovação pelos órgãos de gestão urbana conferem aos seus empreendedores uma alta capacidade de manipulação da estrutura espacial urbana em proveito próprio. São exemplos os alargamentos de vias, construção de viadutos, reassentamento de áreas de subabitação, entre outros, respaldados por estudos de impacto que, inclusive, modificam legislações urbanísticas. Este tipo de intervenção gera uma tendência de valorização imobiliária no seu entorno. *Shopping centers* de abrangência regional são implantados com previsão de construção de outros empreendimentos adicionais, com atividades residenciais, de serviços, ou corporativos, a serem lançados na sequência da sua inauguração ou até mesmo conjuntamente ao processo de implantação da nova centralidade, visando justamente se apropriar de um novo mercado imobiliário mais valorizado.

Os aspectos brevemente apresentados evidenciam o forte papel que detêm estes grandes empreendimentos terciários no processo de estruturação das áreas urbanas e metropolitanas.

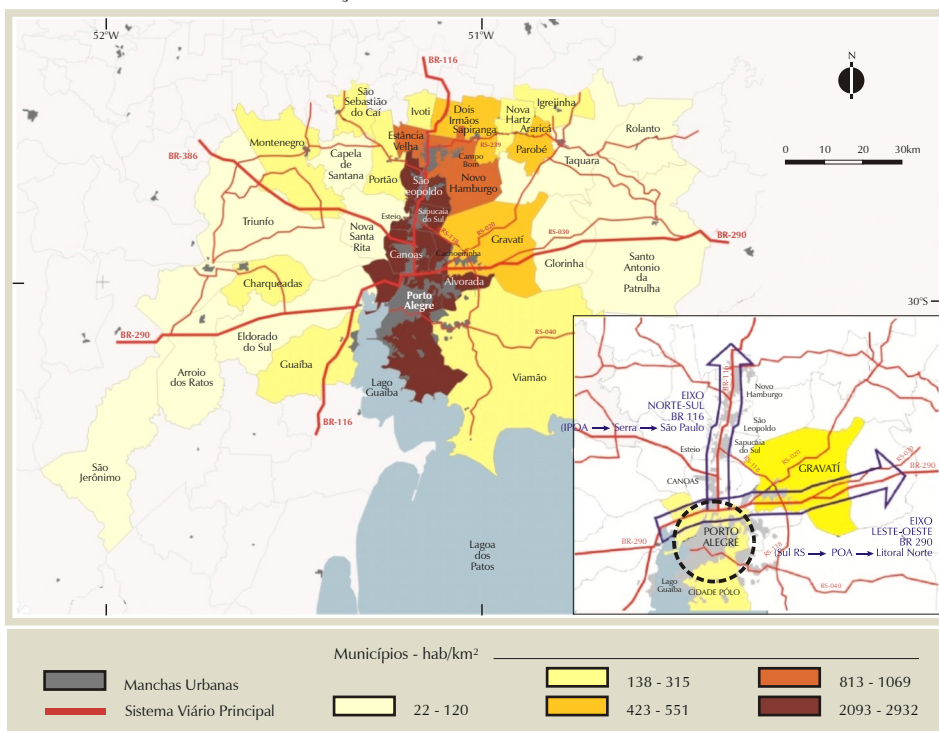
2 CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE E GRAVATAÍ

A Região Metropolitana de Porto Alegre é composta atualmente por 34 municípios¹ e foi delimitada em 1968 pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Localizada na zona leste do Estado, e estendendo-se ao norte da Laguna dos Patos, a RMPA ocupa hoje 3,67% da superfície total do Estado e equivale a 37,70% de sua população total. Sua taxa de urbanização se destaca, estando sempre acima da média

¹ Atualmente são considerados oficialmente integrantes da RMPA 31 municípios. Os três últimos, acrescentados em 2011 e 2012, somente terão os efeitos legais da inclusão a partir de 2015, dada a regulamentação da organização regional do Estado do Rio Grande do Sul. Portanto, apenas 31 municípios são considerados regularmente participantes da RMPA.

do Estado (MARTINS, 2013). Com uma população total de 3.958.985 habitantes (IBGE, 2010), possui uma taxa de urbanização de 96,9% e densidade demográfica de 390 hab./km². A figura 1 apresenta os municípios da RMPA diferenciados segundo sua densidade demográfica.

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE E EIXOS DE CONCENTRAÇÃO ECONÔMICA



FONTE: Martins (2013)

NOTA: Elaboração dos autores.

