

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

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E PROBLEMAS URBANOS EM MUNICÍPIOS
METROPOLITANOS: O CASO DE ALVORADA NA REGIÃO METROPOLITANA
DE PORTO ALEGRE (RS)**

WILLIAM DA SILVA PAPI

ORIENTADOR: PROF. DR. PAULO ROBERTO RODRIGUES SOARES

PORTO ALEGRE, SETEMBRO DE 2009.

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

**SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E PROBLEMAS URBANOS EM MUNICÍPIOS
METROPOLITANOS: O CASO DE ALVORADA NA REGIÃO METROPOLITANA
DE PORTO ALEGRE (RS)**

WILLIAM DA SILVA PAPI

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Tânia Strohaecker (PPG em Geografia/UFRGS)

Prof. Dr. Mário Leal Lahorgue (Departamento de Geografia/UFRGS)

Profa. Dra. Susana Maria Valeda da Silva (PPG em Geografia/UFRGS)

**Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-graduação em
Geografia como requisito para
obtenção do título de Mestre em
Geografia.**

PORTO ALEGRE, SETEMBRO DE 2009.

Papi, William da Silva

Segregação sócio-espacial e problemas urbanos em municípios metropolitanos : o caso de Alvorada na região metropolitana de Porto Alegre (RS). / William da Silva Papi. - Porto Alegre : UFRGS/PPGEA, 2009.

[132 f.] il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, RS - BR, 2009.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares

1. Segregação sócio-espacial. 2. Problemas urbanos. 3. Alvorada - RS. I. Título.

WILLIAM DA SILVA PAPI

**SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E PROBLEMAS URBANOS EM MUNICÍPIOS
METROPOLITANOS: O CASO DE ALVORADA NA REGIÃO METROPOLITANA
DE PORTO ALEGRE (RS))**

**Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-graduação em
Geografia como requisito para
obtenção do título de Mestre em
Geografia.**

**Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto
Rodrigues Soares**

Aprovado em 25 de setembro de 2009

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Tânia Strohaecker (PPG em Geografia/UFRGS)

Prof. Dr. Mário Leal Lahorgue (Departamento de Geografia/UFRGS)

Prof. Dra. Susana Maria Valeda da Silva (PPG em Geografia/UFRGS)

Dedico este trabalho à minha esposa e filha por todo amor, carinho e dedicação recebidos durante estes 10 anos de vida conjunta.

AGRADECIMENTOS

Ao final deste trabalho, muitas são as pessoas às quais, de alguma forma, devo agradecer pelos mais diversos motivos, o que de certa forma torna menos grave qualquer injustiça aqui cometida pela não citação ou esquecimento de algum companheiro desta jornada. A estes, desde já me desculpo, deixando aqui meu forte abraço pelo apoio e compreensão.

Inicialmente, agradeço à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, universidade pública e gratuita. Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia que me recebeu de portas abertas, apesar de minha formação original de biólogo. Em especial ao meu orientador Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares que além de acreditar na possibilidade de um biólogo realizar um estudo sobre questões urbanas, se mostrou paciente com as dificuldades encontradas ao longo do trabalho.

Não poderia deixar de agradecer aos meus pais que sempre foram grandes incentivadores em minha formação continuada. A eles agradeço o apoio pessoal, financeiro e pelo terno cuidado que sempre tiveram pela minha querida filha Giovanna, nos momentos de ausência minha e de minha esposa, em decorrência da árdua jornada de trabalho e estudos na qual estamos inseridos. Agradeço ainda ao meu irmão pela paciência, disposição e atendimento aos meus constantes apelos no campo da informática, sem o que não teria sido possível a conclusão deste trabalho.

Gostaria de registrar meus agradecimentos aos amigos e colegas que me acompanharam durante o mestrado e com quem compartilhei idéias, dúvidas e anseios. Em especial ao camarada Diego Pautasso, com quem venho ao longo dos últimos 15 anos construindo não só uma bela amizade, como um conjunto processo de formação pessoal e intelectual e cujo constante estímulo e apoio foi um dos principais responsáveis pelo início e conclusão do mestrado.

Por fim gostaria de agradecer às duas pessoas mais importantes de minha vida. À minha filha Giovanna, pelo carinho, compreensão e inspiração trazida por sua beleza, inocência, curiosidade e alegria. À minha esposa Luciana, que mais do que companheira, ouvindo pacientemente minhas intermináveis construções teóricas e longas conversas, tem contribuído de forma decisiva em minha formação acadêmica.

RESUMO

O estudo tem como objetivo entender de que forma o processo de segregação sócio-espacial repercute sobre os municípios metropolitanos, especialmente em Alvorada, localizado na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), Rio Grande do Sul, acarretando problemas característicos do espaço urbano. Para tanto, o trabalho inicia analisando como o município de Alvorada se constitui como espaço de segregação econômica e social, assumindo a função habitacional dentro da hierarquia urbana da RMPA. Entendido o papel que Alvorada cumpre dentro da RMPA, busca-se compreender de que modo a relação de segregação determinou a configuração do espaço intra-urbano do município, produzindo/reproduzindo relações de segregação espacial. A partir da articulação entre as relações de segregação sócio-espacial a nível metropolitano e intra-urbano, o trabalho analisa os problemas urbanos ligados à questão habitacional, ambiental e ao fenômeno da violência e de que forma o processo de reestruturação da RMPA maximiza ou minimiza tais problemas. Com a pesquisa se concluiu que a reestruturação da RMPA abre duas novas perspectivas para o município de Alvorada, contraditórias, mas complementares entre si: a melhoria das condições gerais de vida pela maior inserção econômica de Alvorada dentro da hierarquia urbana da RMPA, ao mesmo tempo em que incorpora novas e mais intensas relações de segregação sócio-espacial em seu espaço intra-urbano.

Palavras-chave: segregação sócio-espacial; problemas urbanos e Alvorada – RS.

ABSTRACT

The study has as objective to understand how the process of urban social space segregation repercute on the metropolitan counties, especially in Alvorada, located in the Metropolitan Region of Porto Alegre (MRPA), Rio Grande do Sul, causing characteristic problems of the urban space. For that matter, the study begins analyzing how the Alvorada County constitutes itself as a space of economic and social segregation, assuming the habitational function within the urban hierarchy of MRPA. Once it is understood the role that Alvorada accomplishes inside of the MRPA, it is able to seek the comprehension about in which way the segregation relationship determined the configuration of the internal urban space of the County, producing/reproducing relationships of space segregation. Starting from the articulation among the relations of social space segregation at metropolitan and internal urban level, the present study analyzes the urban problems related to the habitational and environmental issues and to the phenomenon of the violence. It analyzes also in which way the restructuring process of the MRPA maximizes or minimizes the problems mentioned earlier. It is possible to conclude with the research that the restructuring of the MRPA opens two new perspectives to the Alvorada County, contradictories, but complementary among each other: the improvement of the general conditions of life by a larger economic insertion of Alvorada inside the urban hierarchy of MRPA, in the same time that the County acquires new and more intense relations of social space segregation in its internal urban space.

Key words: social space segregation; urban problems; Alvorada – RS.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 ALVORADA: METROPOLIZAÇÃO E SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL	16
2.1 Alvorada e a Segregação Sócio-Espacial na RMPA	21
2.2 Reestruturação da RMPA e a Posição de Alvorada	35
3 ALVORADA: SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO INTRA-URBANO	45
3.1 Distrito Passo do Feijó: Loteamentos e Especulação Imobiliária	49
3.2 Alvorada: Ocupação e os Novos Padrões de Loteamento	67
3.3 Reestruturação da RMPA e Alvorada: da Segregação Interurbana à Segregação Intra-urbana?	78
4 SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E PROBLEMAS URBANOS DE ALVORADA	95
4.1 Segregação Sócio-Espacial, Déficit Habitacional e Ocupações Irregulares em Alvorada	97
4.2 Os Problemas Sócio-Ambientais e as Relações de Segregação Espacial	104
4.3 Segregação, Violência e as Condições de Vida em Alvorada	113
5 Conclusão	119
6 Referências	126

1 INTRODUÇÃO

Segundo dados do IBGE de 2009, a população brasileira urbana corresponde à aproximadamente 86%. Atualmente, verificamos, como afirma Milton Santos (2008) simultaneamente um processo de metropolização, visto que a população metropolitana continua a aumentar e de desmetropolização, onde as cidades médias apresentam crescimento populacional, e mesmo econômicos, mais alto do que as metrópoles.

Esta nova realidade sinaliza a mudança pela qual vem passando as dinâmicas de urbanização do território nacional, que, após sua interligação, possibilita às cidades de porte médio, antes de influência regional, relações a nível nacional e internacional. Ao mesmo tempo, o espaço metropolitano, marcado nas décadas anteriores pelos altos índices de industrialização, assume, de forma crescente, novas funcionalidades vinculadas ao controle da economia, assim como à prestação de serviços e circulação de mercadorias, além de um importante papel na produção e difusão de inovações tecnológicas.

Apesar do crescimento mais intenso nas cidades médias, as regiões metropolitanas continuam a crescer. Da mesma forma ocorre com sua participação na economia. Apesar de diminuir em termos relativos ao estado, as regiões metropolitanas permanecem crescendo economicamente e absorvendo, principalmente, as atividades de maior tecnologia empregada e de comando da economia regional em seus grandes centros.

No entanto, o crescimento dentro das regiões metropolitanas não se dá homogeneamente entre os municípios, sobretudo no que se refere às funções assumidas dentro da divisão territorial do trabalho. Enquanto muitos municípios metropolitanos absorvem novas funcionalidades produtivas, comerciais e de serviços com menor capital agregado ou capacidade decisória, respondendo ao crescente processo de desconcentração das unidades industriais, outros municípios permanecem como cidades dormitório, apresentando pequenas mudanças em seu perfil sócio-econômico e populacional.

A Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), hoje constituída por 31 municípios, segue esta mesma dinâmica de urbanização verificada no Brasil como um todo. Criada pela Lei Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973, a RMPA nasce com 14 municípios responsáveis pelo rápido crescimento industrial e conseqüente adensamento urbano, principalmente em torno da capital gaúcha Porto Alegre, seguindo ao longo da BR-116, rodovia que estruturou o desenvolvimento observado nos municípios da RMPA.

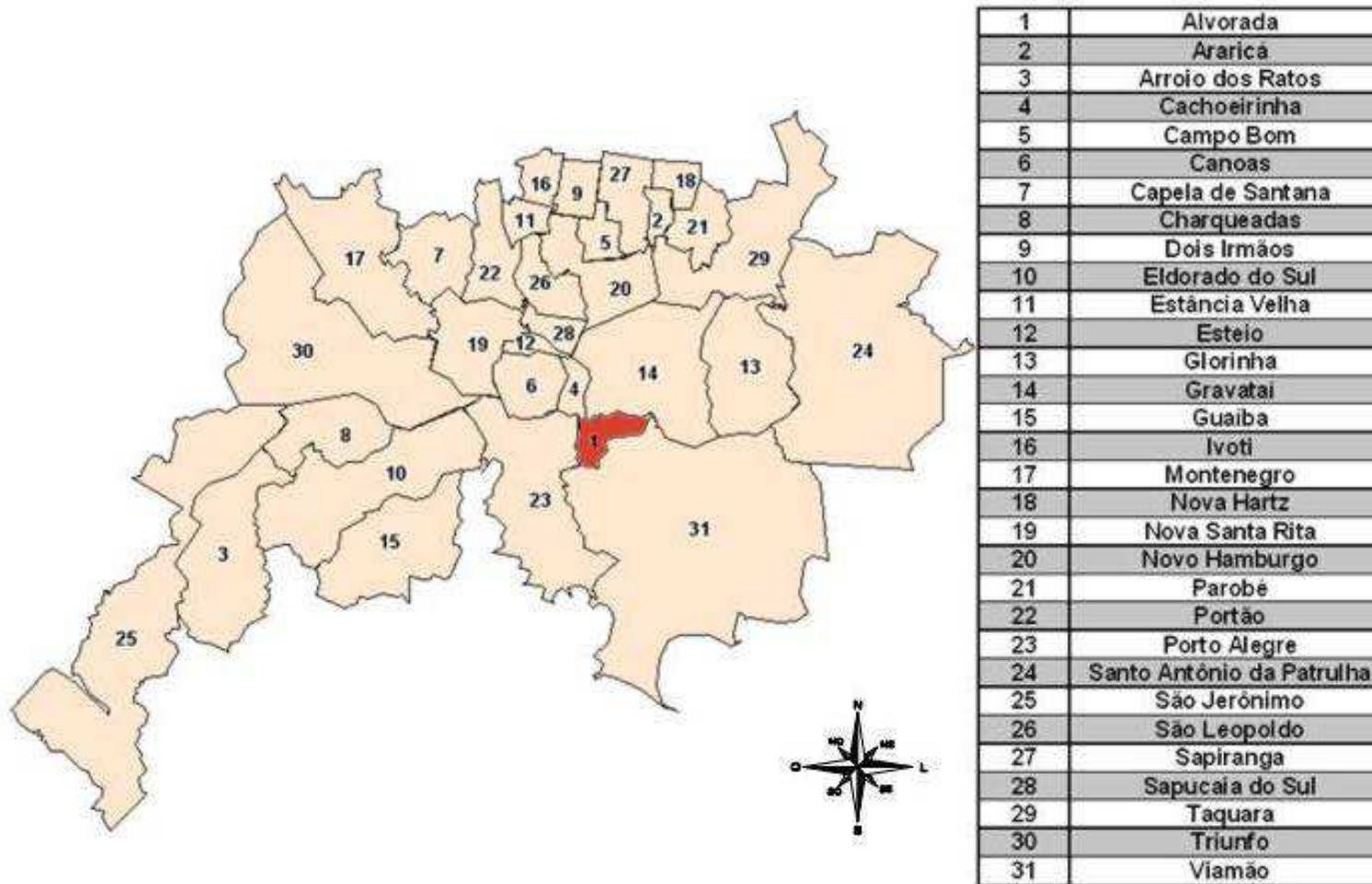
Enquanto municípios como Canoas, São Leopoldo e Novo Hamburgo, por exemplo, apresentam importantes índices de crescimento econômico devido à industrialização, Alvorada, a leste do eixo da BR-116, permanece como uma das cidades dormitório da RMPA.

Transformado no 3º Distrito Passo do Feijó em 1952, pela Lei Municipal n.º 216 de Viamão, Alvorada somente alcançou a condição de município emancipado com a Lei nº 5026, de 17 de setembro de 1965. Com área de 70,8 km², limita-se a Oeste com Porto Alegre, ao norte com Cachoeirinha e Gravataí e ao sul e leste com Viamão, conforme Figura 01.

Em nível regional, o município apresenta como principal rodovia de acesso a RS-118, além da proximidade com a BR-290 (Figura 02). Em nível de deslocamento inter e intra-urbano, o município é estruturado pela Avenida Presidente Getúlio Vargas que apresenta ligação direta com Porto Alegre, através da Av. Baltazar de Oliveira Garcia. Além desta Avenida, apresenta ainda uma segunda avenida paralela, também extremamente importante na estruturação de seu espaço urbano. Trata-se da Av. Frederico Dohl que ao se unir com o Caminho do Meio (Av. Protásio Alves), dá acesso à RS-040 em Viamão.

Alvorada, assim como uma grande quantidade de municípios brasileiros, nasceu como cidade dormitório dos trabalhadores de baixa ocupados em Porto Alegre. Com a população formada em grande parte por migrantes, com baixa escolaridade e qualificação profissional e, conseqüentemente baixas remunerações, o município não apresenta no início de sua história uma estrutura econômica significativa.

Municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Figura 01 – Região Metropolitana de Porto Alegre, com Alvorada em destaque. Fonte: sítio da Prefeitura de Alvorada <http://www.alvorada.rs.gov.br/>, retirado do IBGE.

Com a redemocratização e a tentativa de acabar com o Estado desenvolvimentista centralizado, através do novo pacto federativo estabelecido pela Constituição de 1988, o Brasil entra na década de 1990 implementando um modelo estatal liberalizante que, para combater a crise econômica e inflacionária que o país passou na década anterior, aplicou um amargo e ineficaz remédio: a recessão econômica e o desemprego como forma de contenção da inflação.

Se municípios cuja industrialização sólida garantiu relativa estabilidade ao longo dos anos 1960-1980 viram surgir uma massa cada vez maior de desempregados, em municípios como Alvorada, observamos ainda a explosão da violência, das ocupações irregulares em áreas de risco, dentre outros problemas urbanos sendo acentuados.

Atualmente, segundo a contagem do IBGE de 2007, a população de Alvorada ultrapassou 200 mil habitantes, chegando a 207.142, o que corresponde a uma densidade demográfica de 2.925,3 hab/km², configurando-se como uma cidade de porte médio, em termos populacionais¹.

Sua economia, segundo dados da FEE (2005), é baseada no setor de serviços que corresponde a 82,56% de seu PIB, sendo outros 17,3% gerado pela indústria, demonstrando que a agricultura e pecuária não apresentam relevância na produção de riquezas do município. Apesar de apresentar o 31º PIB do Estado em 2006 (R\$ 854.695 milhões), apresenta o pior PIB per capita do RS (R\$ 3.976).

Com a reestruturação dos espaços urbanos brasileiros, muitos são os trabalhos que passam a buscar compreender de que forma cidades médias ou mesmo municípios metropolitanos dinâmicos têm absorvido novas funcionalidades e suas repercussões econômicas, sociais e espaciais.

Por outro lado, poucos são os estudos sobre municípios metropolitanos que ficam de fora deste processo de reestruturação, ou melhor, que não conseguem atrair para si processos de crescimento e desenvolvimento econômico social neste novo contexto. Muitos trabalhos ao tratarem de espaços segregados, buscam dentro da metrópole as áreas de maior pobreza e situação de vulnerabilidade social

¹ É importante o registro de que o termo médio aqui, está relacionado estritamente à sua dimensão populacional, sem referências às cidades médias ou intermediárias gaúchas como Caxias do Sul ou Pelotas, que devido ao seu peso na economia e nas relações intra-regionais e mesmo em escala nacional ou internacional, vem aumentando sua importância frente às tradicionais metrópoles. Importantes estudos sobre as cidades médias podem ser obtidos em M. Encarnação Beltrão Espósito (Org.) "Cidades Médias: espaços em transição".

para suas análises sociais, sem atentar ao papel de periferia da metrópole desempenhado por muitos municípios metropolitanos, menos ainda do comportamento destes municípios na dinâmica territorial e econômica da região.

Visando contribuir para o preenchimento desta lacuna nos estudos sobre a RMPA, o presente estudo tem como objetivo entender de que forma o processo de hierarquização e segregação sócio-espacial repercutem sobre o município de Alvorada, acarretando problemas característicos do espaço urbano. Neste sentido o trabalho apresenta como hipótese principal a de que os principais problemas sociais existentes no município estão diretamente ligados ao processo de segregação econômica e sócio-espacial sofrida pelo município desde sua origem dentro da RMPA.

Para a realização da presente pesquisa, foram utilizados dados quantitativos e qualitativos. No que se refere aos dados quantitativos, as principais fontes foram as revisões bibliográficas, órgãos públicos de pesquisa e Secretarias Municipais. Os dados estatísticos utilizados neste trabalho tiveram a função de evidenciar e exemplificar determinadas características do município de Alvorada, buscando, sempre que possível, realizar uma análise comparativa com os demais municípios da RMPA.

Apesar da importância dos dados quantitativos, estes somente apresentam conteúdo explicativo, quando capazes de evidenciar um dado específico e acompanhados de uma sólida análise qualitativa subsidiada por uma matriz epistemológica capaz de se debruçar sobre uma dada realidade.

A análise da produção do espaço urbano de Alvorada, neste trabalho, se dá através dos processos históricos que põem em movimento importantes transformações em sócio-espaciais. Articulando as mudanças nas dinâmicas urbanas a nível nacional, regional e intra-urbana, o estudo se valeu da multi-escalaridade como um método dialético de compreensão da contraditória realidade do município que, ao mesmo tempo em que se apresenta segregado do desenvolvimento econômico observado na RMPA, é também fruto deste processo de modernização impulsionado pela industrialização e urbanização do território brasileiro.

Após a obtenção dos dados quantitativos e da análise qualitativa da dinâmica urbana de Alvorada, tanto a nível regional quanto intra-urbano, optou-se por dividir o trabalho em três capítulos, além das considerações finais.

O primeiro capítulo tem como principal objetivo entender de que forma o município de Alvorada se consolidou como espaço de segregação social da RMPA, assim como suas mudanças sócio-econômicas de sua origem até os dias de hoje. Para tanto, este capítulo foi dividido em dois períodos que correspondem a sub-capítulos. O primeiro, que se estende basicamente da emancipação do município até fins da década de 1980, sobretudo pela inexistência de dados econômicos e sociais de Alvorada, visto que até 1965 ainda era um distrito pertencente a Viamão. Desta forma, busca analisar como dentro do processo de formação da RMPA, Alvorada, legalmente instituída enquanto município, fica de fora do processo de industrialização verificado nos municípios da RMPA, sobretudo naqueles localizados no eixo de desenvolvimento Porto Alegre-Novo Hamburgo, formado ao longo da BR-116 (Canoas, Esteio e São Leopoldo, por exemplo), assumindo desta forma uma função meramente habitacional dentro da hierarquia urbana da RMPA.

O segundo período, a partir da década de 1990, marcado não só por um breve período de políticas liberalizantes tanto a nível federal como estadual, mas, principalmente, pela redemocratização e pelo “fim” do Estado centralizado desenvolvimentista, busca analisar de que forma a economia da RMPA se reestruturou, promovendo um movimento de crescimento econômico nos municípios de Cachoeirinha e Gravataí, fora do eixo da BR-116, e quais os impactos desta reestruturação na economia do município de Alvorada.

O segundo capítulo busca analisar de que forma as relações de segregação sócio-espacial observados em Alvorada influenciam o processo de produção do espaço intra-urbano do município, passando a reproduzi-las em seu interior. Para tanto o capítulo apresenta uma periodização um pouco diferente da anterior, acrescentando, na verdade, um período a mais, correspondente a fase em que Alvorada se constituía apenas como um distrito de Viamão, entre 1949 e 1964, dividindo o segundo capítulo em três períodos..

O período entre 1949 e 1964, na verdade, não contém, a nível regional, importantes diferenciações em relação ao período que se estende até a década de 1980, correspondendo ao período desenvolvimentista de intenso processo de urbanização e metropolização do território brasileiro. Entretanto, se não é evidenciado papel relevante do então distrito de Viamão na economia da RMPA, este período marcará fortemente a configuração do espaço intra-urbano de Alvorada. Com o intenso processo de metropolização em torno da cidade de Porto

Alegre, em direção à Novo Hamburgo, já em fins da década de 1940 se inicia a atuação de agentes loteadores da capital sobre o então distrito de Viamão.

Apesar de 1965 não representar uma mudança a nível regional, o município é emancipado neste ano. Com sua consolidação enquanto município, Alvorada passará por importantes mudanças no processo de configuração de seu espaço intra-urbano, justificando assim a periodização até fins da década de 1980.

Iniciado a partir do início da década de 1990, o terceiro período apresenta a discussão quanto à mudança dos padrões de ocupação do espaço intra-urbano do município, engendrada, sobretudo, pelo processo de reestruturação das dinâmicas espaciais da RMPA, viabilizando a incorporação das relações segregação sócio-espacial para o interior de seu território.

O terceiro capítulo realiza uma breve análise dos problemas urbanos verificados em Alvorada, a partir da articulação entre as relações de segregação sócio-espacial, a nível metropolitano e intra-urbano, e os problemas ligados à questão da habitação, às questões sócio-ambientais e ao fenômeno da violência.

2 ALVORADA: METROPOLIZAÇÃO E SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL

O estudo do município de Alvorada, que nasce metropolitano e, portanto, urbano, necessita ser compreendido dentro do processo de urbanização que se dá no território nacional a partir da década de 1930. A análise da evolução urbana brasileira, por sua vez, exige um processo de periodização, no sentido de caracterizar o tempo-espaço urbano em suas mudanças e permanências, dentro de um movimento característico de sua formação sócio-espacial.

Para Rangel (2005), o período Republicano, que antecede o período desenvolvimentista, representa um pacto nacional² entre a burguesia comerciante, voltada ao mercado externo, e o latifúndio pré-capitalista. Sendo assim, o território brasileiro permanece, de um lado, arcaico com o latifúndio e suas relações internas pré-capitalistas e de outro, como um país agroexportador, participando da economia mercantil do sistema mundial, com cidades mercantes voltadas para o mercado externo, ou seja, permanece ainda com seu modelo de cidade colonial. Esta organização político-territorial privilegia o poder oligárquico, que através de práticas coronelistas e patrimonialistas, controla as instituições públicas, assim como as práticas sociais e econômicas regionais.

Entretanto, é no interior desta sociedade, em fins do século XIX que nascem, sobretudo por parte dos imigrantes, os primeiros esforços de produção industrial de bens de consumo, principalmente de artigos têxteis, vestuários e alimentícios, voltados ao mercado interno. Para Mamigonian (2000, p.38 e 39)

Além da substituição de importações urbanas artesanais e manufatureiras usando mão-de-obra escrava e livre, ocorreu também uma substituição natural no interior das fazendas, mais modestas que anteriormente, e começou a se generalizar, principalmente pela aplicação dos capitais comerciais que cresceram rigorosamente de 1850 a 1873, mas que se tornavam ociosos desde então, uma substituição industrial de importações no setor têxtil desde o Maranhão até o Rio Grande do Sul. Note-se que esta substituição industrial, modesta inicialmente, passou a desempenhar um papel central na economia brasileira após 1930.

Apesar do primeiro impulso das nascentes fábricas manufatureiras do Brasil, ainda em fins do século XIX, é com a crise do Entre-Guerras que a economia brasileira inicia um novo ciclo econômico baseado na indústria, através de um novo esforço de substituição de importações. Para Rangel, este novo ciclo provoca uma

² Para melhor compreensão das características e transições de pactos de poder em Rangel, indica-se a leitura de Ignácio Rangel "A história da dualidade básica brasileira."

mudança no pacto de poder político, onde a burguesia comerciante agro-exportadora dá lugar à nascente burguesia industrial que, financiada por parte da elite agrária, sobretudo aquela responsável pelo abastecimento do mercado interno, inicia um acelerado processo de industrialização e urbanização do território brasileiro.

É a partir da relação direta entre as cidades de pequena produção mercantil e as cidades comerciais, que paulatinamente vão se consolidando também como cidades industriais, que se estabelecem aglomerações populacionais diretamente ligadas ao dinamismo destas novas relações de produção engendradas pelo nascente capitalismo industrial brasileiro.

Com a industrialização e a transformação da mão de obra rural em operários fabris, impulsiona-se um processo de modernização tanto urbana como agrícola. Inviabilizada a economia de subsistência na cidade, que permanecerá no campo por um longo tempo em algumas regiões do território nacional, sobretudo nas regiões norte-nordeste, cresce a necessidade do desenvolvimento de um mercado interno capaz de responder às demandas tanto para reprodução da força de trabalho como da nascente indústria brasileira.

No entanto, a criação de um mercado regional ou nacional depende não só da capacidade produtiva para abastecê-lo, mas do desenvolvimento de uma complexa rede capaz de integrar o território, possibilitando a circulação de bens de produção e consumo.

Milton Santos (2008, p.37) chama de meio técnico-científico a crescente transformação do espaço gerada pela industrialização e instalação de infraestruturas, e serviços que constituem a configuração territorial urbana. Para Lojkine este processo responde ao processo de desenvolvimento das forças produtivas do modo capitalista:

Sendo assim, a aglomeração da população, dos instrumentos de produção, do capital, *dos prazeres e das necessidades* – em outras palavras *a cidade* – não é de modo algum um fenômeno autônomo sujeito a leis do desenvolvimento totalmente distintas das leis da acumulação capitalista: não se pode dissociá-la da tendência que o capital tem a aumentar a produtividade do trabalho pela socialização das condições gerais da produção – das quais a urbanização, já vimos, é componente essencial (LOJKINE,1991, p.137).

É respondendo às demandas da industrialização nacional, que o Estado desenvolvimentista que se estende de 1930, com Vargas, até meados da década de 1980, com o fim da ditadura militar e o início da crise econômica, vai realizar fortes intervenções no campo da economia. Através dos diversos planos de desenvolvimento, criação de indústrias de base estatais, implementação de infra-estruturas, rodovias, Distritos Industriais, entre outras ações, é que a urbanização no Brasil vai se consolidar.

Portanto, o processo de urbanização está diretamente ligado à unificação do ainda fragmentado território nacional, viabilizando não só a defesa de suas fronteiras, mas também a consolidação do seu mercado interno. Neste sentido, é bastante ilustrativa a análise do espaço brasileiro realizada por Golbery do Couto e Silva (2003) que propõe, já na década de 1950, a integração territorial a partir da interligação entre os ecúmenos brasileiros e pelo avanço em direção noroeste.

Entretanto, nem todas as cidades, nem mesmo todo o tecido urbano, são alvo destes investimentos. O emprego de capital imobilizado na produção do espaço é altamente seletivo, e busca viabilizar tanto a produção como a circulação de mercadorias, através da interligação de determinados pontos, produzindo/reproduzindo relações assimétricas entre estes pólos.

Para Corrêa (1989, p.6-7), a formação da rede urbana é fruto de uma divisão territorial do trabalho, e satisfaz a necessidade de uma economia de mercado conectar estes diferentes pontos. Da mesma maneira entende Lojkine (1991, p.121):

[...] Na medida em que, segundo nossa hipótese, as formas de urbanização são antes de mais nada formas da divisão social (e territorial) do trabalho, elas estão no centro da contradição atual entre as novas exigências do progresso técnico – essencialmente em matéria de formação ampliada das forças produtivas humanas – e as leis de acumulação do capital.