Embora os municípios limítrofes com Porto Alegre possuam grande concentração populacional, dados dos censos demográficos mais recentes demonstram que há uma tendência de crescimento mais desconcentrado da região, sobretudo ao longo de eixos viários estratégicos de acesso a outras regiões. Na tabela 1, a seguir, apresentam-se dados relativos à população residente total de Gravataí, comparativamente a Porto Alegre e à RMPA, em 1996, 2000 e 2010.

TABELA 1 - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE POR MUNICÍPIO DA REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE - 1996/2010

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO (número de habitantes)			CRESCIMENTO % 2000-2010
	1996	2000	2010	
Gravataí	206.023	232.629	255.660	9,90
Porto Alegre	1.288.879	1.360.590	1.409.351	3,58
RMPA	3.245.306	3.708.746	3.958.985	6,75

FONTE: IBGE - Contagem populacional (1996), Censos Demográficos (2000 e 2010)

Os dados históricos permitem verificar que a população de Gravataí cresceu mais intensamente do que Porto Alegre e RMPA como um todo, indicando que o município está atraindo mais população do que a região.

Em termos econômicos, o núcleo produtivo mais dinâmico da RMPA fundamenta-se em um parque industrial bastante diversificado, com destaque para os setores da petroquímica, metalúrgica, produtos alimentares e do complexo automotivo. Sobressai também por um setor terciário igualmente diversificado, com presença marcante de serviços comerciais, saúde, educação, transportes, telecomunicações e intermediários financeiros.

Na composição do PIB metropolitano, Porto Alegre concentrava, em 2010, 38,40% do total do Estado, seguida de Canoas, com 14,76%, Gravataí (6,32%), Triunfo (5,15%), Novo Hamburgo (4,81%), Cachoeirinha (3,89%), São Leopoldo (3,68%), Esteio (2,29%) e Guaíba (2,20%). O PIB desses nove municípios equivale a 81,52% do PIB metropolitano, destacando-se Gravataí na terceira posição em relação à RMPA (MARTINS, 2013).

Quanto ao PIB *per capita*, Martins (2013) classifica os municípios da RMPA em cinco faixas de valores a preço de mercado: Gravataí encontra-se na quarta faixa (entre R\$ 20 mil e R\$ 30 mil) e Porto Alegre na terceira faixa (entre R\$ 30 mil e 40 mil). Do ponto de vista da estrutura do Valor Agregado Bruto (VAB), dados da Fundação de Economia e Estatística (FEE) de 2010, segundo Martins (2013), indicam que os serviços representam a maior participação na RMPA, contribuindo com 66,92%, seguidos da indústria (32,38%) e da agricultura (0,70%).

Alonso (2009) ressalta que, dentre as atividades de serviços, os chamados serviços produtivos (serviços financeiros e de seguros, serviços profissionais e de negócios e os serviços imobiliários) e os distributivos (comércio varejista, comércio atacadista, serviços de transportes e de comunicações) são os que mais têm se destacado na RMPA. Em termos da espacialização dessas atividades, o autor identifica dois recortes territoriais importantes: (1) quatro centros históricos vinculados aos serviços produtivos e distributivos (Porto Alegre, Novo Hamburgo, São Leopoldo e Canoas) e, (2) quatro centros emergentes de serviços distributivos (Gravataí, Viamão, Esteio e Cachoeirinha).

Apesar da continuidade espacial e da forte ligação entre os municípios, a RMPA apresenta características intrarregionais bem distintas. Como resultado de seu processo de configuração territorial, pode-se identificar três grandes áreas de forte concentração econômica: um centro tradicional (Porto Alegre) e dois grandes vetores de desenvolvimento, a saber, o eixo norte-sul e o leste-oeste (ver figura 1).

O eixo norte-sul da região metropolitana, primeiramente, seguindo a via férrea e depois a rodovia BR-116 (concluída no final dos anos 1940), é o mais consolidado e o mais antigo em sua conformação, através de grandes investimentos no setor industrial desde os anos 1960. O eixo leste-oeste articula a RMPA ao litoral norte do Rio Grande do Sul e é marcado pela concentração mais recente de investimento em atividades industriais e do terciário ao longo da rodovia BR-290, construída na década de 1970. De fato, a construção desta rodovia, ligando Porto Alegre à BR-101 e, assim, ao Estado

de Santa Catarina, favoreceu a implantação de indústrias no eixo leste-nordeste, ou seja, nos municípios de Gravataí, Cachoeirinha e Alvorada.