Portanto, a produção desigual do espaço urbano obedece às relações cada vez mais hierarquizadas, atendendo assim às necessidades de organização do espaço urbano brasileiro para a passagem do capitalismo concorrencial ao que Lênin vem a chamar de Capitalismo Monopolista de Estado³. Se durante o período inicial da urbanização brasileira o que se verifica é a conversão de comerciantes em industriários, e por conseqüência das cidades mercantes em cidades industriais, na medida em que estas se industrializam, são aplicados capitais em sua estruturação

³ Em. Imperialismo: Fase Superior do Capitalismo, Lênin analisa as mudanças do capitalismo no início do século XIX na Europa, identificando entre outros elementos: a fusão do capital bancário e financeiro e o crescente processo de formação de grandes empresas capitalistas monopolizadas.

espacial, viabilizando assim a sua posição de comando dentro da hierarquia urbana, tanto pelo seu papel econômico, como político e de capacidade prestação de serviços. Desta forma o que observamos é o crescente processo de concentração dos meios técnico-científicos, pondo em marcha o processo de metropolização no Brasil.

Além das questões ligadas à urbanização e sua relação com as mudanças na organização e nas relações do modo de produção capitalista, se faz necessário avaliar como a dinâmica demográfica no Brasil responde à modernização e urbanização do território nacional.

O processo de transição demográfica brasileiro apresenta como característica marcante a passagem de uma população urbana de 26,35% em 1940, para proporção de 68,86% em 1980, sendo que 28,9% da população brasileira se encontra em área metropolitana (SANTOS, 2008, p.31). Esta explosão demográfica na cidade obedece a dois processos: a absorção da população expulsa do campo e o processo de transição demográfica pela queda nas taxas de mortalidade não acompanhada em intensidade pela taxa de natalidade, viabilizada sobretudo pelo processo de urbanização do território nacional.

Segundo a análise de grande parte dos economistas estruturalistas, mais especificamente os cepalinos, o atraso brasileiro era explicado, dentre outros fatores, pela persistência das relações arcaicas no campo, que, eliminadas pela reforma agrária, viabilizariam não só a modernização do campo como a transição demográfica, com a formação de mão-de-obra e de um sólido mercado interno, necessários ao desenvolvimento do capitalismo nacional.

No entanto, o que ocorreu no Brasil é que, apesar de não ter sido feita a reforma agrária, por questões ligadas ao pacto de poder vigente, tanto o campo como a cidade se industrializaram, gerando um fenômeno de maciça expulsão da mão-de-obra do campo para as cidades que, incapazes de incorporar este grande exército de reserva, passaram a ver crescer os problemas sociais em seu território.

O intenso êxodo rural observado no Brasil acarretou o rápido crescimento da população urbana visto que a cidade, através da prestação de serviços de saúde e da melhoria da qualidade de vida de parcela da população, apesar dos problemas de saneamento básico e infra-estrutura, assegurou a diminuição da taxa de mortalidade sem correspondência da taxa de natalidade, sobretudo nas nascentes metrópoles brasileiras.

O processo de metropolização, resultante do processo de concentração de meios técnicos e da população em algumas cidades, viabiliza, a partir da década de 1970 no Brasil, um crescente processo de desconcentração produtiva, com a saída de fábricas dos grandes centros urbanos para os municípios metropolitanos, acompanhada pela centralização das funções de comando da economia por parte das metrópoles. Analisando as repercussões territoriais que a reestruturação do capitalismo monopolista engendra, através de sua organização verticalizada, Lojkin (1991, p.145) afirma que:

[...] A socialização da cooperação territorial atinge pois o conjunto das condições gerais da produção e, longe de ser “externa”, em relação a esse processo, pode-se dizer que as novas formas de urbanização monopolista são, de certa maneira, “o outro aspecto” da cooperação capitalista, quer se trate da criação de centros urbanos que concentrem atividades de comando e meios de formação de forças intelectuais de trabalho ou da “descentração” das atividades e dos lugares de reprodução da força de trabalho não diretamente ligados aos centros nervosos da economia e do poder político.

Neste contexto, o fator localização toma novo significado, engendrando uma série de transformações em espaços urbanos antes inexpressivos na hierarquia urbana regional. Além de atrativos naturais que um sítio possa apresentar, outros elementos são importantes para a definição das vantagens locais, tais como oferta de terra barata, infra-estruturas de transporte e comunicação regional/nacional, preço e qualificação da mão-de-obra, economias e deseconomias de aglomeração, entre outros.

Santos & Silveira (2001) apresentam uma série de categorias que, de certo modo, são tributárias dos fatores de localização. Ao buscar identificar os fatores que promovem desigualdades territoriais, os autores propõem pares conceituais tais como de *espaços luminosos*, dotados de grande *densidade* (populacional, técnica e informacional), *fluidos* e de *rapidez* (tanto de deslocamento como de relações sociais e de troca, em oposição aos *espaços opacos* (*espaços de rarefação, viscosidade e lentidão*) e que, por isso, apresentam menor interesse econômico.

Alvorada, no processo de metropolização observado em torno de Porto Alegre, parece ter nascido sem brilho, às sombras do dinamismo que a região vai apresentar ao longo de seu desenvolvimento.

2.1 Alvorada e a Segregação Sócio-Espacial na RMPA

Diferentemente das análises que, freqüentemente, analisam os aspectos da segregação espacial a nível intra-urbano e, via de regra, dentro de um mesmo município (a metrópole), este sub-capítulo pretende demonstrar a forma como Alvorada apresenta-se, desde seu surgimento, como espaço de segregação social dentro da RMPA.

Porto Alegre assume uma sólida e crescente importância na economia gaúcha a partir da segunda metade do século XIX. Após a crise do trigo, a cidade passa a comercializar regionalmente o pequeno excedente das colônias alemãs.

Iniciada com a fundação de São Leopoldo em 1824, a colonização alemã caracteriza-se, inicialmente, pela produção agrícola de subsistência, somente comercializando seu excedente a partir da década de 1850. O predomínio das atividades do latifúndio pecuarista sul-riograndense, fica bastante evidente a partir da comparação entre os valores de exportações provinciais de Rio Grande e Porto Alegre, superada em mais de três vezes pela primeira como demonstrado por Singer (1974, p.158). Entretanto, já é possível observar maior diversidade de produtos comercializados por Porto Alegre e seu predomínio em culturas características da lavoura de pequenas e médias propriedades.

A partir da década de 1870 observa-se nas colônias alemãs a produção especializada de bens para comercialização, tais como, o feijão, o toucinho (substituído paulatinamente pela banha), a farinha de mandioca e o fumo. Além disso, é a partir desta década que se inicia a colonização italiana na região, que obedecem ao mesmo processo observado nas colônias alemãs (ocupação e economia de subsistência, expansão e comercialização de excedentes e especialização produtiva para o mercado interno).

Com o crescimento da economia das regiões de colonização alemã e italiana, impulsionado pela produção de bens agrícolas e de pequena criação, que passa a corresponder a 32,4% da exportação do Estado do Rio Grande do Sul (SINGER, 1974. p.63), Porto Alegre se alça a uma nova posição econômica e funcional no estado.

Apresentando localização estratégica devido ao lago Guaíba que, através de seu porto, é capaz de receber o escoamento da produção das regiões dos rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí, todos navegáveis, Porto Alegre passa, a partir de

1908, a ser o principal exportador de produtos do Rio Grande do Sul, deslocando o eixo econômico do sul latifundiário para o norte de pequenas e médias propriedades agrícolas, especializadas e de colonização alemã e italiana.

A passagem da cidade comercial para a industrial está diretamente ligada ao período chamado por Singer (1974, p.167) de “cidade dos alemães”, não só pela sua capacidade de comercializar o produto de suas colônias, mas por receber o capital excedente de comerciantes alemães convertidos na nascente indústria capitalista.

Segundo Singer (1974, p.171), é somente no último quartel do século XIX, que a nascente indústria gaúcha surge ao sul, com a empresa União Fabril de Rheingantz, com fábricas têxteis em Rio Grande, e uma fábrica de chapéus em Pelotas. Obedecendo, portanto, ao modelo de industrialização do período, já caracterizado anteriormente, as principais cidades mercantes passam, paulatinamente a converter-se em cidades industriais, em um dos primeiros esforços de substituição de importações.

O desenvolvimento industrial em Porto Alegre, no entanto, é diferente do observado no sul do estado. Enquanto em Rio Grande e Pelotas apresentam maior especialização com grandes fábricas em poucos ramos (tais como tecelagem, charutos, conservas alimentícias, moinhos e curtumes), voltados para o mercado nacional, Porto Alegre está voltado para o mercado regional, sobretudo à região colonial alemã e italiana, com grande diversidade de produtos (como os oferecidos por Rio Grande além de metalurgia, calçados, vidro, entre outros), o que trouxe à capital maiores vantagens econômicas, como evidencia Singer (1974, p.173):

[...] Esta diferenciação maior reflete a diferença entre o mercado da indústria de Porto Alegre e de Rio Grande. Esta procura alcançar o mercado nacional através de poucos produtos, ao redor dos quais se concentra o poder competitivo das empresas. A indústria porto-alegrense, procura antes penetrar no mercado da zona colonial, atendendo às múltiplas necessidades de consumo de sua população. A indústria de Rio Grande sofre, desde o início a competição não apenas de produtos importados mas também da indústria carioca, paulista e de outras partes do país. A indústria de Porto Alegre cresce, num primeiro momento, apoiada no mercado das colônias onde goza de posição privilegiada. Somente depois de esgotar estas possibilidades de expansão é que ela se lança ao mercado nacional, contando, no entanto, com sólida base regional. É este fato que acaba capacitando a indústria porto-alegrense a conquistar a supremacia no conjunto do estado.

Como conseqüência deste processo de industrialização dinamizado pela pequena produção mercantil com origem na colonização alemã, consolidou-se um

eixo de aglomeração urbana e crescimento econômico ao longo da BR-116, estendendo-se entre Porto Alegre e Novo Hamburgo.

Entre 1920 e 1970, são fundadas sete cidades metropolitanas neste eixo urbano estruturado pela BR-116: Canoas, Cachoeirinha, Sapucaia do Sul, Campo Bom, Sapiranga, Esteio e Estância Velha (Villaça, 1998, p. 104) e apenas duas no eixo oeste-leste (Guaíba e Alvorada).

Villaça (2001) propõe quatro tipologias de formação/absorção de municípios metropolitanos. Diferentemente de Canoas, cujo processo de metropolização está ligado a um transbordamento metropolitano privilegiado por infra-estruturas de transporte como ferrovias, às quais incluímos aqui as rodovias cuja importância se amplia a partir da década de 1950, ou de municípios absorvidos pela metrópole, tais como São Leopoldo e Novo Hamburgo, cuja urbanização é anterior ao processo de metropolização e ligados antes a sua formação sócio-espacial do que propriamente ao fenômeno de conurbação, Alvorada enquadra-se no caso em que:

[...] A expansão urbana se manifesta aqui através da formação de uma imensa periferia em geral de baixa renda, com núcleo local fraco que pouco apresenta além de quitandas, farmácias ou padarias. Esse caso ocorre quando a periferia da cidade central ou de algumas de suas grandes cidades-subúrbios, transborda sobre os municípios vizinhos em pontos afastado de suas sedes. Às vezes esse “transbordamento” vem a formar um novo município, e o pólo local – inclusive com a instalação da prefeitura – só então se forma. Foi o que ocorreu com ... Alvorada, na Área Metropolitana de Porto Alegre, que resultou o transbordamento de Porto Alegre sobre o município de Viamão cuja sede era muito distante da divisa com Porto Alegre...(VILLAÇA, 2001,p.60)

A descrição do autor sobre como o município surge, no território de Viamão, inclusive com a curiosidade da implantação da prefeitura, é perfeitamente comprovada tanto pelo estudo da produção do espaço urbano em Alvorada, analisado no capítulo seguinte, como nos testemunhos de Mário Gaspar Maciel⁴ (2006 *apud* BARROSO, 2006, p.122), participante do processo de emancipação de Alvorada:

Foi uma grande movimentação. Viamão não dava uma palha por aqui. Só vinham arrecadar impostos e não faziam nada. Então nós levantamos uma bandeira aqui para a emancipação... O Prefeito interventor daqui estava ausente, disse assim: “Mas a prefeitura, onde é que vai ficar?” Aí eu disse

⁴ Depoimento colhido pela historiadora Vera Lúcia Maciel Barroso, presente na obra Raízes de Alvorada. Esta obra foi organizada pela Prefeitura Municipal no sentido de resgatar a história e as memórias do município.

assim: “Ah, a prefeitura vai ser contigo, meu amigo.” Aí ele falou: “ Quem é que tem uma sala que eu possa instalar a prefeitura? Aí diz um senhor já idoso: eu tenho uma casa vazia, lá. Pode pegar. Eu não estou usando.” Eu sou pedreiro, carpinteiro. Então eu fui lá e desmanche uma parede e fiz uma sala maior e ele instalou a prefeitura ali”... e o município de Alvorada e a prefeitura nasceu lá.

Apesar de já apresentar loteamentos urbanos desde 1949, somente com a Lei de nº 216 de 22 de setembro de 1952 foi criado o 7º distrito Passo do Feijó (sobrenome do primeiro morador da área), ainda pertencente à Viamão. Através da Lei nº 5026, de 17 de setembro de 1965, o distrito é emancipado, tornando-se o município de Alvorada.

Sendo a formação das Regiões Metropolitanas um processo de conurbação hierarquizada, fruto da divisão territorial do trabalho, os municípios assumem, dentro desta rede, funções diversas: habitacional, comercial, industrial e de serviços. No caso da RMPA, onde a BR-116 estrutura o principal eixo de desenvolvimento econômico, as funções industriais se concentram, neste período inicial, entre Porto Alegre e Novo Hamburgo. Alvorada, a leste do eixo industrial surge com uma única função: habitacional.

Entretanto, apesar da possibilidade de se identificar este processo como uma especialização funcional do município dentro da hierarquia urbana, Alvorada se apresenta, na verdade, como espaço de segregação social da RMPA, assumindo a função de absorção da crescente população migrante de baixa renda que engrossa os bolsões de miséria da capital e municípios vizinhos.

Roche (1955, p. 42) ao descrever ainda na década de 1950 a aglomeração urbana de Porto Alegre, já identifica as “malocas” como de origem econômica, sendo apenas um terço advindas do interior. No entanto, afirma que “... *Assim a municipalidade mandou efetuar o recenseamento delas, tratando da sua instalação em novos bairros organizados pelo serviço da casa popular: dentro de algum tempo a maloca não será mais que uma recordação*”.

Entretanto, diferentemente do que previa o autor, o surgimento das “malocas”, cortiços e favelas só vieram a crescer, fenômeno evidenciado por Santos (2004, p.194) onde observa que em Porto Alegre “*a porcentagem de residentes em favelas aumentou muito rapidamente em 20 anos (1% em 1940, 5% em 1950, 13% em 1960)*”. Portanto, a explosão demográfica resultante do processo de metropolização brasileira, cuja especificidade foi a de grande expulsão de mão-de-obra do campo

sem reforma agrária, promove não só o processo de segregação sócio-espacial dentro da metrópole como através de seus limites.

Lojkine identifica o processo de segregação espacial dentro das relações características do Capitalismo Monopolista de Estado, onde o processo verticalizado de divisão social do trabalho passa a determinar também de forma verticalizada, a divisão territorial do trabalho. Conforme o autor:

[...] A urbanização capitalista atual poderia ser então definida como *a forma mais desenvolvida da divisão do trabalho material e intelectual*. Mas enquanto pra Marx os dois termos espaciais desta oposição são a cidade – concentração da população, dos instrumentos de produção, do capital, dos prazeres e das necessidades – e o campo – que isola e espalha esses mesmos elementos – pode-se formular a hipótese de que essa oposição é muito mais materializada hoje pela segregação espacial entre os grandes centros urbanos – que concentram ao mesmo tempo o trabalho intelectual mais desenvolvido e os órgãos de comando – e as zonas periféricas onde estão disseminadas as atividades de execução e os lugares de reprodução empobrecida da força de trabalho[...] (LOJIKNE, 1991, p.142)

Para Lojkine (1991, p.166), portanto, a expressão espacial da divisão do trabalho é dada pela segregação produzida *“pelos mecanismos de formação dos preços do solo, estes, por sua vez, determinados, conforme nossa hipótese, pela divisão social e espacial do trabalho”*.

Villaça (2001) critica a visão de Lojkine de que a renda da terra determina o processo de segregação espacial, pois segundo o autor, deste pressuposto *“presume-se que, no final, as classes de mais alta renda fiquem com a terra mais cara e as de mais baixa renda, com a mais barata.”* (2001, p. 146). Ao final de sua análise sobre segregação afirma ainda que *“é mais provável que a verdade esteja no lado oposto: os preços do solo é que são fruto da segregação”* (p. 151)

Analisando Alvorada a partir destas duas perspectivas, podemos verificar relativa complementaridade entre as duas visões, o que é percebido mesmo em Lojkine, quando afirma que o preço da terra é determinado pela divisão do trabalho. Alvorada, cuja localização está fora do eixo de industrialização, assume, portanto, dentro da hierarquia urbana a função habitacional, ou como já citada anteriormente, de reprodução empobrecida da força de trabalho.

Como conseqüência de sua segregação em nível regional, Alvorada atrai toda sorte de pequenos especuladores da terra que, beneficiados pela ausência de constrangimentos sociais, políticos e jurídicos, repartem o solo sem qualquer infra-

estrutura, possibilitando o barateamento do preço da terra. O baixo valor de lotes para habitação atrai assim trabalhadores de baixa renda, o que também passa a ser fator determinante nos investimentos de capital na área, via de regra, extremamente baixos, reproduzindo assim o “círculo vicioso” da segregação sócio-espacial a partir das relações entre divisão territorial do trabalho, renda da terra e segregação.

Analisando a dinâmica demográfica do município, percebemos o intenso fluxo de pessoas que passa a habitar o território. A população de Alvorada que em 1970 era de 40.322 habitantes, passa em 1991 a ser de 142.046, ou seja, um incremento populacional de mais de três vezes o seu tamanho (Quadro 01).

A crítica de Villaça quanto à relação preço da terra e classe que a ocupa, parece bastante superficial, na medida em que relacionar a segregação espacial à renda fundiária não implica em dizer que as classes altas ocupam os lotes mais caros, mas sim em afirmar que as classes mais altas são capazes de selecionar para si as áreas segundo seus interesses, visto que para Lojkine a renda da terra é determinada antes por relações de hierarquia dentro da divisão social e territorial do trabalho, com menor dependência em relação ao preço da terra. Enquanto às classes mais empobrecidas, resta ocupar áreas cujo salário possibilita a aquisição de lotes para a construção da casa própria, ou, como mais intensamente passa a ocorrer a partir das décadas de 1980 e 1990, vazios urbanos de forma irregular.

Podemos relacionar ainda o processo de segregação sócio-espacial a partir do par conceitual espaços opacos e espaços luminosos de Santos & Silveira (2001). Alvorada, ao longo do tempo, parece ter se consolidado enquanto espaço opaco dentro da RMPA, ou seja, uma forma de segregação sócio-espacial que consiste na precariedade de meios técnicos pela baixa atratividade deste espaço em relação aos interesses do capital. Como resultado, além do baixo desenvolvimento econômico, Alvorada se constituiu como um município que propicia, especialmente até fins da década de 1990, baixa qualidade de vida, devido à precariedade de infra-estrutura, inexistência de serviços de água tratada, luz ou esgoto, por exemplo, e que, com frequência, correspondem a áreas de grandes riscos de problemas ambientais.

Entretanto, é necessário chamar a atenção desde já quanto aos perigos de se confundir o processo de segregação sócio-espacial com a inexistência de articulação entre o espaço segregado e o espaço dinâmico (como um processo de exclusão), ou ainda, enquanto diferenças meramente temporais entre espaços modernos e espaços ainda arcaicos.

POPULAÇÃO (habitantes)				
Municípios	1960	1970	1980	1991
Alvorada	0	40.322	91.380	142.046
Cachoeirinha	0	31.002	63.196	88.195
Canoas	51.778	153.730	220.448	279.127
Esteio	22.113	30.752	50.967	70.547
Gravataí	45.951	52.462	107.438	181.035
Guaíba	33680	55041	83102	85969
Novo Hamburgo	53.776	85.364	136.503	205.668
Porto Alegre	635.125	885.545	1.125.477	1.263.403
São Leopoldo	63.441	64.433	98.592	167.907
Sapucaia do Sul	0	41.744	79.367	104.885
Viamão	50.400	66.443	117.657	169.176
Total	956.264	1.506.838	2.174.127	2.757.958

Quadro 01 – Evolução populacional de Alvorada entre 1960 e 1991⁵. Fonte: Censos IBGE. Elaborado por William da S. Papi

Milton Santos (2004, p.39) oferece uma importante contribuição para a análise desta questão na medida em que percebe que dentro da economia urbana, não é possível falar em economia tradicional, visto que a própria urbanização é fruto do processo de modernização. Sendo assim, o autor utiliza as categorias de circuitos superior e inferior para identificar a relação econômica desigual dentro da cidade da seguinte forma:

Simplificando, pode-se apresentar o circuito superior como constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não-“capital intensivo”, pelos serviços não modernos fornecidos “a varejo” e pelo comércio não moderno e de pequena dimensão. (SANTOS, 2004, p.40)

Se entendermos a formação do município de Alvorada enquanto “parte do circuito inferior da economia da RMPA”, percebemos que os reduzidos valores do preço da terra, a precariedade das condições de vida e as atividades econômicas pouco desenvolvidas, obedecem não só aos interesses da metrópole, através da expulsão da crescente população empobrecida, assim como, do capital imobiliário nascente na RMPA e de interesses políticos e econômicos locais, que lucram com a baixa complexidade sócio-econômica e com a relação de dependência de Alvorada com a metrópole.

⁵ Os municípios cuja população corresponde a zero são aqueles que ainda não são emancipados no período.

Apesar de estar acompanhada pelos municípios de Viamão, Guaíba, Cachoeirinha e Gravataí em sua localização fora do eixo Porto Alegre-Novo Hamburgo, Alvorada vai sofrer um novo processo de segregação dentro da economia regional da RMPA.

Obedecendo às políticas dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND's) que pretendiam desconcentrar o desenvolvimento econômico-industrial, através da criação de novas rodovias e áreas industriais, a partir da década de 1970 surge um novo eixo de desenvolvimento que vai marcar os principais investimentos na RMPA.

A rodovia BR-290, que liga o litoral à RMPA se estendendo até a região oeste do Estado, e a RS-118, que liga os municípios de Viamão, Alvorada, Gravataí e Cachoeirinha (passando ainda por Esteio e terminando em Sapucaia do Sul) à BR-116, cria uma nova potencialidade industrial na direção leste-oeste. Desta forma, surgem quatro áreas industriais ao longo deste eixo: os Distritos Industriais de Gravataí (figura 01) e de Cachoeirinha (figura 02) e, posteriormente, o Distrito Industrial Alvorada e Viamão (DIAV) e o Distrito Industrial de Alvorada (DIA), este municipal e mais próximo da BR-290, porém, limitado pela área de inundação do Rio Gravataí, o que torna a RS-118 a principal via de acesso.

Gravataí e Cachoeirinha, em seus Distritos Industriais, conseguiram absorver, a partir do novo eixo rodoviário e do processo de desconcentração produtiva que vai se tornando crescente, as funções ligadas ao setor secundário da economia, principalmente os ligados à indústria metal-mecânica.

Gravataí, além de ser mais antiga e de já possuir, em 1970, segundo os dados do Censo Industrial, 124 estabelecimentos industriais com 2.522 pessoas ocupadas em tal atividade, apresentava posição privilegiada com o cruzamento das rodovias BR-290 e RS-118 em seu território, local que foi escolhido para a implantação de seu distrito industrial. Desta forma, Gravataí já à época apresenta excelentes fatores locais que permitem compreender os motivos pelos quais o município atraiu para si um dinâmico processo de desenvolvimento industrial observado até hoje.



Figura 03 – Distrito industrial de Gravataí, localizado entre a BR-290 e a RS-118. Fonte: Google Earth

Entretanto a escolha do município de Cachoeirinha, ou pelo menos da área onde foi implantado o seu Distrito Industrial, em detrimento de Alvorada é que não apresenta explicações na dinâmica da economia regional. Cachoeirinha, além de ter seu Distrito implantado em área contígua ao núcleo urbano, não apresenta acesso direto a qualquer rodovia, sendo o acesso feito por dentro de Canoas, ou mesmo saindo da BR-290 e acessando a sua principal avenida através da Av. Flores da Cunha, a principal avenida do município por conter em si o centro comercial e por fazer a conexão diária pendular com Porto Alegre.

Em relação ao “efeito de atração” que o dinamismo industrial de uma cidade pode apresentar, não verificamos tal fenômeno no município. Em 1970, Cachoeirinha apresentava apenas 59 estabelecimentos industriais com 639 pessoas empregadas, ou seja, um número bastante limitado que não confere grande atratividade ao município, se comparado ao desempenho de municípios como Canoas, Esteio ou mesmo Gravataí.



Figura 4 – Circulado em amarelo, parte do Distrito Industrial de Cachoeirinha com área urbana em seu entorno de sul à leste. Podemos observar a inexistência de grande rodovia em sua estruturação. Fonte: Google Earth

Alvorada, apesar da ausência de histórico de desenvolvimento industrial relevante em seu território, apresenta boa localização, com a BR-118 cruzando seu território, e a BR-290 muito próxima, praticamente limitando parte de seu território à norte. Além disso, o Distrito Industrial de Alvorada encontra-se mais próximo do Distrito de Gravataí do que o de Cachoeirinha, aumentando assim suas possibilidades de atração de indústrias, o que, na prática, acabou não se verificando.

Um dos fatores é explicado pela Metroplan, quando no Plano Diretor de 1980 afirma que eram escassos os recursos para a desapropriação e dotação de infraestruturas do Distrito Industrial de Alvorada (METROPLAN, 1980, p. 44).

Desta forma, fica a lacuna de como explicar a escolha de Cachoeirinha em detrimento de Alvorada para os investimentos industriais na RMPA. Possivelmente, questões políticas aí devem estar presentes, mas que escapam a nossa pesquisa.

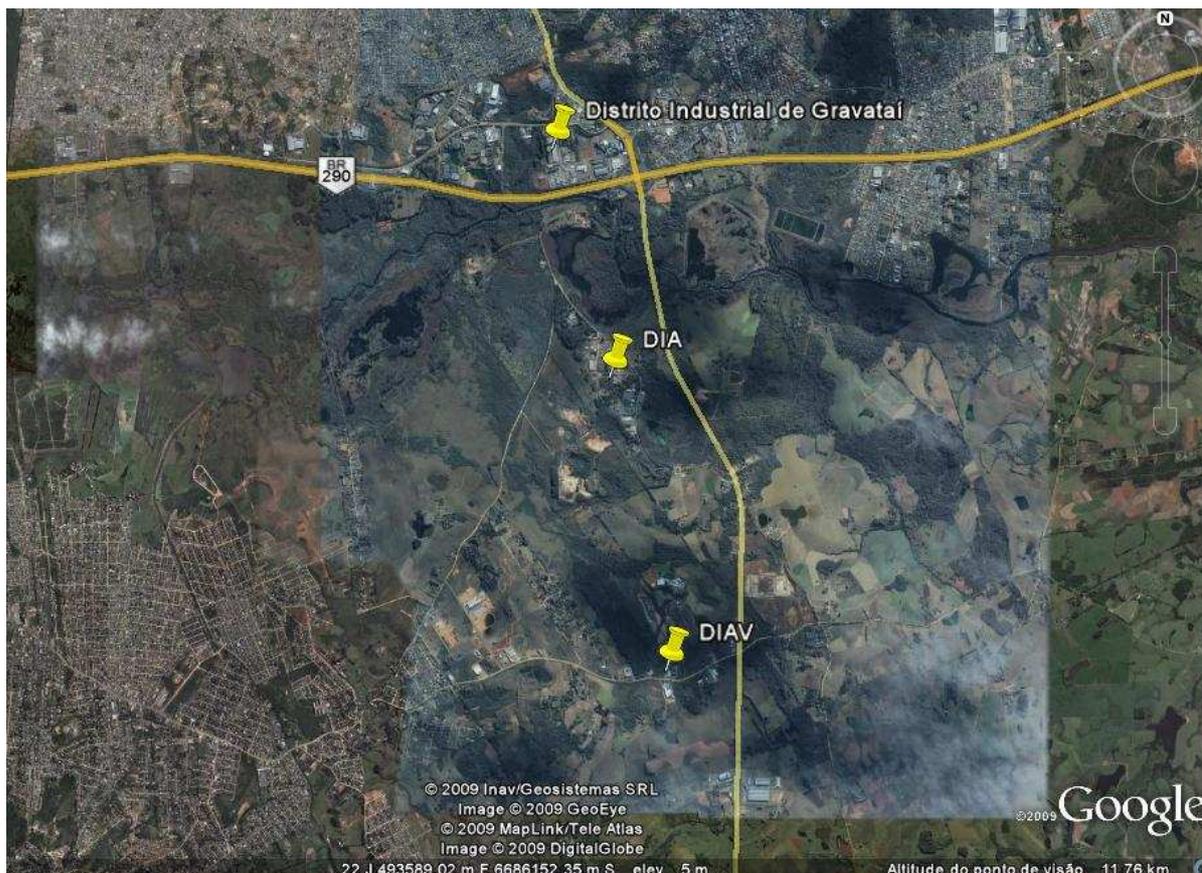


Figura 5 – Localização dos Distritos Industriais de Alvorada. Percebe-se a proximidade ao norte com o Distrito Industrial de Gravataí. Fonte: Google Earth.