Um fato marcante para o desenvolvimento econômico desse eixo foi a inauguração, em 2000, de uma unidade da montadora de automóveis da empresa General Motors (GM) no município de Gravataí. Sobre a localização da GM, Fernandes (2008) afirma que a proximidade com Porto Alegre parece ter atuado como um dos fatores fundamentais para a sua localização. Segundo a autora, é na capital que se complementa o conjunto de condições necessárias à sua presença, como vias de acesso rodoviário e aeroviário, tecnologias dos meios informacionais e, até mesmo, alternativas de lazer direcionadas para as classes sociais de padrão mais elevado (FERNANDES, 2008).

No que se refere especificamente ao município de Gravataí, sua incorporação à RMPA e criação de seu distrito industrial nos anos 1970 promoveram grande mudança de seu perfil, de agrícola para industrial. A partir da segunda metade da década de 1990 consolidou-se a atividade industrial no município, sobretudo após a instalação da GM. Este movimento de deslocamento do interesse industrial da capital para Gravataí se deu como fenômeno de absorção do excedente e pela condição locacional privilegiada de Gravataí. Foi a partir do final dos anos 1990 que o setor terciário começou a crescer, devido a um parque industrial já em adiantado processo de consolidação e à implantação de infraestrutura de acesso. A tabela 2 apresenta os dados sobre os empregos formais do município em 2011.

TABELA 2 - NÚMERO DE EMPREGOS FORMAIS EM GRAVATAÍ (RMPA) SEGUNDO SETORES DA ECONOMIA - 2011

SETOR ECONÔMICO	EMPREGOS	% DO TOTAL
Indústria da Transformação	23.559	45,37
Comércio	10.093	19,43
Serviços	11.360	21,87
Demais setores	6.908	13,30
TOTAL	51.920	100,00

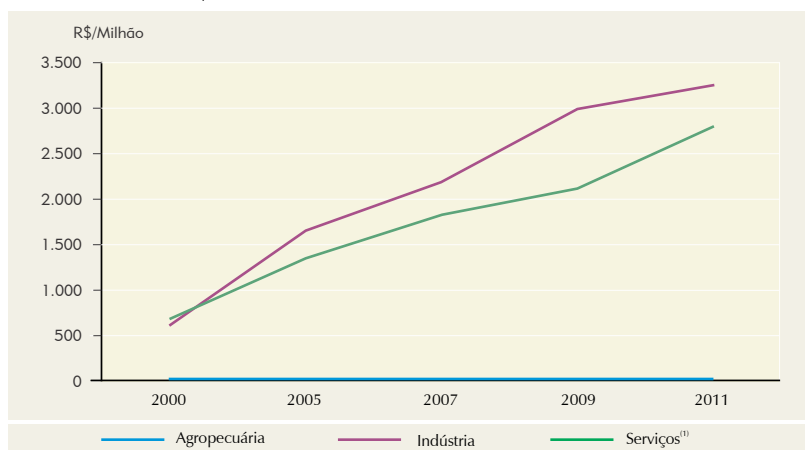
FONTE: MTE -RAIS (2011)

Esses dados permitem verificar que os empregos no comércio e nos serviços, somados, correspondem a 41,30% do total, abaixo apenas do setor tradicionalmente mais atrativo do ponto de vista dos empregos no município, a Indústria de Transformação. Isto demonstra a importância que o setor terciário vem assumindo na economia de Gravataí. É o que se busca apresentar a seguir.

3 EMPREENDIMENTOS TERCIÁRIOS EM GRAVATAÍ

Antes de iniciar a análise dos empreendimentos selecionados em Gravataí é necessário estabelecer um breve balanço acerca da importância do setor terciário para a economia do município, visando contextualizar os indicadores referentes a estas atividades em face das transformações socioespaciais atualmente em curso. O gráfico 1 mostra a evolução do Valor Adicionado Bruto (VAB) no município de Gravataí no período entre 2000 e 2011, em alguns anos selecionados.

GRÁFICO 1 - VALOR ADICIONADO BRUTO (VAB) DOS SETORES PRODUTIVOS A PREÇOS CORRENTES NO MUNICÍPIO DE GRAVATAÍ (RMPA) - 2000/2011



FONTE: IBGE (2000, 2005, 2007, 2009, 2011). Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br>
 (1) O setor inclui também o comércio.

Os dados do gráfico evidenciam um forte crescimento dos setores da indústria e dos serviços ao longo do período analisado. Pode-se observar que o setor industrial cresce de forma acentuada a partir de 2000, ano da implantação do complexo General Motors. Entre os anos de 2000 e 2011, o VAB da indústria cresceu 5,4 vezes, e, o dos serviços, 4,17 vezes. Considerando apenas o período mais recente, 2009 a 2011, os dados apontam para um crescimento mais expressivo do setor de serviços (31,1%) do que da indústria (8,6%), indicando a grande importância que vem assumindo o setor de serviços.

Iniciando a análise específica, foram identificados cinco grandes empreendimentos terciários em andamento na cidade de Gravataí, dentre os quais – quando da realização da pesquisa de campo em 2013 – três se encontravam em obras e dois ainda em fase de aprovação na Secretaria Municipal de Planejamento e Orçamento.

Verifica-se que os empreendimentos destinam-se a vários tipos de atividades terciárias: grandes equipamentos comerciais (*shopping center*, *power center*), comércio atacadista, centros logísticos, hotel e prédios de escritório. Os investidores, em sua maioria, são de origem de fora do Estado, indicando que Gravataí concorre por investimentos em um nível ampliado além do âmbito local. A presença de um grupo investidor de Cingapura associado a um grupo local (o caso do Centro Logístico Brasil - CLB), por exemplo, ilustra a amplitude dessas redes de agentes e das relações comerciais globalizadas. O quadro 1 apresenta dados sobre esses empreendimentos.

A figura 2 situa os cinco empreendimentos em Gravataí em um recorte microrregional da RMPA, adequado à análise das suas lógicas locais.

QUADRO 1 - EMPREENDIMENTOS RECENTES EM GRAVATAÍ (RMPA) - 2010-2013

EMPREENHIMENTO	PROGRAMA	AGENTES
Majestic Business	1ª etapa: <i>Shopping center</i> (160 lojas); Hotel; 3 torres residenciais; e 2 torres de serviços 2ª etapa: Prédio de escritórios (42 pav.)	M. Grupo (SP)
Power Center Zaffari	Hipermercado e lojas	Zaffari (RS)
Destro Macroatacado	1ª etapa: Armazéns atacadistas 2ª etapa: Centro comercial	Destro (PR)
Centro Logístico Brasil (CLB)	Condomínio logístico	Global Logistic Properties (Cingapura, Ásia) Salvadori Incorporações (RS)
ROMAC- Máquinas e Equipamentos	Comércio de máquinas e equipamentos de grande porte	Romac e empresas parceiras

FONTE: Dados da Prefeitura Municipal de Gravataí e imprensa

NOTA: Elaboração dos autores.

FIGURA 2 - LOCALIZAÇÃO DOS CINCO EMPREENDIMENTOS TERCIÁRIOS EM GRAVATAÍ E DE PONTOS REFERENCIAIS AO EIXO LESTE-OESTE DA REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE



FONTE: Os autores (2013)

Do ponto de vista da localização dos empreendimentos terciários, em geral observa-se uma forte relação com os principais eixos de articulação dos municípios com a região metropolitana. Um dos mais importantes é o eixo leste-oeste, que coincide com a rota principal da BR-290 (*Freeway*), partindo do limite entre o sul de Canoas e o norte de Porto Alegre na direção do litoral norte do estado. Em Porto Alegre é importante destacar que, no limite oeste, ocorreu a recente construção da Arena do Grêmio – grande empreendimento realizado para a Copa de 2014, que não

apenas contempla o estádio de futebol, mas também prevê um *shopping center*, torres residenciais e de serviços. Este eixo cruza a porção sul dos municípios de Cachoeirinha e Gravataí, em que se encontra a confluência e cruzamento desta rodovia federal com duas importantes rotas estaduais: a RS-118 e a RS-030.