O Plano Diretor para o município de Alvorada realizado pela METROPLAN, em 1980, estava ligado ao Plano de Desenvolvimento Local Integrado, criado pelo Plano Estratégico de Desenvolvimento no final da década de 1960. Este estudo tinha como finalidade:

[...] dotar o município de Alvorada dos instrumentos básicos para sua organização e orientar a ação da Prefeitura Municipal no desenvolvimento integrado do município em compatibilidade com parâmetros previstos para a Região Metropolitana de Porto Alegre – RMPA. (METROPLAN, 1980, p.2)

No que diz respeito à industrialização, o estudo identifica que o município apresenta um reduzido número de estabelecimentos industriais disseminados pelo seu território e a “*menor taxa de emprego no setor secundário da RMPA.*” (METROPLAN, 1980, p.37).

Entretanto chama a atenção que com a implantação da BR-290, o município se apresentaria como importante alternativa para a implantação de novos empreendimentos industriais. Como é possível perceber na figura 3, tanto o DIAV

quanto o DIA apresentam fácil acesso pela BR-118 e apresentam grande proximidade em relação à BR-290. Portanto, o fator localização não parece ser um impeditivo à industrialização do município, visto que apresenta uma rodovia que cruza seu território (RS-118), a BR-290 se apresenta bastante próxima ao norte, além da grande proximidade com o Distrito Industrial de Gravataí.

Observamos no quadro 02 que o município não apresentou grandes avanços no que diz respeito ao setor secundário. Alvorada só conseguiu superar Viamão no número de pessoas ocupadas na indústria a partir da década de 1980, o que não aconteceu, entretanto, em número de estabelecimentos.

Número total de Estabelecimentos ou Unidades Locais e ocupados na Indústria - Unidade								
Municípios	1970		1975		1980		1985	
	Estabelecimentos	nº de ocupados						
Alvorada	36	180	28	317	99	1297	118	1830
Cachoeirinha	59	639	102	1995	176	4491	174	6346
Canoas	348	7424	385	13128	485	18594	460	16804
Esteio	128	2906	112	4075	115	5397	146	5753
Gravataí	124	2522	122	3575	188	10281	214	11465
Guaíba	69	2908	92	5074	100	8180	108	8132
Novo Hamburgo	615	17213	738	26705	1261	35063	1068	48089
Porto Alegre	2271	50747	2509	71879	3224	89294	2666	69493
São Leopoldo	265	7306	307	10941	430	17516	405	18835
Sapucaia do Sul	57	5634	106	7007	106	8563	170	7178
Viamão	120	382	148	878	139	1200	146	1101

Quadro 02 – Histórico do setor secundário em Alvorada entre 1970-1985. Fonte: IPEAdata. Elaborada por William S. Papi.

Desta forma, fica evidente que, apesar de apresentar fatores de localização regional compatíveis com a nova tendência de crescimento industrial da RMPA, Alvorada fica de fora deste processo, assim como Viamão. Em relação aos demais fatores locais como infra-estrutura e mão-de-obra especializada, não parecem ser barreiras ao processo de industrialização de Alvorada neste momento, visto que, os distritos industriais dos demais municípios deste eixo, em especial Cachoeirinha, não apresentavam grandes vantagens comparativas, com exceção de questões infra-estruturais.

Além dos baixos índices de desenvolvimento industrial, o setor terciário da economia também apresenta resultados modestos. Analisando o quadro 3, elaborado por Villaça (2001, p.302), podemos observar que Porto Alegre apresenta,

além do Centro, inúmeros sub-centros comerciais, dentre eles um localizado na Avenida Assis Brasil (Passo da Areia) que se apresenta como o terceiro maior ponto comercial por número de estabelecimentos. A grande proximidade entre o município de Alvorada e este sub-centro, aliado ao fato de que grande parcela de sua população trabalha em Porto Alegre, são importantes fatores inibidores da formação de um centro comercial mais sólido e diversificado, limitando-se, praticamente, às “quitandas, farmácias ou padarias” descritas por Villaça.

Sub-centros da RMPA	Pontuações
Centro Principal	728
Azenha	115
Assis Brasil (Passo da Areia)	112
Novo Hamburgo	88
Canoas	87
São Leopoldo	82
Navegantes	57
Esteio	51
Assis Brasil (São João)	51
Partenon	49

Quadro 03 – Principais centros e sub-centros comerciais da RMPA em 1975. Fonte: Villaça 2001, p.302. Elaborada por William da S. Papi.

Analisando a quadro acima, pode-se perceber a grande relação entre estabelecimentos comerciais e o dinamismo econômico municipal. Além de bairros de Porto Alegre, alguns deles de operários, os principais centros comerciais se encontram nos municípios de longo histórico comercial e de expressiva industrialização (como Novo Hamburgo e São Leopoldo), assim como de municípios com forte vocação industrial neste período (Canoas e Esteio).

A partir dos dados presentes no Quadro 04, é possível fazer algumas análises sobre a situação de Alvorada em relação aos demais municípios da RMPA. Alvorada, até a década de 1980 possui população superior à Cachoeirinha, Esteio, Guaíba e Sapucaia do Sul. Se observarmos o número de estabelecimentos comerciais e de serviços, percebemos que durante a década de 1970, Alvorada apresentava maior número de estabelecimentos do que os municípios antes citados, acompanhando desta forma, uma relativa proporção entre população e terceiro

setor. Entretanto, na década de 1980, Alvorada passou a apresentar menor número de estabelecimentos do que todos os municípios aqui analisados.

Número total de Estabelecimentos ou Unidades Locais e nº pessoas ocupada - Comércio, Serviços - Unidade								
Município	1970		1975		1980		1985	
	Estabelecimentos	nº de ocupados						
Alvorada	478	702	589	1129	555	1586	603	1938
Cachoeirinha	472	809	519	1233	599	2245	705	3019
Canoas	2248	4992	1994	7023	2186	10723	2373	13475
Esteio	517	1104	513	1585	601	2446	663	3202
Gravataí	595	1110	629	1425	899	3001	966	3498
Guaíba	452	910	509	1435	608	1939	753	3420
Novo Hamburgo	1344	4005	1501	6026	1867	9601	2289	13962
Porto Alegre	15258	71752	16493	112618	15879	143747	16122	157676
São Leopoldo	972	3042	1141	4572	1253	5917	1458	7788
Sapucaia do Sul	383	696	580	1536	721	2429	716	2684
Viamão	599	1002	751	1741	818	2357	975	2775

Quadro 04 – Número de estabelecimentos comerciais e pessoal ocupado. Fonte: Ipeadata. Elaborado por William S. Papi

Este fenômeno pode ser explicado a partir de dois fatores. O primeiro deles, relacionado ao fato de que Alvorada, incapaz de empregar sua população dentro dos seus próprios limites, permanece caracterizando-se basicamente como cidade dormitório para trabalhadores empregados em Porto Alegre.

Segundo dados do Plano Diretor, somente 24% da população trabalhava em Alvorada em 1975, enquanto 72% em Porto Alegre (METROPLAN, 1980, p.62). Desta forma, além da proximidade dos centros comerciais e de serviços da Av. Assis Brasil em Porto Alegre, o fato de trabalharem na capital em sua grande maioria, torna mais propício o comércio fora do município que se reforça enquanto cidade dormitório.

Em segundo lugar, o poder aquisitivo dos munícipes de Alvorada também era bastante baixo, inviabilizando, desta forma, a geração de uma demanda consistente de mercadorias, consistindo majoritariamente em artigos de consumo básico e individual, como já evidenciado anteriormente. Segundo os dados do Plano Diretor (METROPLAN, 1980, p. 61), em 1975, 92% da população do município recebia até três salários mínimos, e “40% da população era ocupada no setor de serviços, sendo que destes 75% trabalhavam em Porto Alegre em atividades intermitentes através de biscates e subempregos”.

Sendo assim, tanto os setores secundário como o terciário da economia urbana de Alvorada se configuram, até a década de 1990, como extremamente débeis gerando poucas vagas de emprego e com baixo impacto sobre a economia local.

Um fator fundamental para a análise das relações acima explicitadas é a compreensão de que a segregação sócio-espacial é *tendência* e que, portanto, é mutável ao longo do tempo, de acordo, entre outras coisas, com as mudanças tanto dentro do modo de produção capitalista, quanto das características regionais, decorrentes destas mudanças e dos processos de competição/cooperação do capital industrial e financeiro. Este fator é percebido por na obra de Castells, que afirma:

[...] Falaremos, por conseguinte, de uma *estratificação urbana*, correspondendo ao sistema de estratificação social (ou sistema de distribuição dos produtos entre os indivíduos e os grupos) e nos casos em que a distância social tem uma expressão forte, se *segregação urbana*. Num primeiro sentido, entenderemos por segregação urbana a *tendência* à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também de hierarquia. (CASTELLS, 2006, p. 249-250)

Sendo a segregação sócio-espacial uma tendência, e, portanto, algo não perene, há a possibilidade de mudanças, nas estruturas da divisão do trabalho, onde novos espaços luminosos podem surgir, e espaços antes luminosos podem vir a perder seu brilho.

2.2 Reestruturação da RMPA e a Posição de Alvorada

Com a crise da década de 1980, o Brasil entra em uma fase de transição rumo à democratização. Entretanto o movimento de redemocratização, iniciada com a queda do Regime Militar (1985), representa não só o fim de um regime autoritário, como também do colapso do pacto desenvolvimentista e do enfraquecimento da concepção de Estado Nacional. Passou-se a perceber o Estado como grande responsável pela estagnação econômica, após cinco décadas de crescimento promovidas pelo Estado desenvolvimentista. O afastamento deste modelo de Estado está diretamente relacionado à reestruturação política, a partir da Constituição de 1988, que viabilizou o processo de descentralização administrativa, fiscal e política

(FALLETI, 2006). Este processo descentralizador se deu através da “passagem de responsabilidades, recursos ou autoridade de níveis mais elevados do governo para níveis inferiores[...]”(FALLETI, 2006 p. 60). Para Almeida & Carneiro:

Com efeito, além de ter-se transformado em ente federativo, o município recebeu a parcela maior do aumento das transferências constitucionais e foi o destinatário principal da descentralização de competências e atribuições na área social. (ALMEIDA; CARNEIRO, 2003, p.129)

Desta forma, as políticas locais, antes relacionadas às mais diversas práticas de poder oligárquico, passam a se mostrar como a nova saída para o “esgotamento” de um ciclo de desenvolvimento comandado por uma elite nacional industrialista, e liderada nas últimas décadas por militares.

A euforia em relação ao novo papel protagonista dos municípios na condução de políticas para o desenvolvimento econômico e social pode ser de certa forma representada através da obra de Figueiredo & Lamounier (1996), onde afirmam que:

[...] O regime democrático, e com ele a crescente confiança na descentralização, e o estímulo à participação são ingredientes fundamentais na revolução municipal que hoje começa a configurar-se no Brasil... Ultrapassada a fase de “construção do Estado” (dos anos vinte e trinta) e a da obsessão industrializante (dos quarenta aos setenta), parece que chegamos a uma nova fase, cujo *leitmotiv* é a democracia, que por sua vez traz a tona e fortalece uma concepção distinta a respeito do município e do governo municipal[...] (FIGUEIREDO; LAMOUNIER, 1996, p.209-210)

O Estado brasileiro, a partir da década de 1990 até início da presente década, visando concluir seu objetivo de desmantelamento do Estado desenvolvimentista, passa a privilegiar a importação de bens de alto valor agregado, o afastamento do Estado na economia, via privatizações e queda dos investimentos públicos, estimulando o processo de competição entre as cidades pela instalação de grandes empresas multinacionais, via incentivos fiscais e linhas de financiamento pelo BNDES, ao mesmo tempo em que estrangula, sobretudo, a pequena e média indústria nacional, através de sua política monetária de altos juros e de paridade cambial entre o real e o dólar, aprofundando problemas que as estratégias desenvolvimento local prometiam resolver.

Neste mesmo movimento, o estado do Rio Grande do Sul, alinhado com as novas ideologias de cunho liberalizante do Governo Federal, passa a adotar uma série de medidas com o intuito de “modernizar o Estado”. Para tal objetivo, se adota

a estratégia de privatização de grandes empresas públicas como a Companhia Riograndense de Telecomunicações (CRT), assim como a mobilização de vultosos recursos e isenções fiscais para implantação de grandes conglomerados industriais na RMPA, em sua maioria multinacionais, em detrimento de uma estratégia do apoio aos arranjos produtivos locais.

Dentre estes novos empreendimentos se destacam o Complexo Industrial Automotivo General Motors (CIAG) e a empresa fumageira Souza Cruz, além da montadora Ford que apresentava projeto de instalação em Guaíba, mas que acabou sendo implantada no estado da Bahia.

O Complexo Industrial Automotivo General Motors, implantado em Gravataí junto à BR-290, alavancou o PIB do município. Hoje, conforme Quadro 5, já se apresenta como o 6º maior PIB do estado, passando de um PIB per capita de R\$ 5.118 em 1996 para R\$ 14.327 em 2006, enquanto municípios como Alvorada apresentaram um crescimento bastante modesto em termos absolutos (apesar de quase dobrar de valor neste período) passando de R\$ 2.179 para R\$ 3.976 neste período de 10 anos se configurando como o pior PIB per capita do estado. Recentemente foi anunciada a ampliação da planta da fábrica para produção de dois novos modelos, o que implicará em investimentos na ordem de R\$ 2 bilhões de reais⁶, com previsão de gerar cerca de mil empregos diretos dentro do complexo, e de aproximadamente 7 mil empregos indiretos.

Em Cachoeirinha, a empresa Souza Cruz foi implantada na Av. Frederico Augusto Ritter, mas junto à RS-118 e em 2009 inaugurou um parque gráfico com investimentos na ordem de R\$130 milhões de reais ⁷, gerando 250 empregos diretos. O município que, em 1996, já apresentava um PIB per capita de R\$ 5.931, um pouco mais elevado do que os municípios de Gravataí e Alvorada passou para R\$ 16.743, saltando da posição de 28º PIB do estado para 13º posição em 10 anos.

⁶ Notícia disponível no site

<http://zerohora.clicrbs.com.br/zerohora/jsp/default2.jsp?uf=1&local=1&source=a2532461.xml&template=3898.dwt&edition=12443§ion=1008>, acessado em: 18 de julho de 2009.

⁷ Disponível no site da empresa

http://www.souzacruz.com.br/OneWeb/sites/SOU_5RRP92.nsf/vwPagesWebLive/80256DAD0063http://www.souzacruz.com.br/OneWeb/sites/SOU_5RRP92.nsf/vwPagesWebLive/DO6J5KFS?opendocum ent&SID=&DTC=&TMP=1, acessado em 18 de julho de 2009.

Municípios	Produto Interno Bruto			Produto Interno Bruto <i>per capita</i>		
	(1.000 R\$)	Posto (RS)	Variação nominal(%)	(R\$)	Posto (RS)	Variação nominal(%)
Alvorada	854.695	31º	8,3	3.976	496º	6,0
Cachoeirinha	2.040.613	13º	4,3	16.743	68º	2,5
Canoas	9.607.235	2º	8,3	28.823	7º	7,0
Eldorado do Sul	754.083	39º	16,1	21.961	19º	12,5
Esteio	1.686.721	16º	10,6	19.372	33º	9,2
Gravataí	3.879.258	6º	9,4	14.327	113º	7,0
Guaíba	1.488.010	17º	22,6	14.063	118º	20,6
Novo Hamburgo	3.897.297	5º	1,5	15.062	96º	0,2
Porto Alegre	30.116.002	1º	7,0	20.900	23º	6,1
São Leopoldo	2.390.931	12º	4,6	11.252	208º	3,1
Sapucaia do Sul	1.468.189	18º	-2,4	10.799	229º	-3,9
Viamão	1.425.387	19º	7,2	5.441	490º	5,0

Quadro 05 – Produto Interno Bruto (PIB) e PIB *per capita* de Alvorada .Fonte: Fundação Estadual de Economia e Estatística (FEE). Elaborada por William da S. Papi

Alvorada, dentro deste mesmo processo, era o local destinado à implantação de uma fábrica da empresa Dell Computer, que atua no ramo da informática, especialmente de computadores. Entretanto, a empresa acabou não se implantando no município, e em 2006, o terreno reservado à Dell Computer foi adquirido para a implantação da Digitel, empresa também do setor de informática, que promete investimentos na ordem de R\$ 100 milhões de reais, gerando cerca de 400 empregos diretos, além de 400 indiretos com a instalação de 6 empresas sistemistas⁸.

Apesar de reconhecermos que, com o estabelecimento de um Estado baseado em um pacto federativo e descentralizador, pelo menos legalmente, o município ganha maior capacidade de promover políticas públicas mais autônomas e voltadas ao seu interesse, percebe-se com os exemplos acima que, na prática, as instâncias estaduais e federais apresentam grande predomínio nas decisões dos destinos econômicos e regionais do município.

Este forte peso do Estado é percebido, no campo econômico, através das políticas de planejamento regional e linhas de financiamento para implantação de

⁸ Estas informações estão disponíveis no site da empresa http://www.digitel.com.br/news/readnews.asp?news_id=42, acessado em 12 de julho de 2009 e no site da Prefeitura Municipal http://www.digitel.com.br/news/readnews.asp?news_id=42, acessado em 12 de julho de 2009.

empreendimentos. Nestes casos é válido, sobretudo para década de 1990, afirmar que as cidades encontram-se não só sob o poder centralizador dos níveis superiores da federação, mas também dos interesses das grandes corporações que pactuadas com o Estado, viabilizam a condução das políticas de investimentos no município segundo seus interesses.

Da mesma forma, no campo das políticas públicas sociais e da infra-estrutura intra-urbana, a União, principalmente nos últimos anos com a retomada de investimentos nas áreas sociais e o relativo enfraquecimento de práticas liberalizantes no interior do Estado, assume um papel determinante em sua formulação e implementação. Através da concentração da arrecadação a nível federal, os Ministérios e Secretarias estipulam normas e regulamentações a serem atendidas em projetos que visem à captação de recursos, impondo aos municípios o enquadramento às orientações da política nacional na implementação de políticas públicas locais.

Desta forma, a euforia da “revolução municipal” parece bastante frágil, frente aos fatos. Entretanto, vale a reflexão de que o município passa a participar mais ativamente da vida econômica a partir deste período, sendo capaz de atrair novos investimentos através de articulações em diversos níveis das redes sociais, políticas e econômicas.

Além das mudanças sociais e políticas engendradas a partir de fins da década de 1990, e do surgimento de grandes conglomerados industriais multinacionais na economia da RMPA, observamos ainda a continuidade do processo de desconcentração produtiva já iniciada em fins da década de 1970.

Na última década, observamos em Alvorada um importante incremento no número de estabelecimentos industriais. Dentre elas, temos a Sulinox, importante indústria produtora de ordenhadeiras e sistemas de refrigeração do leite (figuras 04 e 05). Fundada em 1999, a empresa tem origem no bairro navegantes em Porto Alegre, obedecendo à dinâmica de desconcentração destacada.



Figuras 6 e 7 – Fotos da empresa Sulinox, implantada recentemente no DIAV. Foto: William S. Papi, julho de 2009.

Segundo dados do IBGE, o número de estabelecimentos industriais passou de 880 com 2.935 pessoas ocupadas em 2000, para 917 com 3992 pessoas ocupadas. O VAB de Alvorada passou dos, aproximadamente, R\$ 584 milhões observados em 2003, para R\$ 783 milhões em 2006, sendo que destes 135 milhões corresponderam ao setor industrial, apresentando uma pequena queda em relação à 2003, onde estes valores giravam em torno de R\$ 144 milhões. Entretanto, apesar do crescimento industrial dos últimos anos, em 2006 percebeu-se uma diminuição do VAB industrial no município. Este fato é verificado na grande maioria dos municípios metropolitanos, verificando assim, um forte crescimento do setor terciário na economia.

Como possíveis explicações para estes fatores, podemos destacar três elementos chave. O primeiro deles é o crescente papel da produção de bens com alto valor agregado em tecnologia. Com a passagem da produção manufatureira para a produção industrial, substituindo crescentemente a força de trabalho humano pela da máquina, cresce na outra ponta, as necessidades e oportunidades de formas de trabalho ligadas à criação tecnológica, assim como da organização produtiva e administrativa voltada à produção. Retomado os estudos de Marx, Lojkin discute o papel da ciência enquanto força produtiva:

[...]O conjunto de despesas ligadas à pesquisa científica, ao desenvolvimento do trabalho científico, não pode, à primeira vista – rigorosamente falando – fazer parte da esfera de consumo dos meios de produção; não se trata, como para as despesas de formação profissional, de despesas ligadas à reprodução da força de trabalho, reprodução ampliada, complexa, é verdade, mas reprodução final e portanto improdutiva de mais-valia? Mas então não se compreende mais as novas relações instauradas pelo maquinismo entre ciência e produção já em várias ocasiões, no capítulo consagrado ao maquinismo e à indústria moderna, O

Capital caracterizava a ciência como “força produtiva independente do trabalho”, “*incorporada ao sistema mecânico*” e, por isso, “ *aumentando de maneira extraordinária produtividade do trabalho*”...logo, a produção de mais-valia relativa.” (LOJKINE, 1991, p.125)

O segundo elemento, articulado ao primeiro, é o fato de que os setores da produção ligados à ciência e desenvolvimento de novas tecnologias, criação gráfica, e mesmo, de organização e gestão (com a evolução dos sistemas de telecomunicação e softwares) passam a ser terceirizados, ou seja, migram de dentro da fábrica (setor secundário), para empresas especializadas em prestação de serviços a empresas (setor terciários), como bem observa Préteceille (1994, p. 81):

[...] Surgem pois dificuldades conceituais decorrentes do uso globalizante das noções de serviços ou de “terciário”, das quais certos componentes são de fato “prolongamentos” da produção industrial. É claro que as diferentes evoluções da reestruturação industrial produzem transformações muito importantes e rápidas da estrutura da mão-de-obra, tanto em termos de qualificação e de condições de emprego quanto em termos. Note-se, aliás, nesse ponto que uma parte considerável do dinamismo dos serviços oferecidos as empresas parece muito mais ligado ao crescimento das novas formas de produção industrial do que as atividades financeiras e comerciais, inclusive quanto a sua dinâmica de localização.

Analisando este fenômeno na RMPA, Alonso (2009, p.70) propõe a divisão dos Serviços em quatro grupos: produtivos, distributivos, sociais e pessoais. Deixando de lado aqui a discussão de até que ponto os serviços identificados pelo autor como distributivos podem conter na verdade serviços produtivos, segundo seus estudos, Alonso conclui que “*as cidades de São Leopoldo, Canoas, Gravataí Cachoeirinha e Esteio demonstraram ter uma centralidade importante somente nos serviços profissionais e de negócios*”. Apesar de Alvorada não ter sido contemplada pelo estudo, percebemos através de dados do IBGE que em Alvorada há um aumento considerável do número de estabelecimentos do setor terciário, passando de 3.376 estabelecimentos que empregavam 8.665 pessoas em 2000, para 4.270 estabelecimentos que ocupam 13.750 pessoas.

Apesar de percebermos que, como já havíamos destacado, a capital concentra em si as funções de serviços, sobretudo as de comando da economia e da política, assim como de serviços públicos, a pequena quantidade de capital imóvel aplicada nestas atividades, pode ser um importante fator para explicar sua capacidade de desconcentração.

Em terceiro lugar, relacionado mais diretamente às dinâmicas sócio-espaciais do que diretamente às mudanças internas ao modo de produção capitalista, a crescente migração das classes médias para os municípios da periferia, se configura como um importante dinamizador do comércio e dos serviços.

Na RMPA, a crescente saída das classes médias, movimenta o comércio local, que passa a atrair novos empreendimentos comerciais como grandes redes de hipermercados (BIG e Bourbon Country, por exemplo), shopping center's, centros comerciais, restaurantes e casas noturnas, assim como de serviços de segurança, manutenção de equipamentos, entre outros. Desta forma, o crescimento da participação da classe média nos municípios metropolitanos movimenta a economia local, respondendo em parte, ao crescimento do setor terciário na economia dos municípios.

Seguindo esta tendência dos municípios da RMPA, Alvorada apresenta, como vimos, um importante impulso econômico no setor terciário com a chegada de empreendimentos como os Hipermercados BIG e a reconfiguração do “eixo comercial” ao longo da Av. Getúlio Vargas”, impondo uma nova dinâmica intra-urbana analisada no capítulo seguinte.

Ao longo da Av. Presidente Vargas, percebemos a reconfiguração do espaço comercial, com a saída de pequenas e médias construções antigas, voltadas ao pequeno comércio, para novas construções, sem grandes áreas, mas já voltadas para o comércio moderno, mudando a paisagem urbana do local.

Apesar desta importante tendência de crescimento da economia que Alvorada vem apresentando, o município ainda apresenta uma economia extremamente frágil e uma população bastante empobrecida.

Como já vimos anteriormente, grande parte deste impulso no setor terciário local é resultado da crescente migração de parcelas da classe média para o município. Entretanto, pelo fato de manter como local de trabalho a capital, esse reside, via de regra, nos limites mais próximos à metrópole. Assim sendo, tudo leva a crer que a inexistência de serviços e comércios especializados não se consolida pela falta de demanda tanto por parte da população de baixa renda, como da população que ainda realiza suas atividades de consumo e lazer na capital.

A forte atração da metrópole sobre a população do município se evidencia através da mobilidade urbana da RMPA, onde percebemos que o grande fluxo de pessoas no sentido Alvorada-Porto Alegre permanece. Segundo os dados do Censo

Demográfico de 2000, da população residente no município com 15 anos ou mais que trabalha ou estuda, aproximadamente 56,3% realizam suas atividades fora do município, ou seja, realizam movimento pendular, onde mais de 90% (50,7%) tem com destino a cidade de Porto Alegre, o maior índice da RMPA (estão próximos Viamão com 43,3% e Eldorado com 37,9%)⁹.

Além da localização próxima à Porto Alegre, que responde aos movimentos pendulares dos trabalhadores, se verificarmos que a implantação do principal estabelecimento comercial do município, o hipermercado BIG, se deu junto à ponte que liga os dois municípios, fica evidenciado que este responde não só à demanda do município de Alvorada, como aos bairros da Zona Nordeste de Porto Alegre como Parque dos Maias e Rubem Berta, contemplando assim uma parcela dos consumidores mais distantes da matriz localizada na Av. Sertório em Porto Alegre.

Em relação ao processo de industrialização, apesar dos indicadores apresentarem crescimento da atividade industrial, inclusive superando o crescimento populacional, a participação do município no setor ainda é modesto, e apesar de como vimos, apresentar dois distritos industriais relativamente bem localizados, estes não vem conseguindo reverter significativamente sua condição secundária dentro da dinâmica industrial da RMPA.

Retomando os dados do IBGE, o número de estabelecimentos industriais no município não é pequeno. Entretanto, pela mão de obra que ocupa, percebe-se que se tratam de pequenas fábricas, possivelmente muitas de organização familiar. Das 917 unidades locais, 775 empregam até 4 funcionários e apenas nove empregam mais de 50 funcionários em suas instalações.

Como conseqüência do comércio ainda pouco dinâmico e da indústria de pequeno porte, os índices de empregabilidade do município são dos mais baixos. Segundo dados do Atlas do Desenvolvimento Urbano da RMPA, em 2000, Alvorada liderava o ranking do desemprego na RMPA com 19,30%, além de apresentar uma das mais altas taxas de informalidade (37,87%) e de pobreza a (20,75%), sendo que 66,77% da população ocupada recebia até três salários mínimos. Cabe aqui salientar que à época o salário mínimo valia R\$ 151,00, bem longe dos atuais R\$ 465,00, o que nos leva a crer que com sua valorização, o índice de pessoas com renda de até três salários seja ainda maior.

⁹ Dados obtidos no sítio da Fundação de Economia e Estatística (FEE).www.fee.tche.br

Portanto, é sob a marca da segregação sócio-espacial na RMPA que a população do município de Alvorada vai buscando melhorias nas suas condições de vida. É a partir desta relação hierárquica e desigual na qual Alvorada se insere na RMPA que analisaremos como o espaço intra-urbano do município é construído e de que forma as relações de segregação determinam este processo.

3 ALVORADA: SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO INTRA-URBANO

Durante o processo de metropolização da RMPA, percebemos não só a incorporação de municípios anteriores ao processo de conurbação como São Leopoldo e Novo Hamburgo, assim como a urbanização e a emancipação de municípios, fruto do processo de desconcentração industrial.

Alvorada nasce a partir do intenso processo de industrialização ocorrido não só na capital gaúcha, como em vários centros urbanos de todo território nacional. Entretanto, diferentemente dos municípios acima citados, Alvorada se emancipa com a função de cidade dormitório, ou seja, local de moradia para trabalhadores de Porto Alegre, sobretudo os migrantes do interior do estado, com pouca qualificação profissional e baixa remuneração.

O presente capítulo tem como objetivo analisar como o espaço intra-urbano de Alvorada é produzido a partir das relações de segregação observadas no processo de urbanização da RMPA, ou seja, de compreender como Alvorada vai se configurando como espaço de segregação na RMPA.

Muitos são os trabalhos que analisam o espaço intra-urbano de um município, a partir de seus atributos de sítio, de suas vias de acesso ao comércio, processo de loteamentos, entre outros. Villaça (2001, p. 20) ao diferenciar o espaço regional do intra-urbano, afirma que:

O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho –, enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. Tais áreas, mesmo nas cidades industriais, são as que geram e atraem a maior quantidade de deslocamentos (viagens), pois acumulam os deslocamentos de forças de trabalho – os que ali trabalham – com os de consumidores – os que ali fazem compras e vão aos serviços.

A partir do acima exposto, o autor acaba por resumir o intra-urbano ao espaço de circulação de pessoas ou mercadorias, sendo por este processo determinado. Ignora, portanto, o papel não só das dinâmicas regionais sobre o espaço intra-urbano, como do efeito da renda fundiária e do capital imobiliário sobre a produção do espaço intra-urbano. Como verificaremos em Alvorada, a circulação das pessoas

em direção à Porto Alegre é elemento marcante sobre os loteamentos de Alvorada. Entretanto, são tão importantes quanto os movimentos pendulares da força de trabalho, o papel das infra-estruturas de água, luz e esgoto, por exemplo, que não permitem o deslocamento, mas sim a reprodução das condições de vida do trabalhador e de sua família em seu local de moradia, produzindo o espaço intra-urbano de forma mais desigual do que em relação ao “deslocamento”.

Logo em seguida, Villaça (2001, p.21) segue afirmando que:

[...] Assim, o desenvolvimento do transporte de energia e das comunicações – que não envolve o deslocamento do ser humano – tem provocado no espaço intra-urbano efeitos desprezíveis, se é que tem existido. Não conhecemos nenhum estudo com fundamentação teórica e base empírica que mostre, por exemplo, os efeitos que difusão do telégrafo teve sobre o espaço intra-urbano... A esse respeito é de se registrar que tais estudos tem ignorado o fato de que, em qualquer ponto do espaço intra-urbano ou intra-metropolitanos, os custos da energia e das comunicações são iguais (ou apresentam diferenças desprezíveis, quando as têm), tornando estes espaços uniformes ou homogêneos do ponto de vista da disponibilidade de energia e das comunicações[...]

Inverte-se aqui as relações de causa-efeito. Ao invés de tratarmos o papel das infra-estruturas e dos equipamentos urbanos tanto na produção como na seleção de áreas no interior do espaço urbano, o autor se restringe a analisar o impacto sobre os preços de serviços, ou seja, sobre o **custo** de reprodução da força de trabalho. Apesar de alegar a inexistência de “*estudos com fundamentação teórica e base empírica sobre o papel dos telégrafos, dos telefones, fax e da energia elétrica sobre o espaço intra-urbano, existindo apenas “conjecturas”*” (VILLAÇA, 2001, p.21), podemos rapidamente nos perguntar: estes serviços são difundidos igualmente no espaço intra-urbano? A localização, fator destacado pelo próprio autor como elemento intra-urbano, de serviços como o da internet banda larga, ou de infraestrutura de saneamento básico não são fatores importantes durante o processo de produção do espaço intra-urbano, ou melhor, de como o espaço urbano é selecionado produzindo/reproduzindo a segregação sócio-espacial?

Longe de negar o papel da circulação na reprodução da força de trabalho e na estruturação do espaço intra-urbano, o objetivo aqui é o de ampliar o papel dos equipamentos urbanos, das infra-estruturas de transporte, comunicação, energia e saneamento básico na análise de sua constituição, assim como, de sua relação com a segregação sócio-espacial.

Além disso, aspectos regionais, tais como rodovias e localização de áreas industriais, apesar de não serem elementos característicos do espaço intra-urbano, participam de sua constituição. Em Canoas, por exemplo, não há como analisar os elementos intra-urbanos sem analisar os efeitos exercidos pela BR-116 que divide o município ao meio. Da mesma forma, não é possível analisar a “qualidade de vida” dentro da cidade, propiciado de forma diferenciada, em decorrência, dentre outros fatores, pelos efeitos ambientais negativos de atividades industriais.

Portanto, diferentemente da concepção de Villaça de que o espaço intra-urbano corresponde ao espaço do deslocamento da força de trabalho, sendo como trabalhadores ou consumidores, a análise da produção e configuração sócio-espacial intra-urbana de Alvorada, passa pela análise de sua posição dentro da RMPA, como bem destaca Barat (1979, p.3, **grifo nosso**):

Ao se analisar a economia urbana, carece de sentido desvincular, por conseguinte: a) **a estrutura econômica intra-urbana de sua dimensão espacial**; b) a estrutura econômica intra-urbana do processo econômico nos sucessivos anéis que a envolvem, da microrregião à Nação, bem como de sua posição em uma hierarquia de tamanhos urbanos; e c) **a organização espacial intra-urbana do processo de estruturação do espaço urbano-regional**.

A compreensão de que o fenômeno da urbanização, que põe em marcha o não só o processo de industrialização/metropolização como o de produção do espaço intra-urbano, apresenta dinâmicas espaciais hierarquizadas entre os seus diferentes núcleos, é de extrema importância para compreender como o espaço “intra-urbano” de Alvorada é constituído.

Analisamos, no capítulo anterior, o processo de segregação urbana de Alvorada em sua escala regional, mais especificamente dentro do processo de metropolização, e de como Alvorada assume dentro da hierarquia urbana a função habitacional. Cabe aqui, portanto, analisarmos a relação entre a segregação sócio-espacial e a produção/configuração do espaço intra-urbano, a partir desta especificidade.

Antes de analisarmos mais detidamente o caso de Alvorada é necessária a retomada da discussão sobre segregação, agora de forma mais ligada a sua dimensão intra-urbana, ou seja, de como a desigualdade social se expressa e é reproduzida pelo espaço intra-urbano de Alvorada.

Villaça (2001, p.142), define a segregação “*um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole*”. Apesar de destacar o papel da metrópole, o autor em sua obra entende que as chamadas regiões metropolitanas tratam-se na verdade de área metropolitana, na medida em que seriam apenas uma única cidade cujo núcleo está na metrópole (VILLAÇA, 2001, p.52). Apesar de não utilizarmos a definição de municípios metropolitanos como bairros, a segregação a nível inter-urbano, ou seja, de que existe uma segregação entre estes municípios é bastante interessante, sobretudo ao analisarmos o período que se estende até a década de 1980. Entretanto, com as reestruturações do capitalismo e da própria RMPA, podemos facilmente identificar processos de segregação no interior de seus territórios.

Os condomínios fechados são um exemplo da auto-segregação sócio-espacial identificada não só na metrópole, mas que vem se espalhando pelas regiões metropolitanas. Com o desenvolvimento das redes de infra-estrutura em transporte, energia e comunicação, que integra áreas distantes em um curto espaço de tempo, cada vez mais as classes médias se enclausuram em verdadeiros “enclaves habitacionais”. Desta forma, sob o discurso da busca de qualidade de vida, muitos indivíduos da classe média alta, procuram áreas distantes, mas dotadas de rodovias capazes de conectá-la não só ao centro político-econômico de forma relativamente rápida, mas até mesmo dos pontos intra-urbanos do município metropolitano.

Por outro lado, as formas de segregação ligadas com o processo de periferização habitacional, em relação à metrópole, passam também a ser verificadas no interior dos municípios metropolitanos. A saída das classes médias da metrópole para municípios do entorno, tem provocado um processo de revalorização do espaço intra-urbano, dividindo cada vez mais estes municípios em áreas distantes de seu centro comercial, assim como sem acesso a grande parte das infra-estruturas urbanas, ao passo que as classes médias ocupam lotes bem localizados e com maior densidade de equipamentos urbanos.

É possível, portanto, verificar no tecido intra-urbano um crescente processo de segregação sócio-espacial: de um lado as elites econômicas e políticas que atuam, principalmente de acordo com interesses imobiliários e empresariais, cada vez mais se “enclausurando” em recortes espaciais definidos e relativamente

homogêneos internamente; de outro, grande parte da população de baixa renda ocupando áreas periféricas longínquas, assim como, locais que proporcionam “baixa qualidade de vida”, devido à inexistência de serviços e de infra-estrutura de água, luz ou esgoto, por exemplo, e que, com freqüência, correspondem a áreas de grande risco de problemas ambientais.

Portanto, cabe aqui identificar de que forma o processo de produção e configuração do espaço intra-urbano de Alvorada produz/reproduz relações de segregação sócio-espacial, tanto as determinadas por relações sociais e funcionais de nível interurbano, como as mais diretamente ligadas a sua dinâmica interna.

3.1 Distrito Passo do Feijó: Loteamentos e Especulação Imobiliária

Enquanto o processo de urbanização no Rio Grande do Sul iniciava a formação de um aglomerado urbano ao longo do eixo formado pela BR-116, o território que formaria Alvorada, ainda pertencente à Viamão, se apresentava como fazendas responsáveis pela produção de leite e de alguns hortifrutigranjeiros comercializados em Porto Alegre.

Segundo as pesquisas de Vaz (2006, p.81) e relatos de Klagenberg (2006, p.255), o território de Alvorada foi formado por duas propriedades rurais: a da Família Feijó (Passo da Figueira), e na outra extremidade a propriedade da família Barcelos (o Passo da Figueira), que figuraram, como veremos a seguir, na vida política do município até hoje. Como podemos observar na Figura 08, em 1948 Viamão aprovou os dois primeiros lotes rurais na área que formaria o município.

Apesar de já apresentar loteamentos rurais, Alvorada somente vai apresentar seu primeiro loteamento urbano em 1949. Chamado de Passo do Feijó (Figura09), este loteamento foi implantado, não por acaso, na divisa com Porto Alegre (ao longo do Arroio Feijó), junto à Estrada Passo da Figueira, atualmente um prolongamento da Av. Baltazar de Oliveira Garcia de Porto Alegre, e que recebe o nome de Av. Presidente Getúlio Vargas.



Figura 08 e 09 – Os primeiros lotes rurais (à esquerda) e urbanos (à direita) do município. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação de Alvorada (SPH)

Assim como em outras cidades da RMPA (Canoas, Novo Hamburgo e mesmo Porto Alegre), e diretamente ligado ao acelerado processo de conurbação e metropolização que esta região passa a apresentar neste período, a década de 1950 representa um importante impulso no número de projetos de loteamentos urbanos.

Transformado no 3º Distrito Passo do Feijó em 1952, pela Lei Municipal n.º 216 de Viamão, o território que veio a formar o município de Alvorada, já apresentava 16 loteamentos aprovados. Entre 1952 até a 1954 foram ainda aprovados 8 loteamentos, totalizando 24 loteamentos aprovados durante este período (Quadro 6).

Como podemos verificar na figura 10, os loteamentos urbanos aprovados entre 1949 e 1954, se concentram ao longo da Estrada Passo do Feijó (Av. Presidente Getúlio Vargas), com as exceções dos lotes rurais, do loteamento Torotama, junto à Estrada Caminho do Meio (prolongamento da Av. Protásio Alves), próximo à Viamão. Sendo a principal conexão com Porto Alegre, que é o destino de trabalho da maior parte de sua população, esta estrada vai se configurando como a principal via estruturadora da configuração espacial de Alvorada.

Nome loteamento	Ano Aprovação	Número lotes	Área loteamento (ha)	Área lotes (m ²)	Características Lotes
Chácara do Tordilho	1948	183	74,88	3700	Rural
Vila São Pedro I	1948	96	76,85	5 a 6000	Rural
Vila Passo do Feijó	1949	1185	85,67	250 a 1900	Urbano
Vila Torotama	1949	245	12,78	360	Urbano
Vila São Francisco	1950	249	41,08	500 a 1000	Urbano
Vila São Pedro II	1950	382	22,14	360 a 600	Urbano
Vila União	1951	244	14,68	500	Urbano
Vila da Figueira	1951	532	25,80	300 a 500	Urbano
Vila Central	1951	388	23,25	360 a 2000	Urbano
Vila Fontoura	1951	454	100,00	400 a 550	Urbano
Vila Taimbé	1951	418	17,81	324	Urbano
Vila Maringá	1952	939	36,10	300 a 400	Urbano
Vila Duas Figueiras	1952	494	30,24	400 a 600	Urbano
Vila Isabel	1952	182	25,41	1000	Urbano
Vila Primavera	1952	196	15,86	300 a 900	Urbano
Vila Bela Vista	1952	884	49,30	440	Urbano
Vila Aparecida	1953	100	60,14	3500	Urbano
Vila Tijuca	1953	967	55,98	440	Urbano
Vila Icaraí	1954	290	13,33	360	Urbano
Vila Pindorama	1954	148	17,15	300	Urbano
Vila Primavera - prolongamento	1954	59	2,33	250 a 300	Urbano
Vila Maria Regina	1954	1025	56,03	300 a 390	Urbano
Vila Sumaré	1954	701	34,24	300 a 370	Urbano
Vila Jundiáí	1954	573	27,44	360 a 440	Urbano
Total	-	10.934	918,49	-	-

Quadro 06 – Loteamentos aprovados no município entre 1948 e 1954. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbanístico e Habitação (SPH) de Alvorada. Elaborada por William da S. Papi.

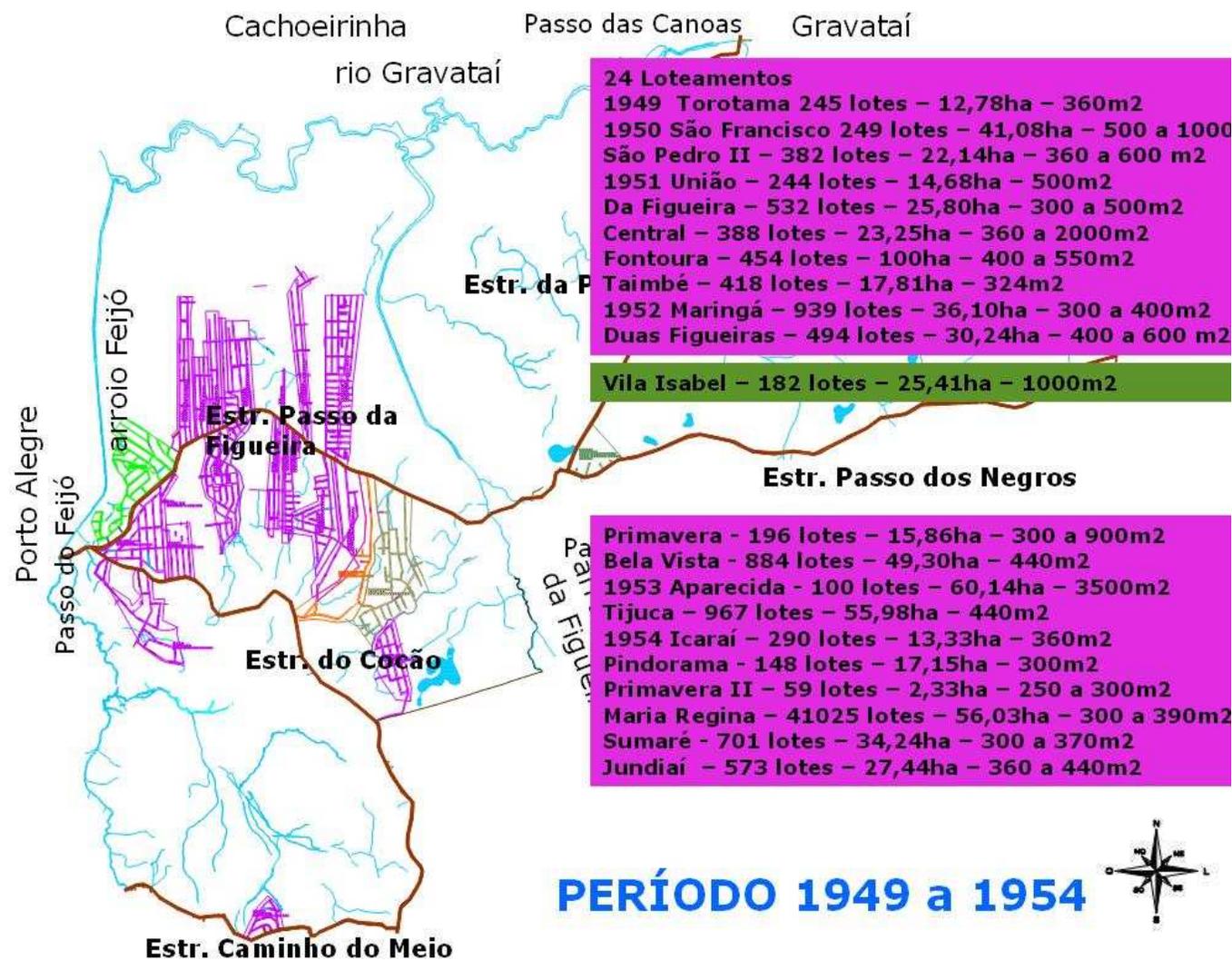


Figura 10 - Projetos de loteamento aprovados no período entre 1949 e 1954 indicados em roxo. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação de Alvorada (SPH)

Além da Av. Presidente Getúlio Vargas, a Av. Frederico Dihl (Estrada do Cocão), vai ganhando importância na medida em que se comunica com a própria Estrada Passo do Feijó e com o Caminho do Meio (Protásio Alves), que ao se encontrarem terminam na Av. Bento Gonçalves, já no município de Viamão. Além dos loteamentos já existentes no período 1949-1954, a crescente importância desta via urbana para a atração de novos loteamentos habitacionais, se verifica ao analisarmos os projetos aprovados entre 1955 e 1960 (Quadro 07), onde, juntamente com a Av. Getúlio Vargas, passa a atrair uma importante parcela de loteamentos em seus arredores, como verificado na Figura 11.

Este fenômeno se explica pelo fato de que a Av. Frederico Dihl, na verdade, é uma bifurcação da Pres. Getúlio Vargas, junto ao término da Av. Baltazar de Oliveira Garcia, ou seja, na entrada do município. Desta forma, esta estrada responde a sua funcionalidade urbana tal qual a “avenida principal”: a de comunicar Alvorada com Porto Alegre, viabilizando assim o deslocamento dos trabalhadores para a capital.

Nome loteamento	Ano Aprovação	Número lotes	Área loteamento (ha)	Área lotes (m ²)	Características Lotes
Vila Intersul 1ª e 2ª etapas	1955	1511	91,06	360	Urbano
Vila Tupã	1955	220	10,88	360	Urbano
Vila Caxambú	1955	162	7,18	360	Urbano
Vila Maria	1955	452	22,32	360	Urbano
Vila Formosa	1955	901	49,63	360 a 450	Urbano
Vila Agriter 1	1956	823	40,98	360	Urbano
Parque Residencial Piratini	1956	1511	80,00	360	Urbano
Vila Jardim Salomé	1956	579	30,89	360	Urbano
Vila São Lourenço	1957	209	10,15	360	Urbano
Vila Intersul 3ª etapa	1959	1014	55,47	360	Urbano
Vila Jardim Maringá	1959	206	11,13	360	Urbano
Vila Intersul 4ª etapa	1959	1086	63,29	360	Urbano
Vila Agriter 2ª fase	1959	257	25,00	360	Urbano
Vila Americana	1960	637	78,26	300	Urbano
Total	-	9.568	576,24	-	-

Quadro 07 – Loteamentos aprovados entre 1955 e 1960. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbanístico e Habitação (SPH) de Alvorada. Elaborada por William da S. Papi.

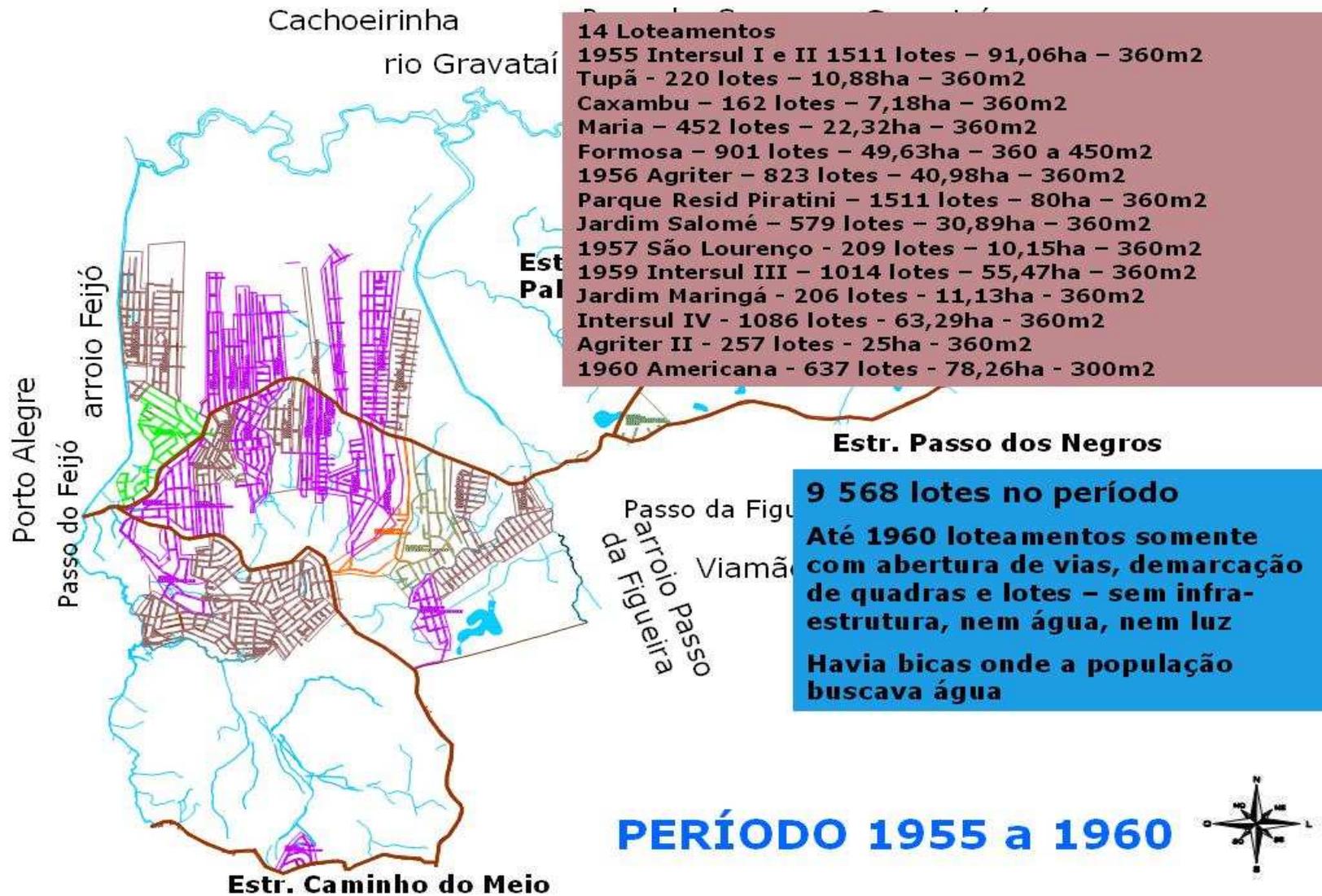


Figura 11 – Projetos de loteamento aprovados no período entre 1955 e 1960 indicados em marrom. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação de Alvorada (SPH)

Ao final da década de 1950, o território do 3º Distrito Passo do Feijó, já possuía uma importante parcela de sua área loteada. É bem verdade que, em grande parte, os lotes não estão ocupados, e nem mesmo apresentam infraestrutura. Entretanto, já se apresenta como indicativo de que esta área passaria a participar do processo de formação da RMPA.

Segundo Rigatti (1983, p.136), o grande impulso da atividade imobiliária através de loteamentos urbanos na década de 1950 é significativo em diversos municípios da atual RMPA. Comparando dados disponíveis à época, o autor identifica que enquanto em Novo Hamburgo correspondem a aproximadamente 50%, e em Canoas 83,34% das áreas loteadas até 1980, em Alvorada este período corresponde a apenas 26%.

Ao correlacionarmos o processo de parcelamento do solo e de transformação territorial, verificado em Canoas, Novo Hamburgo e Alvorada, com a dinâmica econômica, principalmente industrial destes municípios, percebemos uma relação direta entre área loteada e desempenho industrial.

Segundo dados do Censo Industrial do IBGE, em 1960, Canoas já apresentava 110 estabelecimentos industriais empregando 2237 pessoas; Novo Hamburgo, 368 estabelecimentos com 9893 trabalhadores; o município Viamão, ao qual pertencia Alvorada na época, apenas 32 estabelecimentos, com 232 pessoas ocupadas.

Sendo assim, o principal fator de atração dos agentes loteadores em Canoas e Novo Hamburgo é a crescente capacidade de absorção de mão-de-obra que estes municípios em processo de industrialização apresentam, tendo como vantagem locacional para a implantação de loteamentos habitacionais, a proximidade de áreas de maior oportunidade de trabalho.

Neste momento, Alvorada se encontra ainda como um distrito de Viamão, desconexo da economia regional, servindo antes como um bairro periférico de Porto Alegre destinado a absorver a crescente demanda por habitação dos migrantes trabalhadores, do que parte do território de Viamão. Sendo assim, vai se tecendo de acordo com os movimentos de periferização de trabalhadores de Porto Alegre, advindos, em sua grande maioria, do interior do estado do RS.

Neste sentido, diferentemente do caso de Canoas, a lei de parcelamento do solo instituída em Porto Alegre em 1954 tem grande importância no processo de loteamento do território alvoradense. O aumento das exigências para os

loteamentos, ligados a garantias de infra-estrutura, reserva de áreas de uso e serviços públicos, tornaram, muitas vezes, mais lucrativo o uso da terra como forma de poupança ou para obtenção de lucros futuros através da especulação imobiliária. Articulado à especulação imobiliária, o adensamento das áreas mais próximas ao centro e sub-centros da cidade e a diminuição de áreas próprias para loteamentos habitacionais, ou cuja implantação não implicassem grandes investimentos de adequação para tal finalidade, trouxe consigo o aumento do preço da terra. Como conseqüência, veremos a crescente expulsão das camadas mais populares para os municípios metropolitanos, onde o preço da terra era mais baixo, devido à falta de infra-estrutura, grande oferta, entre outros fatores.

Como já analisado no capítulo anterior, o processo de urbanização brasileira se caracterizou não só por um processo de conurbação e metropolização resultante do acelerado processo de industrialização verificado no país a partir da década de 1930, mas também pela explosão demográfica. Dentre os fatores que explicam a explosão demográfica nas áreas metropolitanas, estão a migração de grande parte da população das regiões agrícolas, resultante da modernização das relações de produção no campo sem reforma agrária, e a queda na taxa de mortalidade não acompanhada pela taxa de natalidade. Com a grande concentração populacional, emerge, entre os diversos problemas sociais decorrentes deste fenômeno, uma crescente demanda por lotes para habitação.

O caso da RMPA como um todo obedece a esta regra geral observada no país. Desta forma, uma das saídas possíveis para a acomodação da contradição aumento da demanda x “escassez” de lotes, foi o transbordamento da capital não só em direção aos municípios que atraem para si um importante processo de desenvolvimento econômico, através de crescente industrialização (Canoas e Novo Hamburgo), mas também para municípios que ainda não apresentavam importância funcional urbana dentro da nascente RMPA, e que, por este entre outros fatores, vai apresentar um preço mais baixo em seus lotes (o caso de Alvorada).

Dentre os fatores que determinam um baixo valor da terra nestes municípios estão além da localização (pelo tempo de deslocamento da força de trabalho), a falta de regulamentações ou de exigência de seu cumprimento sobre a implantação de loteamentos e a conseqüente falta de infra-estrutura oferecida por estes municípios.

Analisando as regulamentações legais existentes até o final da década de 1950 em Alvorada, Rigatti (1983) destaca a fragilidade do regramento do

parcelamento e uso do solo. No nível Federal, através do Decreto-Lei nº 58, de 1937, regulamentado pelo Decreto nº 3079 de 1938, a responsabilidade de regulamentação do parcelamento do solo urbano foi repassada aos entes municipais e órgãos sanitários. Em nível estadual, a legislação se restringe ao Código Sanitário do Estado de 1938 e à Circular nº 1/53, do Departamento Estadual da Saúde, que estabeleceram alguns requisitos a serem observados no parcelamento do solo urbano, muito frágeis e mais ligados a questões sanitárias dos lotes.

Desta forma, coube ao Poder Municipal a regulamentação desta questão. Anterior inclusive à legislação de Porto Alegre, a Lei Municipal nº 225/1952, referente às regras em de parcelamento do solo vigentes em Viamão, apresenta poucas exigências em relação à infra-estrutura dos loteamentos e é bastante “flexível” em relação aos espaços destinados a equipamentos públicos. Sendo assim, como destaca Rigatti “... *Pela situação de Alvorada, depreende-se que, para a Prefeitura de Viamão, nunca surgiu o caso de se exigir a infra-estrutura mencionada na Lei*” (Rigatti, 1983, p. 72).

Em 1959, a Lei Municipal de nº 557 passa a apresentar uma maior exigência quanto às infra-estruturas exigidas e maior clareza quanto às definições de áreas e equipamentos públicos a serem observados nos loteamentos, assim como seus prazos de implementação e penalidades para transgressão ou não observância das exigências da Lei. Tendo grande parte dos loteamentos do período já aprovados, seus efeitos somente puderam ser observados no período seguinte que, como veremos adiante, não foram os esperados.

Desta forma, diferentemente dos municípios que, como Canoas, apresentam grande importância econômica e industrial, Alvorada tem nos loteamentos da década de 1950 uma espécie de reserva de terras de baixo custo, devido à excessiva oferta de lotes (bastante acima da demanda, como veremos a seguir) e pela inexistência de infra-estrutura, destinada à absorção dos migrantes cujo trabalho, em sua maioria em Porto Alegre, não provê remuneração suficiente para a aquisição da habitação na metrópole.