Na rodovia RS-030 localiza-se o maior dos empreendimentos terciários analisados, o Majestic Business (ver figura 2), formado por um *shopping center*, um hotel, três torres residenciais e duas torres de serviços. Está prevista ainda, em uma segunda etapa, a construção de uma torre de 42 pavimentos, divulgada como a mais alta do Rio Grande do Sul. O público-alvo deste empreendimento é a população metropolitana, mais concentrada ao norte de Porto Alegre e nos municípios de entorno. Nas notícias veiculadas pela imprensa, os empreendedores (M Grupo) reforçam esse fato:

Fruto de R\$ 260 milhões em investimento, o empreendimento reforça a tendência de grandes grupos buscarem negócios fora das capitais. A proposta do M Grupo, responsável pelo empreendimento, é atrair não apenas clientes de Gravataí, mas também de Cachoeirinha, Glorinha, Viamão, Alvorada, Montenegro e até da zona norte de Porto Alegre. [...] os consumidores dessas cidades costumam ir até a Capital fazer compras em razão da falta de um centro de compras de grande porte. A perspectiva é receber 600 mil consumidores por mês – mais que o dobro da população de Gravataí, de 270 mil habitantes (ABRAS, 2013).

Na rodovia RS-118 concentram-se os empreendimentos do setor de comércio atacadista e de máquinas de grande porte, tendo grande importância na integração ao norte com a rodovia BR-116 (principal eixo estruturador da porção norte da RMPA), no município de Sapucaia do Sul. A figura 2 mostra que essa rodovia tem um papel de grande diagonal metropolitana, pois faz a ligação da BR-290 (*Freeway*) com a BR-116. Os empreendedores do Centro Logístico Brasil, localizado nesta rodovia, afirmam que a região foi escolhida justamente devido a esta situação de interligação (entre a BR-116 e a *Freeway*). Segundo notícia da *Folha de S. Paulo*, o polo industrial da cidade de Gravataí (liderado pela General Motors) e o poder de consumo local também influenciaram (FRIAS, 2013).

Essa concentração de empreendimentos atacadistas e de grande porte na RS-118 é estimulada pelo zoneamento previsto no Plano Diretor do município (GRAVATAÍ, 2000), o qual destina uma grande área no entorno deste eixo para uso industrial. Além disso, o local também atende às demandas dos empresários por grandes áreas de terreno, logística adequada e pela proximidade com o Aeroporto Internacional Salgado Filho em Porto Alegre (ver figura 2).

Já o Power Center Zaffari, o conjunto de hipermercado e lojas, possui uma localização estratégica na confluência das RS-030 e RS-020, junto à divisa com Cachoeirinha, e volta-se ao atendimento dessa população conurbada. Segundo o diretor do Grupo Zaffari, o investimento está estimado em R\$ 300 milhões e visa abranger mais de um milhão de habitantes dos dois municípios (Cachoeirinha e Gravataí), mas também de Esteio, Sapucaia do Sul e Canoas (LAMPERT, 2012).

A implantação de grandes empreendimentos terciários em Gravataí remete à questão de seus impactos na estrutura do espaço municipal e regional. O aumento de fluxos viários no entorno dos empreendimentos geralmente é a transformação mais evidente após sua implantação. A presença das novas atividades deveria significar aumento de acessibilidade: alargamentos de ruas, acessos, passeios, novas vias e percursos, extensão do transporte coletivo etc. No entanto, nem sempre isso ocorre, podendo gerar conflitos de trânsito e sobrevalorização do modo de transporte individual.

Outro aspecto importante é a valorização imobiliária que tende a ocorrer no entorno desses empreendimentos. É o caso do Majestic Business, que fica próximo ao Centro Histórico, junto a uma zona de ocupação rarefeita ao longo da RS-030, na qual predominam estabelecimentos de serviços. Ao sul encontra-se área de fragilidade ambiental (proximidade ao Rio Gravataí). Atualmente a área de entorno do empreendimento é habitada por uma população de renda média-baixa em pequenas casas unifamiliares.

Processos de valorização imobiliária associados aos grandes investimentos terciários tendem a deslocar a população de menor renda preexistente, recebendo um novo perfil de moradores. No caso do Majestic, o empreendimento já conta com três torres residenciais de padrão médio, financiadas pelo Programa Minha Casa Minha Vida. Esse núcleo residencial já estabelece, de certa forma, um novo padrão socioeconômico dos moradores deste entorno.

O mercado imobiliário tem a oportunidade de adquirir áreas ainda a baixos custos e de vender novos produtos imobiliários a preços de áreas mais valorizadas. Recentemente, o grupo investidor do complexo Majestic comprou uma grande área industrial desativada ao lado do *shopping center*, visando futuras incorporações. No caso do Power Center, a área adquirida é um grande vazio em área de ocupação predominantemente unifamiliar de média e baixa rendas. Também, neste caso, são esperados processo de valorização imobiliária e mudança do perfil socioeconômico da população.