Analisando o processo de loteamento em Alvorada entre 1961 e 1965 (Quadro 08), ano de emancipação do Município, percebemos uma importante queda no número de empreendimentos e nas áreas loteadas. Apesar do reduzido número de loteamentos, a situação antes descrita não se alterou significativamente.

Dentre os 9 loteamentos do período, dois são rurais, mas que não se consolidaram completamente desta forma. O sítio dos açudes hoje apresenta a área de partes de seus lotes sendo parcelada com ocupações de baixa renda. Já o Sítio Estância Grande, apresenta parte de sua área utilizada pelo Distrito Industrial Alvorada-Viamão (DIAV).

Dentre os demais loteamentos, como pode ser observado na Figura 12, correspondem ao preenchimento de pequenos vazios da malha de loteamentos, com exceção da Stela Maris que, antes de se configurar como loteamento vizinho da Vila Torotama em um futuro processo de integração, parece compartilhar com o loteamento vizinho um dos primeiros processos de segregação intra-urbanos do município de Alvorada.

Nome loteamento	Ano Aprovação	Número lotes	Área loteamento (ha)	Área lotes (m ²)	Características Lotes
Vila Nova Setembrina	1961	249	12,58	360	Urbano
Vila Morumbi	1961	193	10,00	360	Urbano
Jardim Stella Maris	1962	731	43,31	360	Urbano
Vila Tuiuti	1962	179	10,01	360	Urbano
Sítio do Açude	1963	106	40,19	3400	Rural
Parque São Caetano	1963	885	48,17	360	Urbano
Vila Barcelos	1963	61	3,45	360	Urbano
Vila Cedro	1963	725	45,29	360	Urbano
Sítio Estância Grande ¹⁰	1964	194	67,99	3300	Rural
Total	-	3.323	280,99		

Quadro 08 – Loteamentos aprovados entre 1961 e 1964. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbanístico e Habitação (SPH) de Alvorada. Elaborada por William da S. Papi.

A situação destes loteamentos, completamente afastados da área de adensamento populacional, permanece precária até hoje, com pouca infra-estrutura, altos índices de pobreza e de violência. A Vila Stela Maris, até início da década de 1983, não possuía pavimentação, a iluminação pública era extremamente precária e

¹⁰ Até 2005 o loteamento Sítio Estância Grande não teve nenhum dos seus lotes edificados, somente os próximos a Av. Pres. Getúlio Vargas, antiga rua Cândido Pinheiro de Barcelos, conhecida inicialmente como Estrada Passo dos Negros, que formam o Distrito Industrial da CEDIC, hoje responsabilidade da SEDAI.

não existia rede pública de abastecimento de água potável, sendo disponibilizada a água através de caminhões pipas¹¹.

Ao final de 1965, percebemos que as áreas localizadas ao longo das avenidas Presidente Getúlio Vargas e Frederico Dohl já estão loteadas formando uma densa “mancha reservada a lotes habitacionais”, localizada próxima à divisa com Porto Alegre em sua ligação com a Av. Baltazar de Oliveira Garcia.

Em relação a esta situação são necessárias algumas reflexões. A primeira delas diz respeito ao uso do termo “mancha reservada a lotes habitacionais” ao invés de mancha urbana, e a segunda diz respeito à constatação de que esta mancha está diretamente ligada à conexão do município com a metrópole pela Av. Baltazar de Oliveira Garcia, não sendo observado, neste período, grande interesse pela conexão via Estrada Caminho do Meio (Av. Protásio Alves).

Como já havia sido indicado antes, ao final de 1965, Alvorada apresenta seus loteamentos estruturados apenas pela abertura de vias, sem qualquer infraestrutura, na grande maioria dos casos, e pelo estaqueamento. Além disso, como veremos no próximo período, o índice de ocupação dos lotes aprovados é extremamente baixo e está diretamente ligado a loteamentos próximos à Av. Presidente Getúlio Vargas e à sua proximidade com Porto Alegre. Desta forma, não continham em si os atributos e equipamentos que o configurassem como uma mancha efetivamente urbana, tais como infra-estrutura (vias pavimentadas, iluminação pública, redes de água e esgoto, etc.), comércio, equipamentos de serviço público, ou mesmo, grande densidade de construções habitacionais. O território do ainda 3º Distrito passo do Feijó se configurou mais como uma mancha de reserva para habitação, resultado da intensa atividade de pequenos especuladores de terra do que um processo efetivo de configuração de um espaço urbano.

¹¹ Caracterizações pelo professor de Alvorada Carlos Augusto T. de Sá a partir do relato de sua mãe, ex-moradora do bairro entre 1979 e 1983, quando se mudou para Canoas devido aos constantes assaltos (Raízes de Alvorada, 2006: p. 268 e 269).

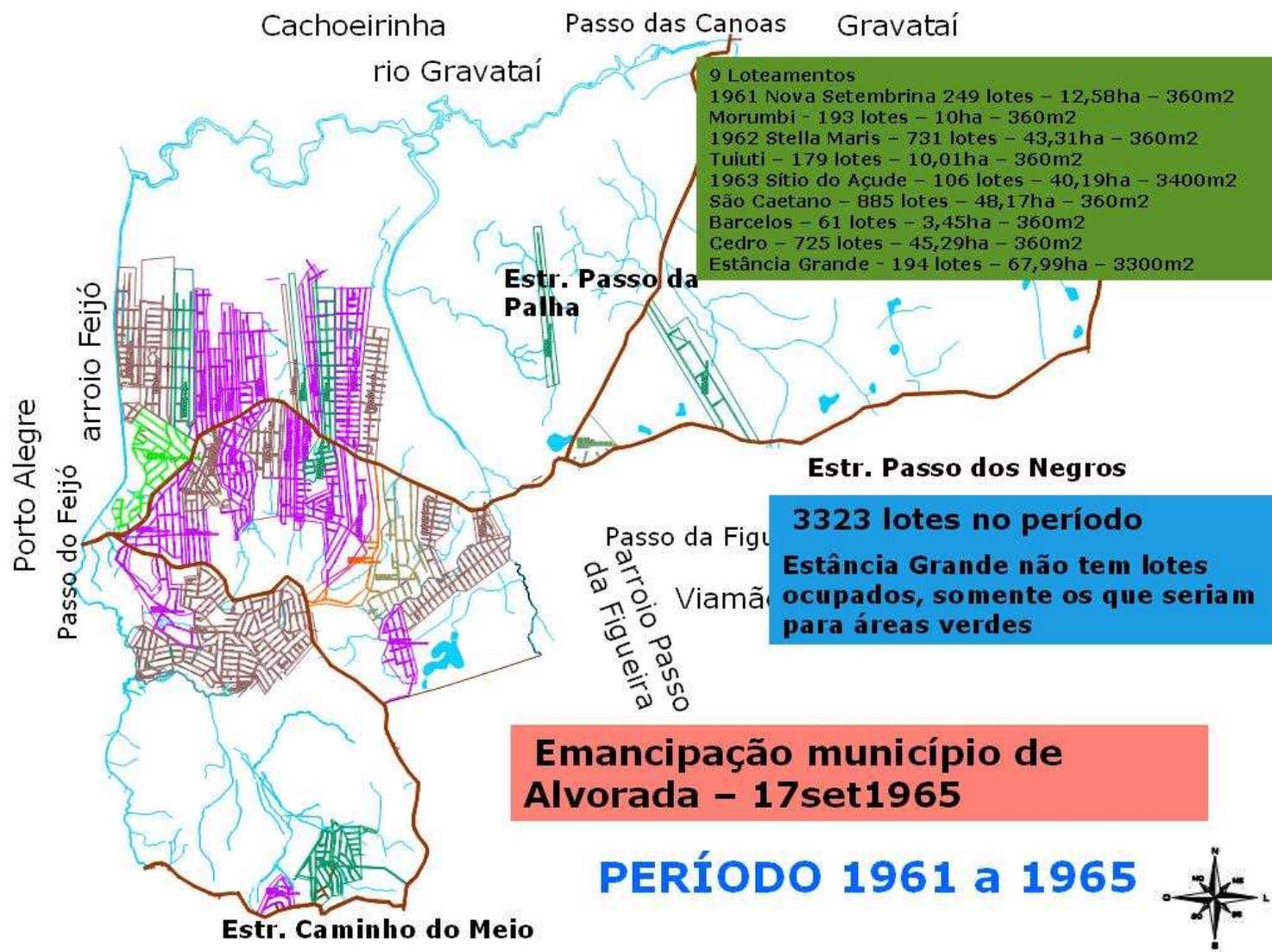


Figura 12 – Projetos de loteamento aprovados no período entre 1961 e 1964 indicados em roxo. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação de Alvorada (SPH)

No entanto, apesar de, neste momento, o território de Alvorada ainda não apresentar a efetiva configuração urbana, o município, e os loteamento são a prova disto, participa deste processo de urbanização da RMPA. Além disso, durante este período são determinadas fortemente as formas que o tecido urbano de Alvorada vai assumir ao longo de sua trajetória.

Entre os fatores determinantes da configuração espacial intra-urbana de Alvorada, além da inexistência de infra-estrutura, está a forma como as terras foram parceladas. Analisando o Quadro 09, a partir dos estudos de Rigatti (1983), é possível verificar que os agentes loteadores do 3º Distrito Passo do Feijó são, na sua grande maioria, pessoas físicas ou jurídicas de pequeno porte, muitas vezes sem ligação direta com o mercado imobiliário, residentes em Porto Alegre. Esta característica dos agentes loteadores nos leva a crer¹² que, pessoas com alto poder aquisitivo passam a adquirir áreas de terra disponibilizadas a venda pelo parcelamento das antigas fazendas existentes no Distrito, para posterior parcelamento e venda de lotes para moradia.

Nome loteamento	Agente Loteador	Características Lotes
Chácara do Tordilho	Carlos Lubisco e Cia. (POA)	Rural
Vila São Pedro I	Pedro Amandio Stumpf (POA)	Rural
Vila Passo do Feijó	Paulo da C. Silva e Flávio da C. Silva	Urbano
Vila Torotama	Gil Azambuja Fortuna	Urbano
Vila São Francisco	Francisco Marc. da Silva	Urbano
Vila São Pedro II	Ernesto Pedro Panitz (POA)	Urbano
Vila União	Armando Bernardi	Urbano
Vila da Figueira	Amantéa Machado e Cia.	Urbano
Vila Central	Celso Severino da Silva (POA)	Urbano
Vila Fontoura	Judith T. da Fontoura (POA)	Urbano
Vila Taimbé	Madeiraira Taimbé Ltda. (POA)	Urbano
Vila Maringá	Maringá Com. e Imob. Ltda. (POA)	Urbano
Vila Duas Figueiras	Fortunato F. Zanotto (POA)	Urbano
Vila Isabel	Eduardo Cristiano Konrad (Viamão)	Urbano
Vila Primavera	Thalita M. Khun (POA)	Urbano

¹² A origem e as redes sociais de pequenos agentes loteadores são um ótimo tema para estudos mais aprofundados buscando entender qual o papel dos pequenos agentes imobiliários e de suas relações de cooperação/conflito com o grande capital imobiliário que hoje, cada vez mais, domina as relações comerciais de loteamentos e da produção habitacional no ambiente urbano.

Vila Bela Vista	Frederico Dihl (Viamão)	Urbano
Vila Aparecida	Fernando Silv. e outros (POA)	Urbano
Vila Tijuca	Pedro A. Godoy (Viamão)	Urbano
Vila Icaraí	José Axelrud (POA)	Urbano
Vila Pindorama	Olavo José Kuhn (POA)	Urbano
Vila Primavera - prolongamento	Calógero La Porta (POA)	Urbano
Vila Maria Regina	Arquimino M. de Souza (POA)	Urbano
Vila Sumaré	José Axelrud (POA)	Urbano
Vila Jundiá	José Axelrud (POA)	Urbano
Vila Intersul 1ª e 2ª etapas	Cia. Intersul de Invest. (POA)	Urbano
Vila Tupã	Antônio S. Neto (Viamão)	Urbano
Vila Caxambú	Florian P. Primo (POA)	Urbano
Vila Maria	Irmãos Francisconi e Cia. (POA)	Urbano
Vila Formosa	Afonso P. Feijó (POA)	Urbano
Vila Agriter 1	Territorial Agrícola S/A (POA)	Urbano
Parque Residencial Piratini	Pedro A. Godoy e Rubens Assmus (Viamão)	Urbano
Vila Jardim Salomé	Podario V. Ferreira Sob e Eva A. Barcelos (POA)	Urbano
Vila São Lourenço	Florian P. Primo (POA)	Urbano
Vila Intersul 3ª etapa	Cia. Intersul de Invest. (POA)	Urbano
Vila Jardim Maringá	Arno da Silva Feijó (Viamão)	Urbano
Vila Intersul 4ª etapa	Cia. Intersul de Invest. (POA)	Urbano
Vila Agriter 2ª fase	Territorial Agrícola S/A (POA)	Urbano
Vila Americana	Imoiliária Americana (POA)	Urbano
Vila Nova Setembrina	Mucio M. de Oliveira (POA)	Urbano
Vila Morumbi	José Axelrud (POA)	Urbano
Jardim Stella Maris	Com. e Territ. Stella Maris (POA)	Urbano
Vila Tuiuti	Urbanizadora Urbi Ltda. (POA)	Urbano
Sítio do Açude	José Barcelos Guimarães e Norberto B. Guimarães	Rural
Parque São Caetano	Frederico Dihl (Viamão)	Urbano
Vila Barcelos	Átila Silva de Barcelos	Urbano
Vila Cedro	Eulio B. da Silva e José G. B. Paris Neto (POA)	Urbano
Sítio Estância Grande	Olinto J. de Oliveira (POA)	Rural

Quadro 09 – Agentes loteadores no período entre 1948 e 1965. Fonte: Rigatti, 1983. Elaborada por William da S. Papi.

Sem qualquer intervenção ou mediação por parte da Prefeitura de Viamão, as terras do Distrito foram sendo “esquartejadas” pelos diversos agentes loteadores deste período de forma quase que aleatória, visto que a única orientação obedecida nos loteamentos, diretamente ligada à atração exercida pela metrópole, é a ligação dos lotes com as avenidas principais¹³. O resultado deste processo foi um espaço totalmente fragmentado, visto que os loteamentos não eram contínuos, o que levou Rigatti (2006, p.224) a intitular um de seus trabalhos de “Alvorada, ou de como se constrói uma cidade aos pedaços”.

Por conseqüência, os loteamentos foram assumindo formas estreitas em largura e de grande extensão em profundidade em relação à via principal. Muitas vezes, as vias perpendiculares às vias estruturadoras do loteamento (mas paralelas à Av. Presidente Getúlio Vargas) eram bastante distantes entre si. Além disso, a maioria dos loteamentos não previa comunicações viárias entre si, como podemos perceber pela figura 06, gerando quadras contíguas, mas cujo acesso passa a ser distante.

Se analisarmos, por exemplo, as vilas Sumaré e da Figueira, percebemos que, apesar de distarem aproximadamente 620 metros, apresentam ligação apenas pelas Av. Pres. Getúlio Vargas e Itararé que distam uma da outra, em média, aproximadamente 1,05 km. Desta forma o deslocamento interno entre as duas vilas, à exceção da utilização de desvios por pequenas ruas, por vezes não pavimentada, pode se aproximar de 1,5 km.

¹³ A Av. Presidente Getúlio Vargas, assim como as avenidas principais de muitos municípios do interior, era e ainda é chamada por muitos moradores, principalmente os mais antigos e vindos dos municípios do interior, de “faixa”, local onde não só embarcava em transportes para a metrópole como se adensava o pequeno comércio local.

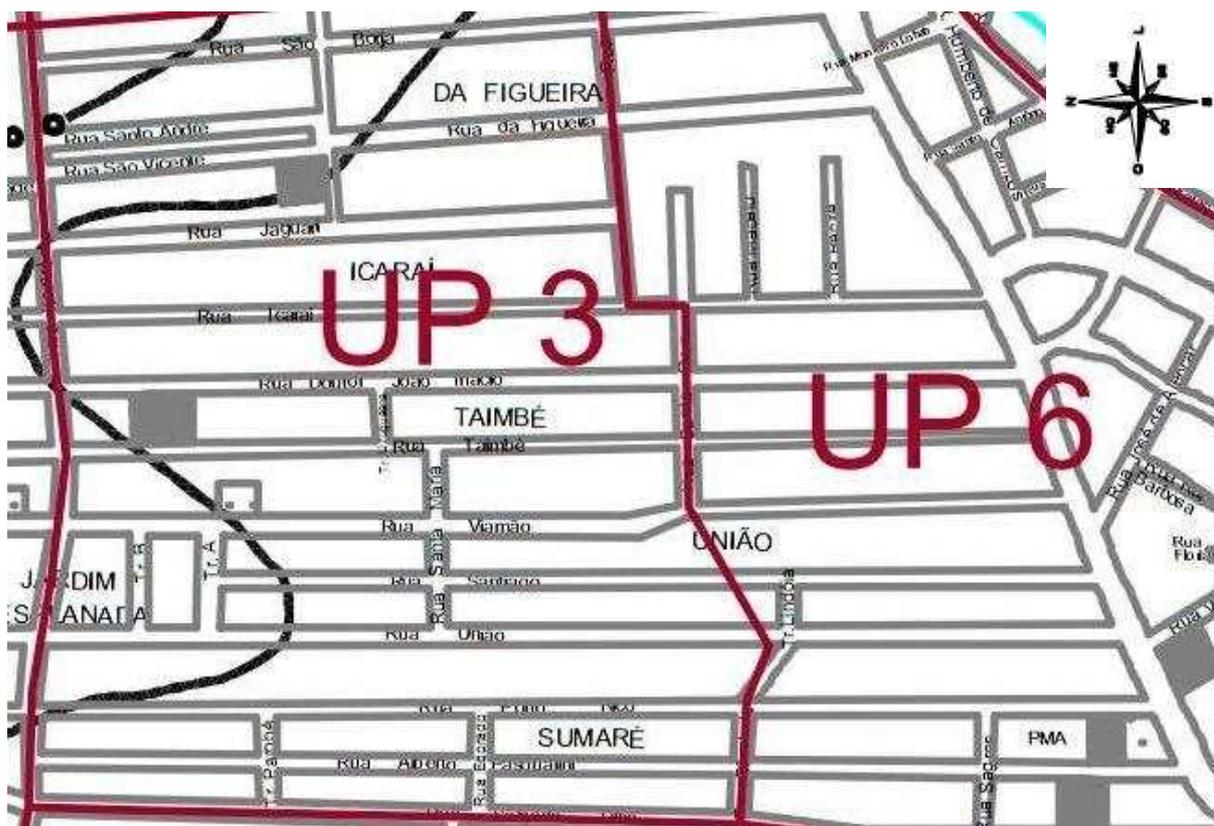


Figura 13 – Em destaque as vilas Sumaré, União, Taimbé, Icarai e Da Figueira. Como percebemos apresentamos loteamentos bastante estreitos e profundos, e com poucas conexões entre si. Ao sul a Av. Presidente Vargas como a via mais larga em curva; e ao norte e paralela à Av. Itararé, a segunda linha em vermelho. Fonte: Plano de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Alvorada. Elaborada por William da S. Papi.

Até hoje praticamente inexistem vias alternativas paralelas com a Av. Presidente Getúlio Vargas ou à Frederico Dohl. Ao norte, e formando um novo corredor viário que liga Alvorada à Zona Norte de Porto Alegre via Vila Americana, a Avenida Itararé apresenta-se como via alternativa, ligando-se ao bairro Sarandi de Porto Alegre.

Entre as Avenidas Getúlio Vargas e Frederico Dohl, também poderíamos destacar a Av. Dutra, que se inicia no entroncamento das avenidas citadas e se estende até a Av. Maringá que, além de apresentar o hospital municipal em suas proximidades, liga as três avenidas, possibilitando o acesso, via Estrada do Cocão à RS-40 em Viamão.

Sendo assim, além de acumular problemas ligados à falta de infra-estrutura e da pequena quantidade de espaços reservados para equipamentos e espaços públicos, a configuração do espaço intra-urbano de Alvorada acumula ainda o problema da baixa conectividade entre as diferentes vilas o que reforça a condição de cidade dormitório.

Esta característica do espaço urbano de Alvorada, de um lado, privilegia o surgimento de um grande número de pequenos estabelecimentos comerciais no interior das pequenas vilas, reforçando o consumo local das mercadorias básicas. De outro, a distância significativa entre a vila e a área central do município, torna mais atrativa a compra de mercadorias na capital, seja pelo comércio mais diversificado, seja pela possibilidade de aproveitamento do tempo de intervalo ou mesmo após o término do turno de trabalho para o consumo na capital, dificultando a formação e o uso de um centro urbano local.

Além das implicações para a mobilidade urbana e para o desenvolvimento do comércio e serviços locais, a baixa conectividade entre vilas viabiliza a constituição de territórios de controle paralelo (que serão abordados no próximo capítulo), devido à estruturação de um espaço fragmentado e desconexo, mesmo internamente, facilitando o controle territorial de grupos sociais vinculados ao tráfico e demais formas de criminalidade.

Entretanto, nos parece que neste período estas questões ainda não estão postas, visto que ainda estamos falando de décadas anteriores à de 1970, período em que Alvorada ainda não havia se emancipado e em que a criminalidade ainda era incipiente. Desta forma, neste momento, nos interessa o fato de como este fenômeno explica mais diretamente a produção e a configuração que o espaço intra-urbano de Alvorada vai assumir nas décadas seguintes, a partir de sua relação com a metrópole.

As formas desconexas internamente e fortemente ligadas às avenidas principais assumidas pelos loteamentos habitacionais, que ainda não haviam se consolidado enquanto ocupação, materializam, na verdade, as relações de polarização que Porto Alegre exerce sobre Alvorada. Na verdade, são loteamentos projetados para a circulação de trabalhadores que através destas avenidas se deslocam à capital, seja como força de trabalho, seja como consumidor, no centro de Porto Alegre ou mesmo nos sub-centros comerciais, em especial, ao existente na Av. Assis Brasil (Passo da Areia), devido a sua proximidade.

Sendo assim, o processo de loteamento do território de Alvorada até a sua emancipação, reflete a função que o município vai assumindo dentro da hierarquia urbana da RMPA: a de cidade dormitório, com sua estrutura voltada para os movimentos pendulares de trabalhadores de Porto Alegre.

Após sua emancipação, Alvorada vai passar aproximadamente 15 anos sem aprovar loteamentos. Este fato é resultado, como destacado antes, de características deste período: o de intensa especulação imobiliária sem a efetiva demanda por lotes.

3.2 Alvorada: Ocupação e os Novos Padrões de Loteamento

No período entre 1948 e 1964, os loteamentos apresentam áreas relativamente pequenas e os agentes loteadores são, em sua grande maioria, pessoas físicas que adquiriram lotes através do parcelamento de antigas fazendas.

Em momentos subseqüentes, alguns destes agentes loteadores vão apresentar grande peso político no município. Com poucas exceções, a grande maioria dos loteadores do território alvoradense é residente em Porto Alegre. Entretanto, verificamos que parentes, ou mesmo os próprios loteadores, passam, a partir de 1965, a figurar na vida política de Alvorada, sobretudo aqueles residentes no município de Viamão.

Através da Lei nº 5026, de 17 de setembro de 1965, o 3º Distrito Passo do Feijó é emancipado, tornando-se o município de Alvorada. Segundo relato de Irineu Luiz da Silveira¹⁴, um dos líderes do “movimento” de emancipação do município foi Elisardo Duarte Neto, vereador na primeira legislatura do município e prefeito de Alvorada entre os anos de 1973 e 1977. Elisardo Duarte Netto era genro de Frederico Dihl, que fora prefeito de Viamão, assim como agente loteador no município, dono dos loteamentos Vilas São Caetano e Bela Vista, além de receber em homenagem o nome da segunda principal avenida do município.

Entre 1969 e 1973, o prefeito do município de Alvorada foi Pedro Antônio Godoy, eleito novamente em 1989, residente em Viamão e, como vimos no Quadro 9, loteou as Vilas Tijuca e Piratini. Seu vice-prefeito era Normélio Pereira Barcellos, herdeiro de proprietários de terra na região e parente de loteadores.

Na primeira legislatura dentre os sete representantes legislativos, um era da família Feijó (Cláudio Lopes). Além das candidaturas, Rigatti destaca ainda que “... vários membros da família Feijó foram prefeitos ou tiveram cargos públicos.”(1983, p.89). As famílias Feijó e Barcelos figuram até hoje na vida política do município. Em

¹⁴ Relato reproduzido por Vera Lúcia Maciel Barroso (historiadora e professora da Faculdade de Porto Alegre - FAPA, Porto Alegre-RS) em Raízes de Alvorada, 2006: p. 117)

fins da década de 1980, Léo Barcelos foi eleito prefeito de Alvorada e seu filho Márcio Barcelos, desde 1997 vem sendo eleito como vereador, e atualmente ocupa a pasta da Secretaria Municipal de Captação de Recursos e Investimentos (SMCRI).

Desta forma, se verifica a íntima relação entre posse da terra e o poder político do município. Além de capitalizar peso político através da venda dos lotes, esta relação é bastante intrigante, visto que os loteamentos eram aprovados pela própria prefeitura, sendo possível, desta forma, deduzir os motivos pelos quais o poder público se eximiu do papel licenciador e fiscalizador dos projetos de loteamento no município.

Retomando a análise do processo de produção e configuração do espaço intra-urbano de Alvorada, após sua emancipação em 1965, o município passa por um período de aproximadamente 15 anos sem apresentar um projeto de loteamento. A partir do que foi posto para o período anterior, podemos elencar alguns fatores que contribuem para esta situação.

Em primeiro lugar, a década de 1950 se configura como um período de intenso processo de loteamento em grande parcela dos municípios da região metropolitana. Além disso, durante as décadas de 1950 e 1960, foram emancipados 10 municípios hoje pertencentes à RMPA, dos quais três, estão localizados entre Porto Alegre e Novo Hamburgo: Cachoeirinha, Esteio e Sapucaia do Sul. Desta forma, a oferta de lotes para habitação, além daquelas oferecidas pelos demais municípios da conurbação já constituídos há mais tempo (Canoas, Gravataí, Guaíba, Viamão, entre outros) supera em muito a demanda da época. Como consequência, muitos são os lotes disponíveis à compra e construção de residências. Rigatti (1983, p. 169), com base nos estudos realizados em 1972 pela Prefeitura Municipal de Alvorada para cobrança do IPTU, evidencia que:

Observando os resultados por loteamento, temos que, dos 46 considerados, apenas 7 possuem ocupação dos lotes superior a 50%. Em relação ao total, 28,70% dos lotes são ocupados e 71,30% são vagos, podendo-se constatar que a grande oferta de terra para habitação, até 1972, não tem correspondência com a população que, de fato, ocupa os lotes.

Em segundo lugar, Rigatti (1983) destaca ainda o papel da legislação existente para os loteamentos que passa a ser mais rígida em suas exigências em infra-estrutura, tornando assim a implantação do loteamento mais cara.

Como visto anteriormente, em 1959, Viamão promulga uma lei de parcelamento do solo relativamente rígida, prevendo a implantação infra-estrutura, prazos para sua implantação, áreas verdes e institucionais, assim como penalidades para o descumprimento. Apesar disso, na prática, no 3º Distrito Passo do Feijó, estes regramentos não foram observados na aprovação dos loteamentos ou, quando foram, não foram implementadas na grande maioria dos loteamentos.

Alvorada, após sua emancipação, promulga a Lei nº 20 de 1969 regrido o parcelamento do solo, diminuindo a área mínima dos lotes para 300 m², frente aos 360m² determinados pela Lei nº225/52 (RIGATTI, 1983, p. 71). Como bem observa Rigatti (1983, p. 76) o tamanho mínimo dos lotes é reduzido para 275m², pela Lei nº 75/1980, e, em menos de seis meses, para 175m² com a Lei nº 78/1980, o que vem a privilegiar a aprovação do projeto do loteamento Algarve, então do grupo Bolognesi, aumentando em quase duas vezes o número de lotes por área, em relação à legislação anterior, ainda no período em que o município pertencia ao território de Viamão.

Entretanto, mesmo com a redução das exigências da nova lei, inclusive no que diz respeito à discriminação dos regramentos e prazos para implementação, assim como de punições e multas para o descumprimento da lei, o município só voltou a receber novos projetos de loteamento em 1979.

Neste mesmo ano, o Governo Federal sancionou a Lei Federal nº. 6.766, que regulamenta o parcelamento e o uso do solo. Maricato (1987, p.73) sinaliza bem o papel que os municípios terão com esta lei:

Em rápidas palavras, se antes da lei os executivos municipais queixavam-se de não ter instrumentos para a punição dos loteadores faltosos, depois da lei não permanece a desculpa: ela atribui ao poder municipal a faculdade de incriminar os loteadores clandestinos.

Desta forma, a lei que tinha como objetivo dotar os municípios de atribuições fiscalizatórias e punitivas reflete em Alvorada de forma negativa. Baseado na Lei Federal que exige um mínimo de 125 m², o município reduziu as restrições para os loteamentos urbanos em 1980, assim como permaneceu inalterada a situação da fiscalização municipal, tendo em vista a ausência do poder público na exigência de cumprimento das regulamentações sobre o parcelamento do solo.