Tais processos de valorização imobiliária tornam-se mais críticos frente ao quadro de déficit habitacional dos municípios. Em estudo de 2000, Mammarella (2004) verificou que Gravataí era o município da RMPA com maior déficit habitacional (7,13% do total de seus domicílios particulares permanentes) e o segundo na inadequação por infraestrutura (23,37%). Esteio apresentava o segundo maior déficit habitacional (6,74%), e Cachoeirinha o terceiro (6,61%). Dessa forma, há que se atentar para um processo de deslocamento das populações de menor renda para locais mais distantes e sem infraestrutura, contribuindo para um espalhamento desqualificado da mancha urbana.

Um aspecto mais geral refere-se à capacidade de alguns desses empreendimentos analisados (principalmente os comerciais) se constituírem como novos polos atratores. Nesse sentido, haverá a tendência de atrair a urbanização para o seu entorno. No nível macro da cidade, podem vir a gerar novas direções de crescimento. Tal parece ser o caso do Majestic, que tende a atrair urbanização de Gravataí na direção sul, tensionando as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor, que concebem

esta área com um papel mais suburbano e de proteção ambiental à várzea do Rio Gravataí. Adicionalmente, parece haver pouca articulação deste novo polo com outros setores do município, como, por exemplo, o centro histórico de Gravataí, estando mais voltado a ser um polo metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho procurou discutir o papel dos grandes empreendimentos terciários na estruturação da metrópole brasileira contemporânea. O estudo empírico verificou a ocorrência de um processo de desconcentração de grandes empreendimentos terciários na direção de novos locais metropolitanos até então inexplorados, evidenciando que a lógica de localização não reconhece os limites municipais, mas visualiza o espaço da *cidade-região*. O caso de Gravataí ilustra uma situação de município periférico de área metropolitana que apresentou forte crescimento industrial nas décadas passadas e, recentemente, tem expandido o setor terciário. Pode-se observar que essa expansão do terciário apresenta tipologias que se particularizam pela concentração empresarial e organizacional, características do investimento de agentes fortemente capitalizados, que provêm, em sua maior parte, de fora da região e estabelecem redes com agentes locais.

Quanto à localização, identificou-se que tal crescimento faz parte de um eixo leste-oeste na RMPA, ao longo da BR-290, emergente em atividades terciárias. Verificou-se que os grandes empreendimentos terciários analisados em Gravataí apresentam uma lógica de localização direcionada a obter uma posição metropolitana privilegiada. Têm como alvo um mercado consumidor metropolitano ainda não atendido e cujo poder de compra está em ascensão. A situação peculiar de cruzamento de eixos estratégicos para a RMPA nos territórios municipais de Gravataí e também de Cachoeirinha estimula a concentração de atividades e a conurbação de sua mancha urbana. O potencial de acessibilidade desses eixos metropolitanos tende a concentrar novos investimentos advindos de grandes empreendimentos industriais e terciários.

Se, por um lado, tais empreendimentos representam oportunidades de crescimento econômico e do emprego, desencadeiam uma série de transformações no território. Tais transformações não podem ser analisadas apenas na ótica do município, pois envolvem o conjunto das cidades. Foram discutidos, aqui, alguns aspectos desses possíveis impactos, sem a pretensão de um estudo aprofundado, buscando levantar pontos a serem considerados pelo poder público e pela comunidade.

Nesse sentido, coloca-se a importância de instâncias regionais de planejamento que possam conceber o território regional de forma integrada, para além dos limites municipais, fazendo a gestão desses novos processos complexos de produção do espaço.