Como havia já referido, a falta de infra-estrutura permanece até hoje como um problema grave do município, apesar de já se evidenciarem ações no sentido reverter este quadro a partir da década de 1990. Portanto, as exigências regulamentares relativas ao parcelamento do solo instituídas pela lei, parecem não ter grande papel na diminuição do número de loteamentos no período, assim como, da falta de infra-estrutura dos loteamentos já existentes.

Em terceiro lugar, e ligado ao aumento das exigências em infra-estrutura, o início da década de 1960 é um período conturbado com crescimento da inflação, o que torna mais atraente a retenção da terra, cuja valorização é mais segura. Além disso, a implantação do lote implica em investimentos, cujo retorno é relativamente demorado, visto que a oferta, na RMPA no período, é grande, o valor é parcelado pelo próprio agente em até cem vezes¹⁵ e a concentração de renda, característica do crescimento econômico brasileiro, dificulta a aquisição dos lotes por parte da população.

A partir de 1979, são retomados os investimentos em loteamentos no município de Alvorada. Entretanto, diferente do período anterior, alteram-se os perfis de loteamento do espaço urbano de Alvorada. A partir do Quadro 10, podemos perceber a existência de dois projetos de loteamento de grandes dimensões: o Jardim Algarve, com previsão de 15 mil lotes, e o Parque Residencial Umbu, com previsão de 8 mil lotes. Somados, totalizam 23 mil lotes, ou seja, quase igualam o número de lotes já aprovados até 1965, sendo que o período entre 1979 e 1983 já supera em mais de 5 mil lotes o período anterior.

Na verdade, este fato expressa a mudança do perfil dos agentes loteadores que atuam em Alvorada. Dentre os fatores principais que levam a esta mudança no perfil dos agentes e dos projetos de loteamentos urbanos não só em Alvorada, como em outros municípios da RMPA, estão a ação do Sistema Financeiro da Habitação (SFH), através do seu principal órgão financiador de empreendimentos habitacionais, o Banco Nacional de Habitação (BNH) e a nova tendência da política habitacional do país.

¹⁵ Dados fornecidos por Rigatti (1983, p 151).

Nome loteamento	Ano Aprovação	Número lotes	Área loteamento (ha)	Área lotes (m ²)	Características Lotes
Vila Vasconcelos	1979	41	1,78	300	Urbano
Jardim Três Figueiras	1979	82	4,51	300	Urbano
Jardim Porto Alegre	1979	1035	63,29	300	Urbano
Jardim Alvorada	1979	707	44,66	360	Urbano
Parque Residencial Umbu	1980	8000	584,00	250	Urbano
Vila Nossa Senhora Aparecida	1980	1065	63,55	300	Urbano
Algarve	1980	15000	478,36	175	Urbano
Água Viva	1983	273	17,41	330	Urbano
Germânia I e II	1983	443	7,87	Variável	Urbano
Conjunto Habitacional Salomé	1983	1036	58,79	240 a 500	Urbano
Jardim Esplanada	1983	135	8,00	300	Urbano
Nova Americana	1983	976	38,40	144	Urbano
Parque Madepinho	1983	178	9,00	300	Urbano
Total	-	28971	1379,62	-	-

Quadro10 – Loteamentos aprovados entre 1979 e 1989. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbanístico e Habitação (SPH) de Alvorada. Elaborada por William da S. Papi.

Maricato (1987), analisando a atuação do BNH no processo habitacional, identifica três linhas de atuação que oscilam em importância entre 1965 e 1983: o financiamento habitacional, o de desenvolvimento urbano e de grandes obras de nível regional. Ao nosso estudo, interessa entender de que forma estas linhas atuaram tanto no financiamento de empreendimentos voltados às classes mais populares (na faixa de 1 a 3 salários mínimos), através principalmente das Cooperativas Habitacionais (COHAB), e aqueles voltados às classes populares com renda superior aos três salários mínimos e suas relações com os investimentos em infra-estrutura.

Em Alvorada, a década de 1980 apresenta importante mudança no processo produção do espaço intra-urbano: o financiamento do BNH passa definir as necessidades a serem contempladas nos projetos de loteamentos, mesmo os privados, que além da infra-estrutura passam a contemplar a unidade habitacional já implantada.

Os fracassos identificados por Maricato (1987) nos empreendimentos da década do final da década de 1960 fizeram com que os projetos voltados para classes populares só fossem retomados em meados da década de 1970, com o Plano Nacional de Habitação Popular de 1973 e a retomada das COHAB's.

Desta forma, em Alvorada os dois maiores projetos de loteamentos do período, os loteamentos Parque Residencial Umbu e Jardim Algarve foram realizados pela iniciativa privada, com financiamento do BNH, e voltado ao público com renda superior a três salários mínimos.

Em 1980, foi aprovado o projeto de loteamento do Parque Residencial Umbu, o segundo maior projeto de loteamento existente no município. Com projeto previsto para 8.000 unidades habitacionais, o loteamento apresenta somente sua "1º etapa" implantada. Além disso, grande parte dos lotes foi ocupada de forma irregular.

Vários são os fatores que explicam este processo. O primeiro está diretamente ligado às condições para compra da unidade habitacional. A restrição gerada pela exigência de uma renda superior a três salários mínimos faz cair por terra a real capacidade de aquisição por parte da população do município. Como vimos, segundo Plano Diretor de 1980 (p.61), 92% da população de Alvorada apresentava renda salarial de até três salários mínimos.

Em segundo lugar vem a questão da localização do loteamento. O Parque Residencial Umbu está bastante afastado da área central do município e de Porto Alegre, como pode ser observado na Figura 14. O acesso é possível por uma rua sem pavimentação entre o parque Madepinho e a Vila Tijuca ou pela rua Barbosa Neto, já na Estrada Cândido Pinheiro de Barcelos, prolongamento da Av. Presidente Vargas que dá acesso ao loteamento Estância Grande e aos Distritos Industriais. Desta forma, a população com renda mais elevada possui inúmeras possibilidades mais vantajosas não só no município, através da compra de lotes ainda vagos, mas também nos demais municípios da RMPA.

Dentre as opções que o próprio município passa a apresentar encontram-se novos loteamentos como o Jardim Porto Alegre, Jardim Alvorada e Jardim Algarve que, através do financiamento do SFH, disponibilizam quase a totalidade da infraestrutura em seus loteamentos, mesmo que muitas vezes insuficientes, tais como vias urbanas pavimentadas, esgoto pluvial, esgoto cloacal parcialmente tratado, iluminação pública entre outros, também comercializados por empresas privadas financiadas pelo BNH.

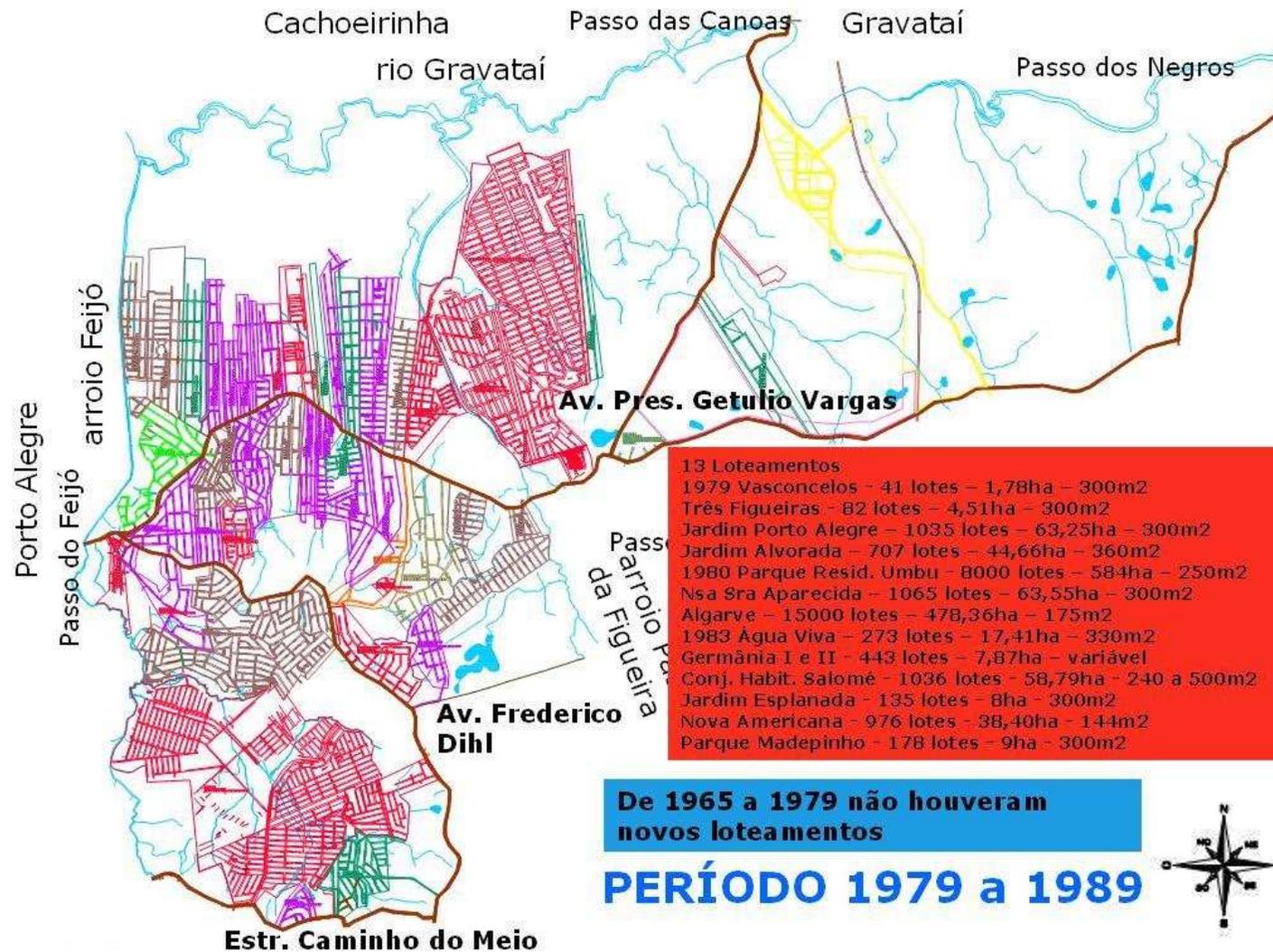


Figura 14 – A área em vermelho ao nordeste da Av. Pres. Getúlio Vargas as vilas Salomé e Umu, separados pelo arroio Águas Belas. Ao sul da Av. Frederico Dühl, em vermelho os loteamentos Jardim Algarve, Jardim Porto Alegre e Vila Nossa Senhora Aparecida. Fonte: Secretaria Municipal de Habitação de Alvorada

Se analisarmos a localização do loteamento Algarve, o maior projeto imobiliário do município, com 15 mil unidades habitacionais previstas, percebemos que além de ser dotado de maior infra-estrutura, também se encontra mais próximo à Porto Alegre, cujo deslocamento se dá pelo caminho: rua Hermínio Machado, conexão com rua Tiradentes (Intersul), até a Av. Fredertico Dihl, que se liga A Av. Pres. Getúlio Vargas próximo à ponte que divide os dois municípios. Entretanto, ganha em importância uma terceira via de acesso à capital: o Caminho do Meio, prolongamento da Av. Protásio Alves de Porto Alegre, que irá se consolidar no período seguinte, com a implantação da segunda da fase do projeto, o Porto Verde, já sob o domínio da Habitasul. Por outro lado, o loteamento fica distante da área central do município, e, além da distância, não apresenta nenhuma conexão viária que o ligue diretamente com esta área do município.

Outra questão relevante é que no Jardim Algarve se verifica um fenômeno bastante comum em grande parte dos municípios brasileiros, no que diz respeito a habitações financiadas pelo BNH. Com a crise econômica da década de 1980, grande parte dos mutuários passou a acumular dívidas pela incapacidade de pagar as prestações do parcelamento assumido. Da mesma forma, se observou a intensificação do processo de ocupações irregulares em grande parte da Vila Umbu, e da 1º fase do Jardim Algarve, que tiveram seus lotes ocupados de forma irregular, como já previa Rigatti (1983, p.162). Segundo Rapkiewicz (2006, p. 283), ao final da década de 1980 o Jardim Algarve passa a apresentar de três grupos de moradores:

Os mutuários em dia com a prestação da casa própria; os mutuários inadimplentes, que devido a dificuldades e aos aumentos das prestações nas prestações, não estavam conseguindo negociar, correndo o risco de serem despejados e o outro grupo de moradores: os invasores. Com as invasões, muitas famílias que foram despejadas, se abrigaram nas margens do arroio Feijó. Nasce então a vila Samaritana e, posteriormente, outras vilas relâmpago.

Mesmo com a aprovação dos projetos de loteamento, parte dos lotes do Jardim Algarve (3º fase) e da Vila Umbu (2ª e 3ª etapa) até hoje não foram implantadas, como pode ser observado na figura 15. Apesar da existência de infra-estrutura urbana, a fase 1 do jardim Algarve apresentou grandes problemas durante a década de 1980. Com a Lei Municipal nº. 75, aprovada em 1980, a Bolognesi conseguiu aprovar lotes com apenas 175m², ou seja, com menos da metade da área dos primeiros lotes do município.

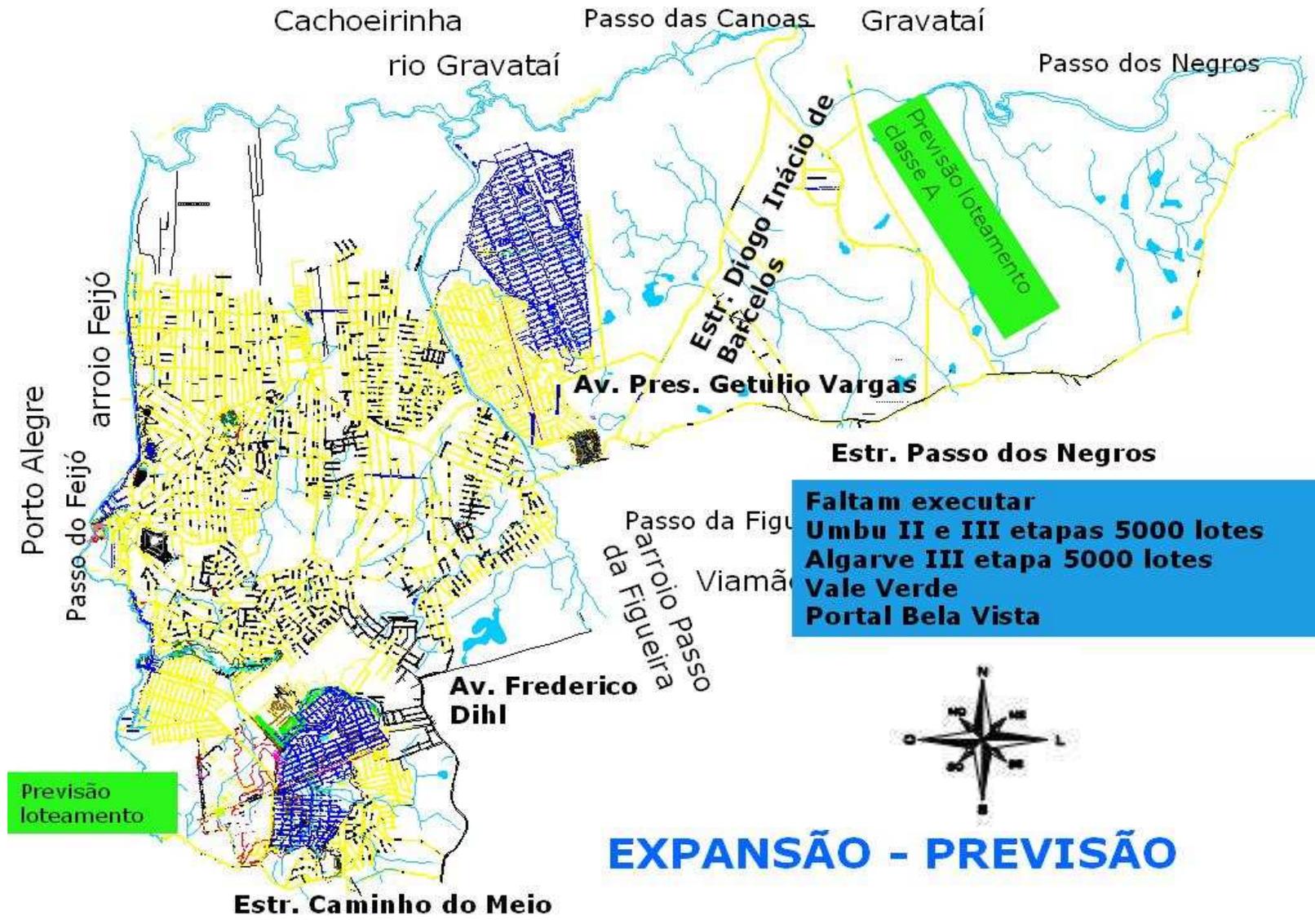


Figura 15 – Em azul as parcelas dos loteamentos Umbu (ao nordeste) e Algarve (ao sul) que ainda não foram implantados. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbanístico e Habitação de Alvorada (SPH).

Com terrenos estreitos (7mx25m), as pequenas casas construídas (tanto em dimensões como em altura, como pode se observado na Figura 16), ao longo do tempo, foram recebendo novos anexos com as mais diversas características de construção, o que tornou muitas delas mais insalubres pela falta de áreas livres para melhor iluminação solar e circulação de ar.

Além das características habitacionais, os problemas relativos ao transporte público, iluminação pública, qualidade das redes de infra-estrutura e precariedade na prestação de serviços públicos sociais eram problemas existentes não só no Jardim Algarve, como na grande maioria das vilas do município, principalmente as mais afastadas. Desta forma, a crise econômica e a precariedade das condições de vida presentes ao longo da década de 1980, impulsionaram a formação de Associações de moradores nas mais diversas vilas, do Parque Residencial Umbu, aos jardins Alvorada e Algarve.



Figura 16 – Foto de unidades habitacionais existentes no Jardim Algarve. É perceptível a altura do pé direito extremamente baixa e com telhado sem inclinação.

Observamos, portanto, que mesmo os novos projetos de loteamentos voltados para classes populares de faixa salarial acima da grande maioria dos habitantes de Alvorada, apresentam, neste período, dificuldades de consolidação pela sua baixa conexão com outras vilas e bairros, pela ausência de transporte público e pela ineficiência de certos serviços.

Em 1982, surge o primeiro loteamento voltado à faixa salarial de até três salários mínimos, a Cooperativa Habitacional (COHAB) Campos Verdes. Primeiro e único do município, hoje é denominado COHAB Salomé, e chamado pela população local de Onze de Abril, homenagem à data da ocupação das unidades habitacionais que ocorreram nesta data no ano de 1987, como veremos no capítulo seguinte.

Separado do Parque Residencial Umbu pelo arroio Águas Belas, a COHAB teve suas obras paralisadas por dívidas com a Prefeitura Municipal e posterior falência. O Conjunto Habitacional Salomé obedeceu ao mesmo processo de periferização de grande parte dos COHAB's da RMPA, em área próxima a ocupações irregulares existentes na Vila Salomé, alagadiça e praticamente às margens do arroio, com uma distância inferior à 10m de sua margem.

Desta forma, o período entre a emancipação de Alvorada como município e o final da década de 1980, apresenta dois momentos marcantes: a ausência de projetos de loteamentos até 1979, e, a partir deste ano, a ação de empresas imobiliárias que financiadas pelo BNH, passam a implantar loteamentos com a unidade habitacional já construída e com infra-estrutura básica.

Entretanto, até este período, percebemos que Alvorada, apesar da implantação de dois Distritos Industriais e da passagem de uma população de aproximadamente 40 mil habitantes em 1970 para 142 mil habitantes em 1991, não apresenta grandes mudanças no que diz respeito à sua configuração sócio-espacial.

Durante o período o que se verifica é a melhoria da infra-estrutura das áreas mais centrais, como o asfaltamento da Av. Presidente Vargas, a extensão das redes de água, iluminação e transporte público para os bairros mais periféricos e mesmo vilas que surgiram pela ocupação irregular ou loteamentos clandestinos.

Além disso, podemos observar que, a característica do espaço urbano de Alvorada “aos pedaços”, com pequenos loteamentos fragmentados, foram surgindo no interior de algumas vilas pequenos centros comerciais de material de construção, armazéns, farmácias, como por exemplo, o da Vila Americana constante (Figuras 17 e 18)



Figuras 17 e 18 – Pequeno centro comercial na Vila Americana com farmácias, loja de materiais de construção, pequenos bazares, mini-mercados entre outros.

Entretanto, a partir da década de 1990, o município passará por novas transformações que mudarão o padrão de ocupação do município, com o surgimento de loteamentos voltados a classe média, com a consolidação e ampliação da Av. Pres. Getúlio Vargas como centro comercial e com uma nova dinâmica na “entrada da cidade”.

3.3 Reestruturação da RMPA e Alvorada: da Segregação Interurbana à Segregação Intra-urbana?

Atualmente, Alvorada já apresenta grande parte de sua área urbana consolidada. Além do processo de aquisição de lotes e de ocupação irregular de lotes não consolidados ou de áreas verdes não loteadas, durante este período ocorreram apenas 4 novos projetos de loteamentos, como pode ser observado na Figura 19. Estes quatro loteamentos são implantados em alguns vazios urbanos existentes entre loteamentos já previstos ao longo de, aproximadamente 50 anos.

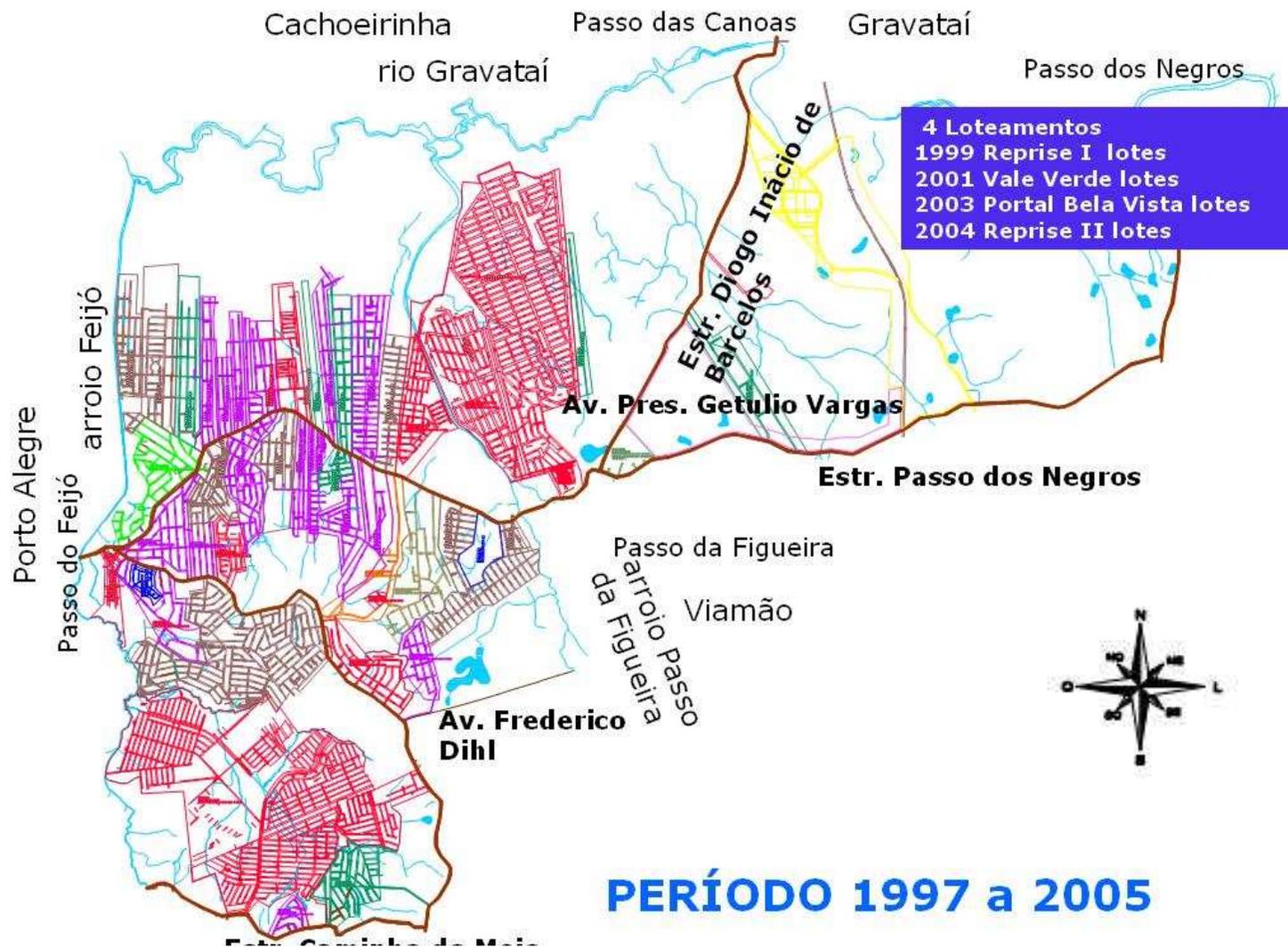


Figura.19 – As áreas em azul representam os loteamentos do período citado. Fonte: Secretaria Municipal de Habitação de Alvorada (SPH)

Entretanto, neste período, os fenômenos mais relevantes relativos à produção do espaço urbano de Alvorada, não estão em si nos projetos de loteamentos habitacionais, mas sim, no processo inicial de ocupação diferenciada dos lotes. Ou seja, de um processo inicial de segregação sócio-espacial em nível intra-urbano, assim como na busca do município de ampliar suas funções urbanas movimentando transformações em sua configuração espacial.

Se por um lado, a crise econômica brasileira observada ao longo das décadas de 1980 e 1990 intensificou a proliferação de ocupações irregulares, assim como de invasões, como o da COHAB da Vila Salomé, de outro, é a partir deste período que as classes médias passam a sair da metrópole, buscando moradia em municípios no entorno.

A escassez relativa de terrenos para habitação e o intenso processo de verticalização observado na capital (que além de apresentar valor relativamente alto, implica ainda em pagamento taxa de condomínio, fatura muitas vezes bastante alta em relação ao orçamento dos trabalhadores pela prestação de serviços de segurança, jardinagem, iluminação, manutenção, entre outros), tornam atrativos os municípios metropolitanos, cujo preço da unidade habitacional ou do lote para construção é bem mais baixo. Além disso, outros são os fatores que passam a influenciar este processo.

A proximidade ao posto de trabalho, em alguns casos já deslocado para os municípios metropolitanos, a serviços e áreas comerciais, assim como o suposto aumento da qualidade de vida propiciados pelo trânsito menos intenso e pela abundância de áreas verdes, são importantes elementos que, pelos menos ideologicamente, ajudam a valorizar estes novos espaços.

Respondendo a este processo, a partir do final década de 1990, os loteamentos da segunda fase do loteamento Algarve, que assumido pela Habitasul passou a ser comercializado como Porto Verde, passa a atrair uma população de outro perfil em relação ao observado em grande parte da população que procurou Alvorada como domicílio durante as décadas anteriores.

Diferentemente do Jardim Algarve, com pequenas casas que foram sendo ampliadas sem qualquer padrão de construção, o Porto Verde apresenta hoje parâmetros mínimos determinados (Figuras 20 e 21).



Figuras 20 e 21 – à esquerda temos a imagem de satélite dividindo os loteamentos Algarve e Porto Verde. À direita, casas do Porto Verde. É possível perceber o alto padrão das construções com dois andares, alvenaria¹ e telhados de barro.

No início do projeto de implantação dos primeiros lotes, o Porto Verde oferecia as unidades habitacionais já construídas, modelo que já foi abandonado. Atualmente, a Habitasul vende apenas o lote determinando que a construção deva ser feita de alvenaria e com telhado de barro, buscando inibir a construção de unidades habitacionais com padrão arquitetônico que venha a depreciar o valor do local, o que na verdade pretende determinar o padrão sócio-econômico dos novos moradores, evitando ocupações por parte da população mais empobrecida. Desta forma, neste local se espalham sobrados que, apesar do tamanho reduzido dos lotes, apresentam padrões arquitetônicos presentes em qualquer bairro de classe média da capital.

Além da diferença nos padrões arquitetônicos, verificamos ainda grande diferença no padrão urbanístico. O Porto Verde apresenta grandes áreas verdes em junto à Av. Zero Hora, principal via de estruturação do loteamento, e em seu entorno, além de um pequeno shopping¹⁶ e uma praça de alimentação (Figuras 22 e 23). O pequeno comércio local é verificado no Jardim Algarve, a partir da Rua Antônio Carlos Jobim que divide os dois loteamentos. Desta forma, o Porto Verde especializa seus lotes para o uso habitacional, oferecendo em sua área central alguns equipamentos de maior porte.

As características do loteamento Porto Verde deixa claro que o público alvo a ser atraído para o local são os setores da classe média e que possam, em seu bairro, ter acesso ao comércio e a utilização de espaços públicos que propiciem maior qualidade de vida, ao estilo dos subúrbios norte-americanos.

Além de preço atraente em relação à capital, um lote no local custa em torno de R\$ 24 mil reais, oferece um ambiente distante do centro urbano, se comunicando com Porto Alegre através do Caminho do Meio, prolongamento da Av. Protásio Alves cujo trânsito é bem menos intenso, viabilizando uma rápida conexão com a capital.

¹⁶ Segundo as informações obtidas junto a Habitasul, o shopping ainda não está em funcionamento integral devido a falta de demanda, visto que o Porto Verde ainda não implantou grande parte dos seus lotes. Entretanto, deve-se ressaltar a existência de público com perfil de uso deste tipo de espaço no próprio Jardim Algarve, ou mesmo em bairros próximos como a Intersul, Jardim Alvorada e Jardim Porto Alegre. A investigação de quais fatores fazem com que este shopping ainda não funcione em sua plenitude pode auxiliar a entender em que medida isto reflete a íntima relação destes moradores com a procura de espaços de lazer e consumo em Porto Alegre, ou com a estigmatização de um padrão de shopping Center como um grande empreendimento com grande “diversidade” de lojas e pessoas de diversos lugares, tais como Iguatemi, Praia de Belas, Bourbon Country, entre outros.



Figuras 22 e 23 – Shopping e praça de alimentação existentes no Porto Verde.

Além do surgimento do loteamento do Porto Verde, as áreas mais próximas à Av. Presidente Vargas, passam, a partir principalmente da presente década, a apresentar importante valorização. É possível perceber atualmente o surgimento de casas novas, bem estruturadas, muitas vezes de dois andares, além de alguns poucos e pequenos edifícios ao entorno da região central, em meio a casas.

Desta forma, estas vilas estão se apresentando cada vez mais heterogêneas enquanto característica sócio-econômica e espacial. A melhoria na qualidade de vida e/ou a mudança do padrão de pessoas que adquirem lotes ou casas na região vem fazendo com que ao lado de casas simples, de parcela da população bastante empobrecida ou de migrantes que fixaram residência no local desde longa data, surjam novas construções de padrão bastante elevado (Figuras 24 e 25).

Este crescente processo de ocupação do espaço urbano por parte da classe média no município passa a estimular a ampliação do corredor comercial estabelecido ao longo da Av. Pres. Getúlio Vargas, assim como a consolidação de um centro. Localizado entre as ruas Flor da Serra Futebol Clube e a rua Porto Rico, como definido pelo zoneamento de uso do solo do Plano Diretor do município (Lei Municipal 1137/2000, anexo XII), assim como pela estrutura que apresenta.



Figuras 24 e 25 – Na mesma rua, localizada a uma quadra do centro comercial, casas de padrão sócio-econômico bastante desigual, mostrando o processo de substituição das classes mais pobres por moradores de maior poder aquisitivo.

O centro apresenta em seu interior dentre outras instituições públicas a Prefeitura Municipal e a Praça Central (Figuras 26 e 27), duas escolas estaduais de Ensino Médio (Antônio de Castro Alves e Senador Salgado Filho), o Fórum Municipal, o Ministério da Justiça, e algumas Secretarias e Departamentos da administração pública.



Figuras 26 e 27 – À esquerda a praça central aparecendo ao fundo em tom salmão o Fórum do município. À Direita o prédio da Prefeitura Municipal.

Entre os estabelecimentos de serviços comerciais e financeiros, encontram-se as agências bancárias, escritórios de advocacia e contábil, clínicas médicas e dentárias, centros estéticos entre outros. O comércio consiste em auto-peças, lojas credenciadas de operadoras da telefonia móvel, de móveis e eletrodomésticos, vestuário e calçados de conhecidas redes que apresentam filiais em diversos municípios da RMPA. Apesar de não ser o foco do trabalho, cabe aqui apenas uma pequena constatação. As Casas Bahia se instalaram, a menos de três anos, no início da aglomeração comercial central e recentemente fechou suas portas, apesar de ter como característica a venda parcelada com baixo valor e longo prazo de pagamento, visando o público consumidor de baixa renda, que é característica da população alvoradense.

De forma menos concentrada, o corredor central formado pela Av. Pres. Getúlio Vargas se estende até Rua Wenceslau Fontoura, onde encontramos além do comércio, de menor porte do que o verificado no núcleo central, mas com crescente renovação e demolição de velhas e pequenas construções degradadas para construção de novas instalações comerciais, as demais Secretarias e instituições da administração pública municipal (concentradas em grande parte na Av. Wenceslau

Foutoura), o Ginásio Municipal e a garagem da empresa de transporte público metropolitano do município.

Podemos ressaltar que se comparado com outros municípios, o centro de Alvorada ainda é bastante limitado, em dimensões e serviços prestados. Este fato pode ser explicado por diversos fatores. Em primeiro lugar, podemos destacar o fato de que este movimento ainda é recente, e que, portanto, estes serviços e comércio especializados podem ser absorvidos aos poucos ao longo dos próximos anos.

Em segundo lugar, temos como um dos fatores determinantes, possivelmente o principal, o ainda baixo poder aquisitivo da população do município como um todo, o que, unido aos pequenos núcleos de consumo nos bairros e vilas mais distantes e ou isoladas, tem como principal consequência a baixa capacidade de consumo e acesso aos serviços mais especializados e caros.

Em terceiro lugar, e diretamente articulado ao elemento anterior, temos a grande atração por parte da metrópole, seja pelo centro de Porto Alegre, seja pelo sub-centro comercial da Av. Assis Brasil. A pequena capacidade de consumo de serviços com maior valor agregado e menos “essenciais” à reprodução básica das condições de vida, as grandes redes de comércio e serviços especializados, shopping center, cinema, permanecem atraindo esta pequena demanda em suas unidades na capital que ainda se apresenta bastante próxima em relação ao município de Alvorada e ao seu habitante que trabalha em Porto Alegre.

Contrariando a tendência acima descrita, o Hipermercado BIG se instalou na entrada do município, junto à ponte limítrofe com Porto Alegre, impulsionando não só a implantação de um centro comercial com lojas de materiais de construção, revenda de motos, entre outros, de um pequeno parque aquático e de um centro esportivo¹⁷, como também um novo tipo de ocupação nesta área da cidade.

A localização do hipermercado o tornou capaz, e provavelmente foi projetado exatamente para isto, de atrair além dos alvoradenses, os consumidores de bairros de Porto Alegre como Parque dos Maias, Jardim Leopoldina e Rubem Berta que se encontram mais próximos de Alvorada do que da matriz da loja na Avenida Sertório, em Porto Alegre.

¹⁷ Este centro esportivo foi, na realidade, criado para a formação do time Alvorada-RS, fundado pelo ex jogador, hoje técnico de futebol Paulo César Carpegiani, mas o projeto foi abandonado a poucos anos, restando as quadras e campos de futebol alugados para partidas de futebol amador.

Como já discutido anteriormente, para Villaça (2001) os municípios metropolitanos se comportam antes como bairros da metrópole do que cidades. Isso é verificado não só pelas relações econômicas ou espaciais, mas também sociais, pois grande parte destas relações se dá na metrópole, visto a inexistência de espaços de lazer, consumo e serviços em seus limites.

Na busca de consolidar uma identidade enquanto município, e não apenas como bairro pobre da capital, foi implantado na entrada de Alvorada um arco com o símbolo da cidade: o nascer do sol percebido pelos operários ao se deslocarem ao trabalho (Figura 28). Apesar de não se tratar de um caminho comum, visto que a locomoção pelo início da manhã se dá no sentido Alvorada-Porto Alegre, ao chegar em Alvorada pela Av. Baltazar de Oliveira Garcia ao nascer do sol, percebe-se que este se ergue sobre o a imagem do sol do arco, presenteando quem chega com uma bela imagem.

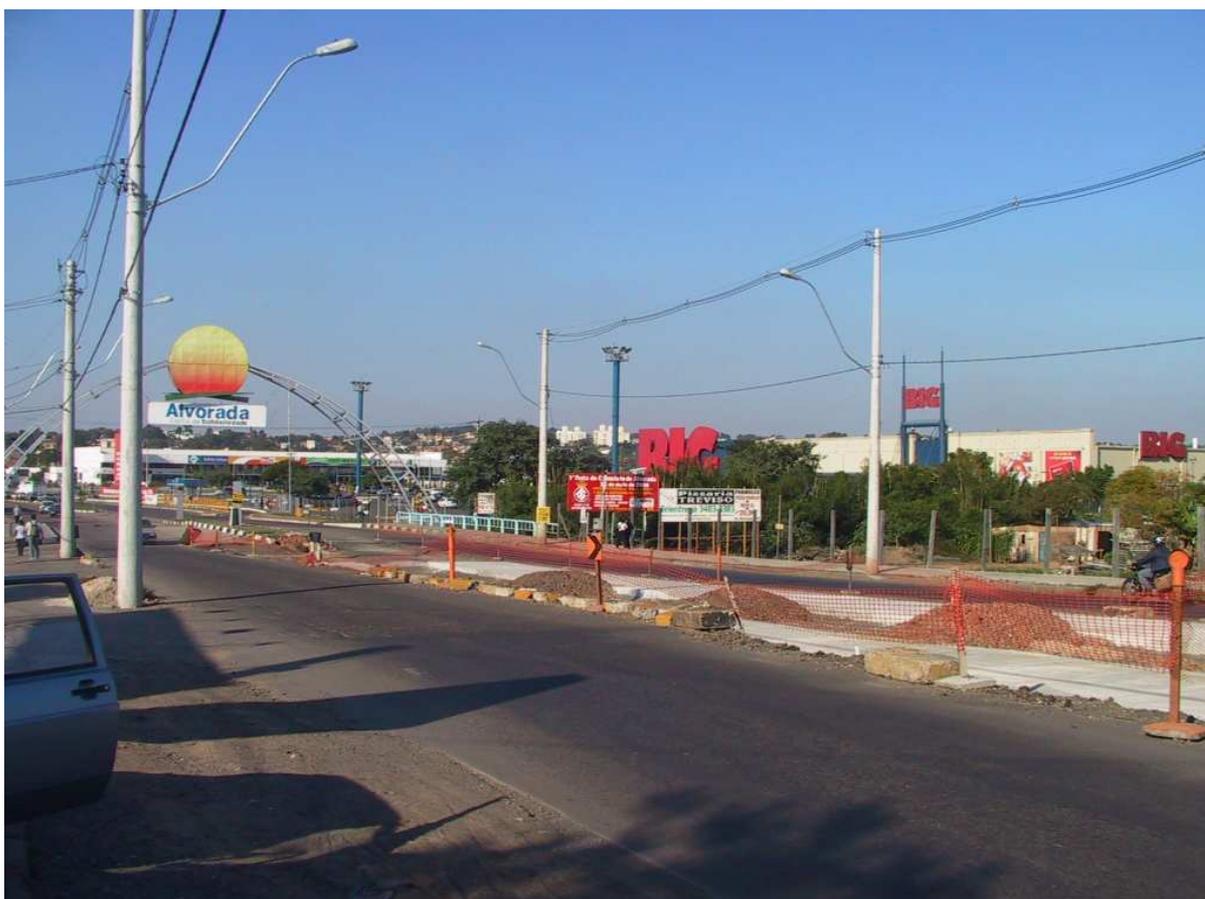


Figura 28 – Vista da entrada do município de Alvorada a partir da Av. Baltazar de Oliveira Garcia

Além do arco, a atual gestão definiu o slogan do município como “Capital da Solidariedade” por simbolizar a forma como o município teria recebido os migrantes do interior do estado, que constituem grande parte da população alvoradense. Neste sentido, este slogan acaba sendo mais representativo do processo de urbanização e metropolização observado na RMPA, e do território brasileiro como um todo, do que propriamente uma peculiaridade do município.

Ao encontro deste processo simbólico de destacar a entrada da cidade, surge no município uma nova área valorizada ao sudeste do hipermercado BIG e ao longo da Av. Frederico Dihl, impulsionada, principalmente pelo hipermercado BIG.

Praticamente contíguo à área do hipermercado, temos o loteamento Água Viva. Apesar de ter o projeto aprovado ainda no início da década de 1980, somente no início desta década se verifica a construção de habitações em seus lotes. Desta forma, verificamos que desta vez, o empreendedor teve maior sucesso na valorização do preço de seus lotes que, com a implantação de um grande estabelecimento comercial viu seu preços aumentados, podendo hoje focar em outro público para a ocupação da área: a classe média advinda, em grande parte, do processo de desconcentração verificado com a reestruturação da RMPA.

Isto se verifica pelo padrão de suas construções. Como podemos observar através das Figuras 29 e 30, verificamos as residências, muitas delas inclusive de dois andares e já se percebe inclusive grande quantidade de piscinas, identificando desta forma, a desigualdade no padrão sócio-econômico em relação a grande parte da população do município.



Figuras 29 e 30 – Rua do loteamento Água Viva boa infra-estrutura e elevado padrão sócio-econômico, evidenciando o novo padrão de ocupação existente neste loteamento.

Na mesma direção, o loteamento Portal da Bela Vista, cujo projeto foi aprovado recentemente, apresenta padrão bastante semelhante ao primeiro. Com forma próxima à circular, além de apresentar casas, construídas ou em construção, em forma de sobrados, apresenta uma praça em seu centro, com campo de futebol, equipamentos de recreação e com vegetação preservada em seu centro.

Seguindo na Av. Frederico Dihl, são encontrados ainda um condomínio residencial plurifamiliar, com três torres de apartamentos, e um pequeno condomínio fechado unifamiliar aos “fundos” das torres, não de alto padrão, mas bem acima dos padrões mais populares. Desta forma, além de se perceber uma possível tendência à segregação espacial pela de valorização imobiliária em relação a outras áreas, verifica-se também o surgimento de condomínios fechados, consolidando desta forma, a auto-segregação. Além destes condomínios, a Figura 15, indica a previsão de implantação de um condomínio “classe A” em uma área a leste da RS-118, que não apresenta nenhum tipo de loteamento. Entretanto, pelas informações obtidas junto a Secretarias Municipais, não há definições em relação a esta área, sendo provável a implantação de um novo loteamento industrial.

Em relação aos condomínios, uni ou plurifamiliar, cabe aqui uma pequena reflexão. Municípios como Esteio¹⁸, Cachoeirinha e/ou Gravataí, que já apresentam uma série de pequenos e médios condomínios fechados e mesmo grandes empreendimentos como o Alphaville de Gravataí, assim como maior verticalização através de condomínios plurifamiliares. Em Alvorada este movimento, além de recente ainda é limitado em número, visto que uma das poucas formas de condomínios fechados são dois ou três pequenos empreendimentos junto à Av. Frederico Dihl, ou prédios aos arredores da Av. Pres. Getúlio Vargas, além do COHAB Salomé.

Desta forma, o que se verifica são dois fenômenos intimamente articulados entre si. De um lado, o município absorve a funcionalidade comercial, tornando-se menos dependente da metrópole no consumo de bens básicos, o que vem alterando as formas da Av. Presidente Getúlio Vargas e seus loteamentos conexos. De outro, a entrada da cidade e os loteamentos de função habitacional ao longo da Av. Frederico Dihl vão atraindo moradores de maior poder aquisitivo, promovendo um

¹⁸ A Bolognesi Empreendimentos Ltda., responsável pela construção de condomínios fechados em Canoas e Cachoeirinha, apresenta em Esteio não só um projeto de Condomínio fechado, como quase um quarto do território deste município.

processo de diferenciação sócio-espacial, como pode ser observado já no início da presente década (Figura 31).

O que queremos destacar aqui é que, apesar de Alvorada ainda apresentar índices econômicos bastante inferiores aos observados em municípios como Cachoeirinha, Gravataí ou Esteio, só para dar alguns exemplos, o município vem absorvendo de forma aparentemente sólida a função comercial em seu interior, além da ampliação do número de empresas ligadas ao setor industrial ao setor de informática. Desta forma, o município pode passar ainda a ser um dos novos locais de moradia não só para aqueles que buscam lotes mais baratos, mas como aqueles que, empregados nestas empresas, passam a perceber em loteamentos como Porto Verde, Água Viva ou Portal da Bela Vista, uma boa oportunidade de estabelecer residência.

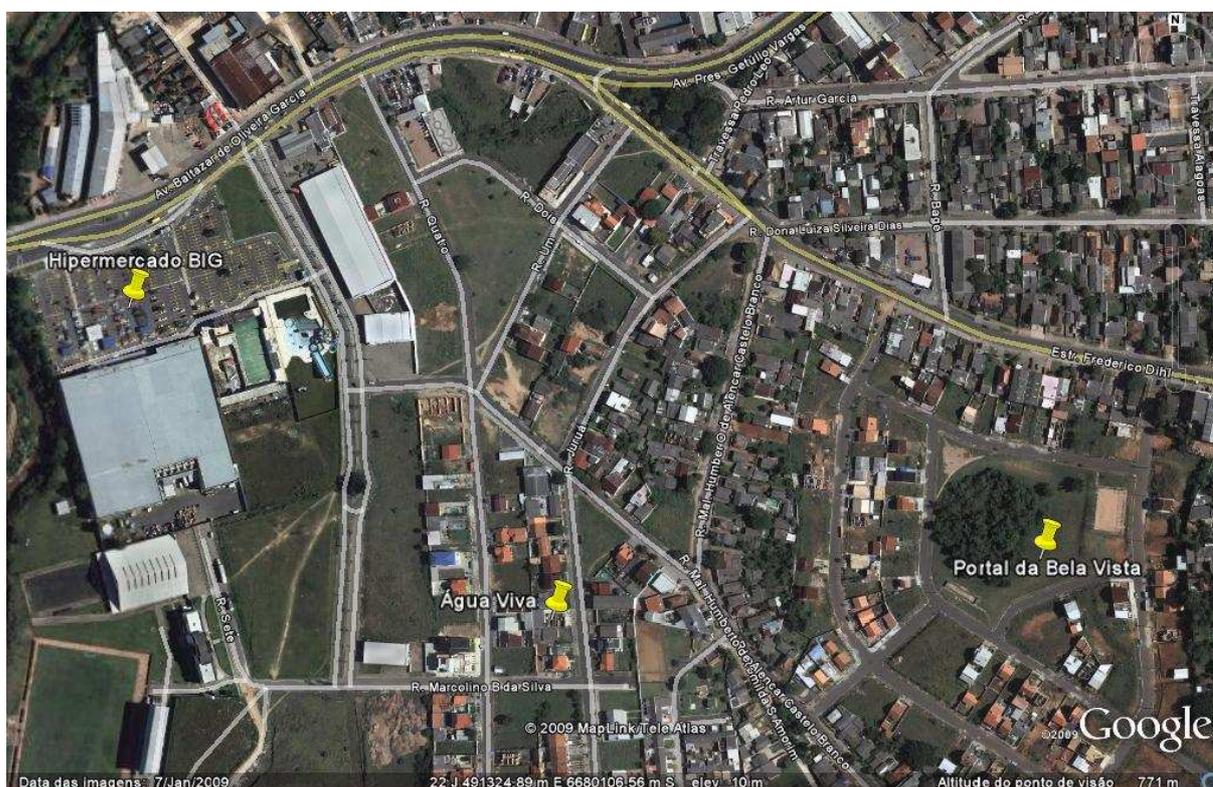


Figura 31 – imagem de satélite identificando a área da entrada do município que se apresenta valorizada. Fonte: Google Earth. Elaborado por William S. Papi.

Apesar desta crescente presença da classe média no território de Alvorada, não é possível afirmar que existe uma mudança no padrão sócio-econômico do município. O que na verdade percebemos, é que paralelamente à pequena parcela de pessoas da classe média que reside no município, permanece o intenso processo de ocupação pelas camadas mais populares, apresentando neste período uma

grande quantidade de ocupações irregulares nas áreas mais afastadas do eixo central, assim como da permanência e ampliação das áreas de reprodução empobrecida da população.

Apesar dos riscos inerentes às generalizações, podemos afirmar que as áreas ao norte da rua Itararé e a partir da rua Carlos Gomes, ao norte da Av. Pres. Getúlio Vargas, apresentam-se como uma extensa área caracterizada por uma população bastante empobrecida, aproximadamente a partir dos loteamentos Tupã. É claro que mesmo antes apresentamos áreas cuja ocupação é dada por moradores de extrema pobreza, como a Vila Nova Americana¹⁹, a Vila Santa Clara e parte da Vila Americana, estabelecidas às margens do arroio Feijó, na divisa com Porto Alegre, assim como algumas ruas dentro dos loteamentos desta região que apresentam um padrão econômico um pouco mais elevado, mas acreditamos não ser falsa a presente afirmação.

Dentro desta área, encontram-se, por exemplo, as Vilas Cedro, Maria Regina, Madepinho, Tijuca, Vila Salomé e a COHAB, a Vila Umbu dentre outras. Como podemos observar nas Figuras 32 e 33, estas áreas apresentam ruas sem pavimentação, habitações bastante precárias, péssimas condições de saneamento básico, violência, entre outros.

Ao sul da Av. Pres. Getúlio Vargas, temos os loteamentos já bem distantes da zona central, como Parque São Pedro e Parque Residencial Piratini, Além de extensas áreas ao longo da Av. Frederico Dohl, como os loteamentos Intersul, Jardim Aparecida, além dos mais afastados Stela Maris e Torotama, que apresentam os mesmos problemas, se não tão intensos, bastante semelhantes.

Desta forma, o que percebemos é que Alvorada, antes configurada como uma área de segregação em relação à RMPA, passa a incorporar em seu espaço intra-urbano relações de segregação sócio-espacial, que acreditamos ser bem representado espacialmente pela Figura 34, que indica o Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) em 2000 no município.

¹⁹ A Vila Nova America foi criada pela Prefeitura Municipal na, década de 1980, para a realocação de famílias que moravam às margens do arroio Feijó, na Vila Americana divisa com Porto Alegre, e que sofriam com as constantes enchentes, como veremos no capítulo seguinte.



Figura 32 e 33 – Acima Vila Salomé, e abaixo uma rua da Vila Umbu. É possível observar a inexistência de infra-estrutura e a precariedade das habitações.

Observamos, portanto, um processo contraditório, mas complementar dentro da economia do município. De um lado, o aquecimento da economia a nível regional e municipal, sobretudo no setor de serviços, levando à valorização de antigas vilas próximas ao centro e surgimento de loteamentos voltados às classes mais elevadas ou menos empobrecidas no município, seja pela melhoria das condições de vida, seja pela crescente chegada da população vinda da RMPA.

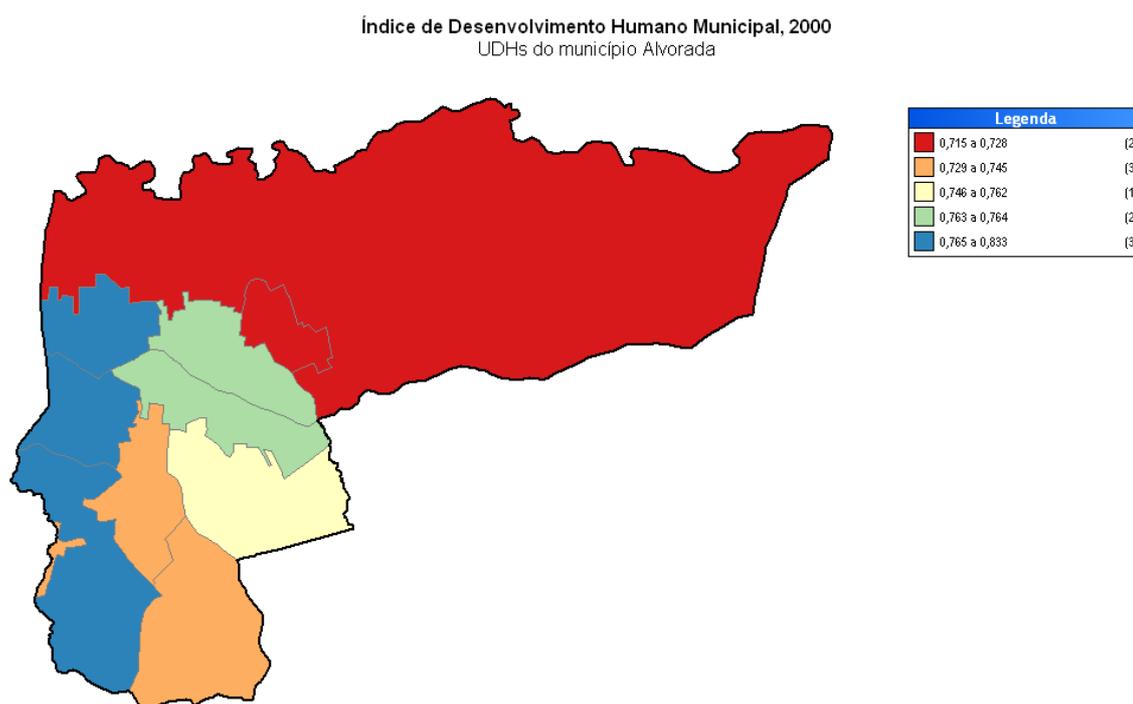


Figura 34 – Indica o IDH dos setores do município, definidos pelo IBGE. Apesar da diferenciação presente no figura, é no interior da mancha azul que apresentamos as classes mais elevadas; a área em vermelho, os menores índices de IDH, evidenciando a segregação sócio-espacial existente no interior do território de Alvorada. Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano da RMPA.

Do outro lado, nas periferias mais afastadas do centro, ou seus interstícios cuja qualidade de vida se vê bastante prejudicada pelas condições sócio-ambientais, se encontra a grande maioria da população de Alvorada que permanece fora deste processo, reproduzindo suas condições de vida através da economia informal, como a catação de lixo ou venda das mais diversas mercadorias, além da alternativa que o tráfico e o crime organizado oferecem.

4 SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E PROBLEMAS URBANOS DE ALVORADA

Como já discutido anteriormente, a segregação espacial urbana se manifesta não só pela apropriação desigual do espaço urbano, como pela sua produção desigual. Enquanto determinadas áreas apresentam grandes investimentos em infraestrutura e serviços voltados às classes sociais mais abastadas, os chamados espaços luminosos de Milton Santos, os espaços opacos acumulam problemas de diversas ordens ampliando ainda mais a segregação sócio-espacial.

Neste sentido, com o processo de relativa descentralização do Estado brasileiro, a partir do novo pacto federativo da Constituição, os municípios passaram a ser cada vez mais responsabilizados pela execução e gestão de políticas públicas, sobretudo aquelas voltadas à melhoria qualidade de vida de sua população, tais como as políticas sociais (educação, saúde, assistência social, entre outros) e políticas de planejamento urbano e obras públicas (zoneamentos, projetos habitacionais, infra-estrutura, saneamento básico, entre outros).

Em função do baixo dinamismo econômico e da condição de pobreza de grande parte de sua população, Alvorada apresenta grandes dificuldades orçamentárias, ficando incapacitado de investir em políticas públicas sociais e de infra-estrutura.

Como exemplo das dificuldades de arrecadação do município, podemos verificar os dados sobre os principais impostos municipais, tais como o Imposto Sobre Serviços (ISS), Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial (IPTU) e Imposto sobre Transmissão-Intervivos (ITBI), que são extremamente baixos no município de Alvorada, como pode ser observado no Quadro 11. Dentre as causas para a pequena arrecadação, se encontram os altos índices de inadimplência, a baixa valorização dos imóveis no município e o baixo dinamismo do setor de serviços de alto valor agregado.

Apesar da crescente responsabilização, a concentração das verbas públicas ainda permanece com a União que além do repasse obrigatório aos municípios, condiciona o repasse de verbas à apresentação de programas e projetos, sobretudo nos últimos anos com o abandono do modelo de Estado liberal presente no Brasil durante a década de 1990, o que obriga municípios a se ajustarem às diretrizes da União.

Arrecadação de impostos municipais				
Municípios da RMPA	Imposto Sobre Serviços (ISS) R\$	Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial (IPTU) R\$	Imposto sobre Transmissão-Intervivos (ITBI) R\$	Total
Alvorada	2.942.906,00	2.799.612,65	1.103.258,21	6.845.776,86
Cachoeirinha	6.854.031,42	3.626.924,69	1.934.342,18	12.415.298,29
Canoas	39.941.976,53	9.603.451,04	6.728.162,10	56.273.589,67
Eldorado do Sul	5.044.068,62	621.160,96	311.129,59	5.976.359,17
Esteio	4.657.511,76	3.486.994,03	780.264,10	8.924.769,89
Gravataí	11.731.516,97	6.159.427,80	2.565.855,47	20.456.800,24
Guaíba	4.332.590,69	1.586.049,03	771.908,72	6.690.548,44
Novo Hamburgo	24.354.349,43	16.455.822,68	4.340.498,55	45.150.670,66
Porto Alegre	329.619.276,50	204.514.861,30	105.398.971,60	639.533.109,40
São Leopoldo	14.368.452,86	12.781.598,41	2.971.679,62	30.121.730,89
Sapucaia do Sul	4.283.132,89	3.702.687,88	755.857,65	8.741.678,42
Viamão	3.953.803,71	2.245.525,65	1.447.335,58	7.646.664,94

Quadro 11 – Arrecadação de impostos municipais na RMPA no ano de 2007. Fonte: IBGE Cidades

Além das dificuldades de arrecadação e, conseqüentemente, de implementação de políticas públicas, Alvorada, por se tratar de um dos municípios mais pobres da RMPA, acumulou durante sua constituição, problemas urbanos das mais diversas ordens (infra-estruturais, habitacionais e sociais), como conseqüência do processo de desenvolvimento desigual e combinado da RMPA, característico da economia capitalista.

Desta forma, neste capítulo buscaremos fazer um breve diagnóstico dos principais problemas urbanos enfrentados pelo município atualmente, mais especificamente os problemas habitacionais, sócio-ambientais e da violência, sempre presente no imaginário da população da RMPA pelas constantes reportagens sobre os casos de homicídio no município.

Além do diagnóstico, procuraremos analisar as causas destes problemas e sua relação com os processos de segregação sócio-espacial verificados no município, tanto a nível regional como intra-urbano, assim como verificar de que forma a administração pública e suas instituições, sobretudo a nível municipal, tem atuado neste sentido.