REFERÊNCIAS

- ALONSO, J. A. F. Mudanças estruturais e mobilidade espacial dos serviços na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA): 1995-05. In: ALONSO, J. A. F.; MAMMARELLA, R.; BARCELLOS, T. M. de. **Território, economia e sociedade**: transformações na Região Metropolitana de Porto Alegre. Porto Alegre: FEE, 2009.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE SUPERMERCADOS (ABRAS). **Shopping Gravataí**: rumo a novos polos de consumo. Disponível em: <<http://www.abrasnet.com.br/clipping.php?area=1&clipping=38906>>. Acesso em: 10 ago. 2013.
- FERNANDES, A. C. **A cidade esparramada**: considerações sobre a produção urbano-industrial em Gravataí – Região Metropolitana de Porto Alegre - RS. 2008. 182f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.
- FRIAS, M. C. ‘Private equity’ mira pequenos investimentos. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 7 de abr. 2013. Folha Economia. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mercado/102497-mercado-aberto.shtml>>. Acesso em: 13 abr. 2013.
- GARREFA, F. **Shopping centers, de centro de abastecimento a produto de consumo**. São Paulo: Ed. SENAC, 2011.
- GRAVATAÍ. Secretaria de Planejamento e Orçamento. Lei Municipal nº 1.541/ 2000. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da sede do município de Gravataí. Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/a/rs/g/gravatai/lei-ordinaria/2000/154/1541/lei-ordinaria-n-1541-2000-institui-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-urbano-da-sede-do-municipio-de-gravatai-2000-07-06.html>>. Acesso em: 18 set. 2013.
- IBGE. **Censo Demográfico 2000**. Rio de Janeiro, 2000.
- IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2010.
- KLINK, J. J. **A cidade-região**: regionalismo e reestruturação no grande ABC Paulista. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2001.
- KNEIB, E. C.; SILVA, P. C. M.; PORTUGAL, L. S. Impactos decorrentes da implantação de polos geradores de viagens na estrutura espacial das cidades. **Transportes**, Rio de Janeiro: UFRJ, v. 18, n. 1, nov. 2010. Disponível em: <<http://www.redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2010-1/503-impactos-decorrentes-da-implantacao-de-polos-geradores-de/file>>. Acesso em: 14 out. 2013.
- LAMPERT, A. Bourbon vai investir R\$ 300 milhões em Gravataí. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 27 de set. 2009. Disponível em: <<http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=104593>>. Acesso em: 10 mar. 2013.
- LOPES JUNIOR, W. M.; SANTOS, R. C. B. Novas centralidades na perspectiva da relação centro-periferia. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia: UFU, v.21, n.3, p.351-359, dez. 2009.
- MAGALHÃES, F. N. C. **Transformações socioespaciais na cidade-região em formação**: a economia geopolítica do novo arranjo espacial metropolitano. 2008. 219f. Dissertação (Mestrado Geografia) - Instituto de Geociências, UFMG, Belo Horizonte, 2008.

- MAMMARELLA, R. Moradia irregular e condições de vida na Região Metropolitana de Porto Alegre: uma visão preliminar. **Indicadores Econômicos FEE**, Porto Alegre: FEE, v.32, n.1, p.33-64, maio 2004. Disponível em: <<http://www.fee.rs.gov.br/sitefee/download/indicadores/rie3201.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2013.
- MARTINS, C. M. R. Caracterização da Região Metropolitana de Porto Alegre. **Textos para Discussão FEE**, Porto Alegre: FEE, n.112, jan. 2013.
- PETROLA, Y.; MONETTI, E. A importância na escolha do local de implantação para um shopping center. In: ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 10. São Paulo, 2004. **Anais...** [Porto Alegre: ANTAC, 2004.]
- ROLNIK, R.; KLINK, J. Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias? **Novos estudos CEBRAP**, São Paulo, n.89, p.8-109, mar. 2011.
- SASSEN, S. Territory and territoriality in the global economy. **International Sociology**, London, GB: Sage Publications, v.15, n.2, p.372-393, June 2000. Disponível em: <<http://iss.sagepub.com/content/15/2/372>>. Acesso em: 10 ago. 2013.
- SCOTT, A. et al. Cidades-regiões globais. In: LIRA, J. T. C. de; LEME, M. C. da S.; FELDMAN, S. (Org.). **Espaço & Debates 41**: aliança e competição entre cidades. São Paulo: Cortez, 2001.
- SOARES, P. R. R.; SCHNEIDER, L. Notas sobre a desconcentração metropolitana no Rio Grande do Sul. **Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros, n.39, p.113-128, jul. 2012.
- SPOSITO, M. E. B. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: **O espaço no fim do século** - a nova raridade. São Paulo: Contexto, 2001, p.83-99.
- VARGAS, H. C. **Comércio**: localização estratégica ou estratégia na localização? Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.
- VARGAS, H. C.; BRUNA, G. C. The Shopping centers shaping the Brazilian city: Two case studies in São Paulo. In: DEL RIO, V.; SIEMBIEDA, W. **Contemporary urbanism in Brazil**: Beyond Brasília. Florida, US: University Press Florida, 2009.