4.1 Segregação Sócio-Espacial, Déficit Habitacional e Ocupações Irregulares em Alvorada

Na obra *“A questão da habitação”*, Friedrich Engels une três textos escritos em 1872, onde critica as saídas burguesas para a crise habitacional percebida nas cidades européias. Na verdade, como defende o próprio autor, a questão habitacional somente passa a despertar o interesse da sociedade na medida em que passa a ameaçar o bem estar também das classes médias e pequeno burguesas, visto que a situação da classe operária já se encontra desde sua origem em precárias condições de vida e moradia.

Nesta sua crítica, Engels (1979, p.24) destaca que:

De onde provém a crise da habitação? Como nasceu? Como bom burguês, o Sr. Sax deve ignorar que ela é um produto de forma social burguesa: uma sociedade não pode existir sem problemas de habitação quando a grande massa de trabalhadores dispõem apenas do seu salário, isto é, da soma dos meios indispensáveis à sua subsistência e à sua reprodução; quando os melhoramentos mecânicos deixam massas de operários sem trabalho; quando violentas e cíclicas crises industriais determinam, por um lado, a existência de um grande exército de reserva de desempregados, e por outro lado, atiram periodicamente à rua volumosa massa de trabalhadores; quando os proletários se amontoam nas grandes cidades, e isso, se dá num ritmo mais rápido que a construção de habitações nas circunstâncias atuais, e se encontram sempre inquilinos para a mais infecta das pocilgas; ... Em semelhante sociedade a crise da habitação não é um acaso, mas uma instituição necessária[...]

Infelizmente a descrição de Engels em relação à Europa do séc. XIX poderia, sem adaptações, descrever a situação de grande parte das áreas degradadas das diversas regiões metropolitanas do país hoje em dia.

O modo de produção capitalista, no Brasil, engendrou uma rápida expulsão da mão-de-obra do campo e formação de um exército industrial de reserva que passa não só a formar uma grande massa de população empobrecida nas grandes cidades e seu entorno, como desencadeia, também por consequência da grande oferta de mão-de-obra, uma queda nos salários da população empregada, reforçando a concentração de renda tão característica do desenvolvimento brasileiro. Em pouco tempo, com a crise da década de 1980, esta população deixou de se tornar um exército de reserva para se ocupar em alguma estratégia de sobrevivência lhe garantisse o sustento.

Sem condições de pagar aluguel, muito menos de adquirir uma casa própria, resta como possibilidade a ocupação de vazios urbanos ou áreas degradadas menos interessantes ao capital imobiliário ou ao poder público, reproduzindo, desta forma, a lógica do “direito à ocupação sim, direito à cidade não” (MARICATO, 1996, p.63).

Portanto, uma das formas mais características de manifestação da segregação sócio-espacial é a da habitação, seja quando se aproxima ao modelo centro-periferia, expulsando as camadas populares para áreas distantes, seja pelo contraste contíguo da desigualdade de reprodução das condições de vida pelas condições da habitação, da infra-estrutura local, entre outros, geralmente ligadas às ocupações irregulares.

Em Alvorada, não possuímos uma data para identificar desde quando são verificadas ocupações irregulares em áreas ociosas. Entretanto, não somente nas áreas não urbanizadas as ocupações ocorreram no Brasil. Observando a situação de ociosidade dos lotes urbanos existentes em Alvorada, a crescente demanda por unidades habitacionais por parte da população empobrecida, sem condições de adquirir sua casa própria, e os acontecimentos em núcleo residencial do BNH em Pernambuco, Rigatti (1983, p.162) já previa que:

[...] Se persistir essa política de que está resultando uma massa incrível de unidades residenciais que, na verdade, não atende aos setores sociais mais necessitados – os que dispõem de renda familiar inferior a 3 salários mínimos – existe a possibilidade de que em função do volume de unidades residenciais postas no mercado, venham a existir, possivelmente, núcleos ou parte de núcleos ociosos, podendo, à semelhança do que sucede nas áreas de terra ociosas das grandes cidades metropolitanas, ocorrer a ocupação desses núcleos mediante invasões por população de baixa renda.

Na verdade, Rigatti antecipa um fato que viria a ocorrer em onze de abril de 1987 com o loteamento Campos verdes, uma COHAB, e que no mesmo ano, viria a se espalhar pela RMPA, como nos casos de Porto Alegre, Canoas e Gravataí.

Como visto anteriormente, a partir da década de 1979, o perfil de projetos de loteamentos em Alvorada sofreu uma importante alteração. Com a atuação do BNH, ocorreu a passagem de um modelo de parcelamento do solo voltado para habitação através de pequenos loteadores que negociavam terrenos para construção, para médias e grandes empresas imobiliárias que vendiam o lote com as unidades habitacionais já construídas e com acesso à infra-estrutura.

Os empreendimentos privados financiados pelo BNH eram voltados à população acima dos três salários mínimos, o que correspondia a, aproximadamente, 8% da população residente do município. Desta forma, permanecia a grande demanda por unidades habitacionais para a crescente população que procurava o município de Alvorada como moradia.

Visando responder a esta demanda, o BNH implantou a primeira e única COHAB no município. Localizada na Vila Salomé, em uma área afastada da região central, bastante alagadiça pela influência do arroio Águas Belas, já ocupada irregularmente (o que provocou alteração da localização em alguns metros), o projeto previa a construção de 2040 unidades habitacionais voltadas às camadas populares cadastradas, não contemplando as famílias que ali viviam.

Com a crise econômica, a inadimplência de grande parte dos mutuários, decorrente de desemprego ou da depreciação dos salários, e com endividamento e falência de empreiteiras e do BNH, a COHAB Salomé acaba por não ser entregue, ficando abandonado por dois anos.

Mas esta situação não permaneceu por muito tempo. Paulo Roberto Azevedo, no livro *“Passageiros da ilegalidade”* (2002), descreve, através de sua pesquisa, como se deu o processo de ocupação das 2040 unidades habitacionais no dia 11 de abril de 1987. Segundo o autor, a idéia de ocupação teria sido inspirada pelo próprio prefeito quando este:

[...] foi a imprensa e anunciou, sem muitas consultas legais, que pretendia desapropriar os conjuntos habitacionais de propriedade de empreiteiras em dívida e comercializá-los com a população carente de Alvorada. O prefeito anunciou que pretendia com esta atitude resolver dois problemas: o déficit habitacional municipal e a dívida das empreiteiras. Este plano foi anunciado no *Jornal RS*, ostentando o título: “Até que enfim um prefeito macho.” (AZEVEDO, 2002, p.81)

Desta forma, famílias que já se encontravam na área irregular da atual Vila Salomé, elaboraram um plano para ocupação inicial de cinquenta unidades habitacionais. Entretanto, como descreve Azevedo (2002, p.82), no dia 11 de abril de 1987:

Assim, por volta das 13 horas, uma multidão formada por 200 famílias aproximou-se do conjunto pela ala dos sobrados, conduzidos por um grupo, portando “pés-de-cabra”, com os quais arrombavam os apartamentos. A ocupação dos cinquenta sobrados não levou mais que meia hora[...] Embora houvesse entre os organizadores um receio de que a ocupação dos sobrados pudesse despertar um movimento maior, ninguém pensava que este viria tão rápido[...] O processo de ocupação durou até as 19 horas quando as 2040 unidades haviam sido ocupadas, trazendo ao conjunto uma população inicial de seis mil pessoas que se ampliaria, nos seguintes dias, para mais de dez mil.

A esta primeira luta por parte dos ocupantes, seguiram uma série de lutas pela manutenção das unidades ocupadas, pela dotação de fornecimento de serviços de água e luz, do transporte público, entre outras reivindicações, em parte até hoje não atendidas de forma adequada (figuras 35 e 36). Cabe ainda destacar que esta foi a primeira de muitas ocupações de conjuntos habitacionais do BNH que se sucederam na RMPA. Ainda em Alvorada, no dia 27 de abril do mesmo ano, no mesmo movimento de ocupações, 331 unidades nos jardins Algarve e Porto Alegre foram ocupados.

Desta forma, até 16 de maio, 16.482 unidades habitacionais, na maior parte há dois anos ou mais abandonados, haviam sido ocupados pelo movimento, dentre elas unidades nos bairros Sarandi e Rubem Berta, em Porto Alegre, Conjunto Guajuviras, em Canoas, Grande Esperança, em Cachoeirinha, dentre outros.

As motivações destas ações de ocupação das unidades habitacionais podem ser descritas pela frase de um participante do movimento Onze de Abril *“Naquele momento senti a força da miséria e a expectativa de muita gente de conseguir um teto para morar”* (AZEVEDO, 2002, p. 82).



Figuras 35 e 36 – Fotos do COHAB Salomé, chamado “Onze de Abril”.

Entretanto não revela aqui, os reais processos sociais e econômicos que culminam em tal situação. Enquanto 92% da população residente em Alvorada apresentava renda inferior a três salários mínimos, os empreendimentos privados, financiados com dinheiro público do BNH, lotearam e produziram residências para classes com melhores condições de renda, provavelmente atendendo em solo alvoradense a demandas existentes no município de Porto Alegre, por exemplo.

Desta forma, a população sem teto de Alvorada, além de segregada social e economicamente, sofre com a falta de políticas públicas, ou melhor, com a intencional inadequação entre as políticas públicas para habitação e suas demandas. Além disso, dos casos em que o habitante de Alvorada não apresenta condições de aquisição da casa própria, a segregação sócio-espacial se manifesta, sobretudo nas décadas de 1980 e 1990, através de problemas habitacionais relativos à localização da habitação da população de baixa renda.

Com o programa “Minha casa, minha vida” do governo federal, foram retomados, não só em Alvorada, como em diversos municípios da RMPA, estudos e projetos para a implantação de unidades habitacionais de interesse social.

Em Alvorada, foram realizados estudos para diagnosticar a atual situação da moradia no município de Alvorada e quais estratégias devem ser tomadas para buscar amenizar o problema do acesso à moradia regularizada.

Segundo dados do estudo, o município apresenta 8.045 unidades habitacionais em situação de irregularidade, distribuídas em 94 núcleos. Para atender aquelas situações não regularizáveis pelas condições ambientais ou constrangimentos de outra ordem, o estudo propõe a construção de 5.500 unidades habitacionais.

O déficit habitacional identificado no município de Alvorada, na verdade, corresponde não a um problema na produção de unidades por falta de áreas, mas sim a falta de oferta de lotes em condições de aquisição por parte das camadas mais populares do município. Muitos são os fatores que explicam esta situação. Em primeiro lugar, podemos citar a especulação imobiliária, que retendo a terra eleva o seu preço em muitas vezes através de uma escassez de oferta artificial. Em segundo lugar, os loteamentos e a produção de unidades habitacionais que não respondem às demandas da população local de mais baixa renda, mas sim às classes médias que vislumbram nos baixos preços (se comparados a capital) dos lotes em Alvorada uma oportunidade de aquisição da casa própria que na capital, ou

mesmo em outros municípios da RMPA, não seria possível devido aos valores mais elevados. Em terceiro lugar a insuficiência de empreendimentos voltados às camadas populares, restringidos a dois Programas de Arrendamento Residencial (PAR) implantados junto à Avenida Presidente Vargas em 2007 e 2008 e a atuais loteamentos como o da Vila Nossa Senhora Aparecida financiados pelo Crédito Solidário (Figuras 37 e 38).



Figura 37 – Foto de um PAR na Av. Presidente Vargas (parada 63), próximo à Vila Salomé.

Entretanto, a segregação sócio-espacial e os problemas ligados à questão da habitação não se restringem à falta de moradia em situação regular. A expulsão das camadas mais populares para áreas mais periféricas ou cuja qualidade de vida se vêem prejudicadas por questões ambientais, são uma forma complementar de agravamento do problema habitacional.



Figura 38 – Novo loteamento na Vila Nossa Senhora Aparecida financiado pelo Crédito Solidário.

As áreas mais periféricas, tais como as vilas Cedro, Morumbi, Jundiaí, Nossa Senhora Aparecida, Parque Residencial Piratini, Stela Maris, entre outros, por se encontrarem distantes não apresentaram, por longa data, rede de serviços que atendessem satisfatoriamente a população, garantindo maior qualidade de vida.

4.2 Os Problemas Sócio-Ambientais e as Relações de Segregação Espacial.

Os grandes debates atuais sobre a degradação ambiental vêm destacando problemas como a poluição atmosférica e o suposto “aquecimento global”²⁰, poluição dos corpos hídricos, desmatamento, entre outros. Dentre os pressupostos que estão por detrás desta preocupação está a compreensão de que são problemas globais que teoricamente afligem a toda população mundial, sem exceções e da mesma maneira. Na verdade, trata-se de uma preocupação das classes médias e altas que,

²⁰ Apesar do aparente consenso científico e principalmente jornalístico, vem ganhando força teses que se contrapõem a idéia de aquecimento global e que inclusive apontam para seus desdobramentos geopolíticos sobre países periféricos como Brasil, China, Índia, entre outros.

com a modernização e avanço tecnológico, não esperavam passar por novos constrangimentos de ordem ambiental.

Desta forma se ergue o discurso do desenvolvimento sustentável que visa unir a idéia de desenvolvimento, ou melhor, de crescimento econômico, com a sustentabilidade e melhoria da qualidade ambiental. Apesar de conter em si a possibilidade de maior regramento e controle sobre empresas poluidoras, o discurso do desenvolvimento sustentável traz consigo dois perversos pressupostos: o de que não é possível manter os níveis de consumo e crescimento econômico, e que, portanto, países periféricos devem buscar novas formas de produção “sustentável” e o de que por atingir indistintamente a todos os habitantes do planeta terra, está em cada indivíduo, em suas atitudes, a saída para um ambiente mais “equilibrado”.

Partindo desta perspectiva, os problemas ambientais são analisados a partir da concepção de impactos ambientais. Desta forma, se destitui o caráter de classe dos problemas ambientais que passam a ser entendidos como efeitos da produção/transformação do “espaço social” a partir do “espaço natural”.

Apesar de importante na ampliação do controle social sobre os sistemas produtivos e na ampliação da qualidade de vida, esta concepção não apreende a dimensão social da natureza, visto que a produção do espaço, ou a transformação do “espaço natural” em “espaço social” sempre acarreta impactos ambientais.

Sendo assim, os problemas ambientais urbanos estarão, neste trabalho, definidos em termos de degradação da qualidade de vida devido a constrangimentos de ordem natural ou social, como destaca Souza (2005, p.116-117):

É necessário, também, expandir a própria compreensão do que seja os problemas ambientais. Se considera o ambiente como irredutível “ao meio ambiente”, englobando, por extensão, também o ambiente socialmente construído, problemas como a falta de saneamento básico nos espaços urbanos pobres e segregados são, indiscutivelmente, problemas urbanos primários, e, ao mesmo tempo, problemas ambientais. Aliás, em metrópoles do Terceiro Mundo, este tipo de problema ambiental, diretamente vinculado a esses subprodutos da urbanização capitalista periférica que são a pobreza e a segregação em larga escala, é um dos mais importantes. Os problemas ambientais são todos aqueles que afetam negativamente a qualidade de vida dos indivíduos no contexto de sua interação com o espaço, seja o espaço natural (estrato natural originário, fatores geoecológicos), seja, diretamente, o espaço social.

A partir desta concepção, parte dos problemas ambientais urbanos está diretamente ligada ao processo de segregação espacial e à ocupação, muitas vezes irregulares, de áreas de risco e de grande degradação ambiental. Da mesma forma

entende Maricato(1996), que para designar “pontos de concentração de pobreza à semelhança de *guetos*, ou imensas regiões nas quais a pobreza é homogeneizada”,(p.55) utiliza o termo “segregação espacial ou ambiental”.

Apesar de não adotarmos a definição de segregação ambiental, ela mostra a íntima relação entre os processos de segregação e problemas ambientais. Mais adiante a autora afirma que:

A segregação ambiental não é somente uma das faces mais importantes da exclusão social, mas parte ativa e importante dela. A dificuldade de acesso aos serviços e infra-estrutura urbanos (transporte precário, ...) somam-se menores oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menores oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação com mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. A lista é interminável. (MARICATO, 1996, p.56)

Tendo em vista o acima exposto, a análise dos problemas ambientais em Alvorada passa, portanto, pela compreensão dos padrões sociais de produção e ocupação de seu espaço urbano.

O município de Alvorada, enquanto município segregado do processo de desenvolvimento econômico e social, apresenta em sua formação grande parte dos problemas ambientais urbanos observados nas mais diversas cidades do país, tais como a falta de saneamento básico e os altos índices de problemas de saúde associados. É bem verdade que independente do processo de modernização impulsionado pela urbanização, que, conforme já discutido anteriormente, é desigual no espaço e no tempo, todos os municípios da RMPA, e mesmo do Brasil, apresentam problemas ambientais ligados a segregação espacial.

Entretanto, analisando o caso de Alvorada, o que pode ser estendido à grande parte dos municípios pobres brasileiros, os problemas ambientais aparecem antes pela segregação do município em relação à RMPA, ou seja, pela não extensão deste mesmo movimento de modernização e de desenvolvimento econômico-social desigual pelo qual passaram muitos municípios da RMPA.

Sendo assim, por muito tempo o espaço intra-urbano de Alvorada, quase como um todo, apresentava problemas sócio-ambientais urbanos ligados, sobretudo à falta de infra-estrutura de saneamento básico. Já na metrópole, ou mesmo de alguns municípios da RMPA, os problemas de saneamento se apresentavam mais diretamente ligados aos processos de segregação espacial intra-urbanos, com

investimentos públicos e privados mais concentrados em áreas de maior interesse econômico, relegando periferias aos mais diversos constrangimentos.

Entretanto, esta situação vem sendo alterada a partir da década de 1990, com a nova dinâmica intra-urbana que o município vem assumindo. Cada vez mais os constrangimentos de ordem infra-estrutural, sobretudo aqueles que dizem respeito às condições básicas de vida, como água tratada, luz, esgoto, por exemplo, vão sendo estendidas para áreas periféricas, assim como vemos maior concentração destes equipamentos nas áreas mais valorizadas, sobretudo nas áreas do Porto Verde, loteamentos Portal Bela Vista, Água Viva e zona central da cidade.

Em oposição a estas áreas, percorrendo os bairros e vilas mais periféricos, sobretudo a partir da Vila Tupã, como já destacamos anteriormente, aumentam os casos de total inadequação das condições de vida pela falta de infra-estrutura e grande quantidade de lixo, sobretudo nas áreas ocupadas irregularmente, reforçando novamente lógica do “direito à ocupação, mas não à cidade”

Começamos com o problema ambiental diretamente ligado à ocupação de margens de corpos d’água e áreas alagadiças (banhado, sobretudo), definidas pela legislação ambiental como Área de Preservação Permanente (APP). A figura 38 ilustra a ocupação do solo urbano em Alvorada e os corpos d’água com suas respectivas APP’s.

Antes de prosseguir a análise cabe aqui apenas um parêntese quanto a esta situação. A Lei Federal 6.766/1979, que trata sobre o parcelamento do solo, define as margens de águas correntes como áreas não edificantes em distância de 15 metros da margem, respeitando legislações específicas nos termos de seu artigo 4º. Já o artigo 2º da Lei Federal 4.771/1965 (Código Florestal), define como APP²¹ áreas ao longo de cursos d’água, não distinguindo solo urbano, rural ou floresta, numa distância mínima de 30 metros, ampliada de acordo com a largura do curso d’água, conforme os limites por este artigo estipulado.

²¹ Pelo fato de que a topografia de Alvorada não apresentar encostas ou relevo significativo, analisaremos apenas a situação dos arroios e do Rio Gravataí.

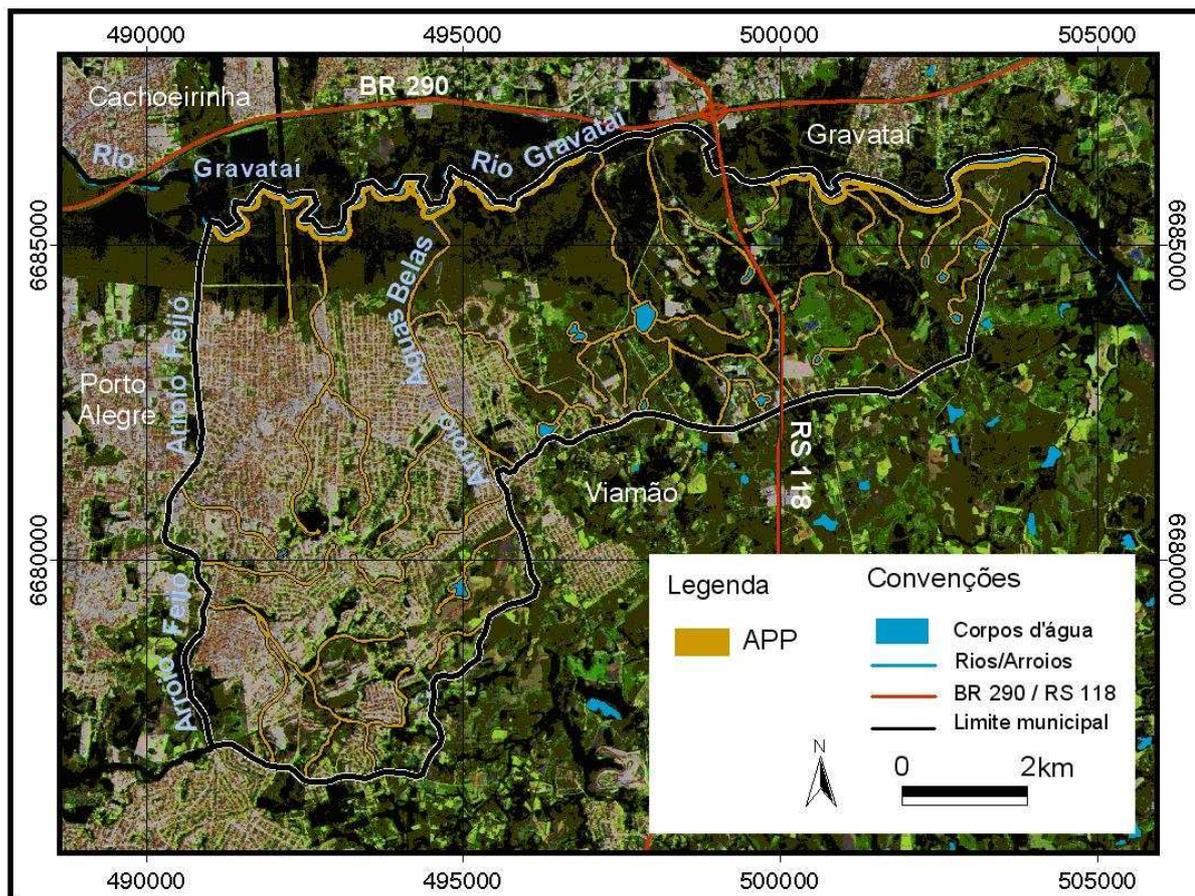


Figura 38 - Áreas de APP no interior do território de Alvorada, nos termos da Lei Federal 4.771/1965. Fonte: Plano ambiental do município de Alvorada - Diagnóstico Ambiental (2007).

Ao se avaliar a aplicabilidade desta lei nas dinâmicas espaciais urbanas, percebemos que quase a totalidade das conurbações brasileiras estaria em condição irregular, inclusive, com a do parcelamento do solo que estipula como área não edificante mínima a metade da distância prevista no Código Florestal. A falta de uma política voltada ao regramento de vegetações em áreas urbanas torna praticamente impossível a aplicabilidade da lei, isto se avaliarmos somente a questão dos córregos. Acrescendo às questões ligadas a ocupações de encostas, banhados e demais APP's, percebemos o grande conflito existente entre as atuais dinâmicas espaciais urbanas e a preservação ambiental.

Apesar da crítica à inaplicabilidade da lei, a definição de uma faixa de APP ao longo dos corpos d'água em áreas urbanas cumpre importante papel na drenagem urbana e combate às cheias (na medida em que a mata ciliar evita erosões e assoreamento dos corpos d'água, diminuindo assim, as chances de seu transbordamento, além de garantir uma faixa de absorção d'água no caso de seu transbordamento), assim como ecológico, viabilizando a preservação de parte do

patrimônio vegetal e zoológico, na atuando como base das cadeias ecológicas terrestres.

Para o caso de Alvorada, como fica evidenciado, a mancha urbana apresenta, em seu interior grande quantidade de “áreas de preservação permanente”. Em parte, estas áreas passaram por transformações resultantes da implantação de infraestrutura como ruas e avenidas, processo resultante do intenso loteamento que o município passa a receber a partir da década de 1950.

Entretanto, a maior parte destas áreas foi degradada com a retirada de sua mata ciliar sem receber qualquer tipo de infra-estrutura, principalmente pelo fato de que se tratam de loteamentos para a classe mais pobre, assim como ocupações irregulares. Desta forma, durante as épocas de maior pluviosidade, são recorrentes os problemas com enchentes e drenagem urbana. Com os alagamentos, ficam os moradores expostos às diversas doenças de pele, verminoses, leptospirose, entre outras, além do fato de que bastam alguns dias de chuva para o acúmulo de água e de barro, devido à inexistência de pavimentação.

Dentro deste processo se enquadram as vilas Salomé e Umbu, separadas pelo Arroio Águas Belas e mesmo a Vila Americana, cuja parcela da população atingida pelas recorrentes enchentes foi realocada em outra área, formando a Vila Nova Americana, como já descrito anteriormente. Atualmente esta última vem recebendo constantes atividades de desassoreamento e limpeza em sua margem, mas ainda não existe um processo efetivo de recuperação de suas margens.

Apesar de, em um primeiro momento, aparecer o “fator antrópico” como sendo o principal responsável pela degradação ambiental destas áreas, visto que estão diretamente ligadas à ocupação desordenada do solo e sua impermeabilização, à eliminação de mata ciliar, à poluição dos corpos d’água, entre outros fatores, são exatamente as classes mais empobrecidas, que na busca de um lugar para moradia ocupam estas áreas, as maiores vítimas dos problemas ambientais produzidos, em parte por si, como bem destaca Souza (2005, p.136):

Na verdade, além de não serem, sob um ângulo estrutural, os culpados, os pobres urbanos são, isso sim, as principais vítimas dos problemas derivados de suas estratégias de sobrevivência, como no caso dos deslizamentos e desmoronamentos em encostas favelizadas. Assim, além de sofrerem com a pobreza, que traz consigo a segregação residencial, os pobres urbanos das metrópoles brasileiras são vitimados pelas conseqüências nefastas dos impactos ambientais negativos que eles, eventualmente, são induzidos a perpetrar.

Em relação ao Rio Gravataí, que limita o município ao norte, percebemos que a os impactos sobre faixa de preservação permanente não está ligada à ocupação para loteamentos, seja eles habitacionais ou industriais, até porque a área de várzea nesta porção do Rio Gravataí, de certa forma inviabiliza ou torna menos “atrativa” a ocupação de seu sítio. Através das fotos por satélite, percebemos a utilização destas terras na produção agrícola, e algumas indústrias mineradoras em sua proximidade.

Dentre as ações públicas em relação à recuperação e preservação de áreas verdes, a administração atual vem realizando ações de plantio as vias urbanas, praças e ações de recuperação de corpos d’água. Além disso, a Secretaria Municipal do Meio Ambiente se encontrar em processo de adequação para obtenção de qualificação para exercer a atividade de licenciamento ambiental de atividades de impacto local junto ao Conselho Estadual do Meio Ambiente (CONSEMA). Como na maioria dos municípios da RMPA, estas ações ainda são insuficientes para a efetiva recuperação do passivo ambiental

Além das questões ligadas aos corpos d’água e APP’s, outra questão ligada aos problemas ambientais, entendidos como precarização da qualidade de vida, são as questões ligadas ao saneamento básico, tais como o abastecimento de água tratada, tratamento de esgoto e a gestão dos resíduos sólidos (além da drenagem urbana já trabalhada, pelo menos em parte).

Em relação à água tratada, a partir da década de 1990, como pode ser observados pelos dados do censo de 1991, Alvorada já apresenta a grande maioria de sua população abastecida pela rede da Companhia Riograndense de Saneamento (CORSAN), o que foi ampliado em 2000. Entretanto, esta não era a situação em décadas anteriores. Segundo relatos, mesmo lotes regulares, aprovados pela Prefeitura Municipal, não apresentavam infra-estrutura alguma, nem mesmo água tratada. Ao se tratar então de ocupações irregulares, esta situação se estendeu até a década de 1980, onde a organização e pressão popular, através de negociações, conquistaram o direito à água tratada.

Em decorrência da falta de água tratada, é muito conhecida na cidade uma bica d’água localizada na Vila Maringá, onde a população ao atingida pela rede pública, ou problemas em seu abastecimento. Através de relatos, podemos perceber a fragilidade infra-estrutural do município no que tange à água tratada, visto a importância da bica.

de Responsabilidade Sócio-ambiental Anete Pina, será responsável pelo tratamento de 40% do esgoto sanitário do município.

Outro sério problema de saneamento básico, diz respeito à questão dos resíduos sólidos. Apesar de a Prefeitura prestar o serviço de coleta do lixo domiciliar, à praticamente 100% dos domicílios, como destacado na figura anterior, podemos observar nas figuras 40 e 41, existem vários focos de lixo no município.



Figuras 40 e 41 – Focos de lixo no município, à esquerda, na Rua José Lins do Rego e à direita na Av. Beira Rio na Vila Umbu, ambos em áreas bastante afastados da zona central do município.

Esta realidade, que não se restringe à Alvorada, é hoje um dos principais problemas ambientais dos municípios metropolitanos. Além de ser um dos principais responsáveis pela ineficiência dos esgotos pluviais, os resíduos sólidos descartados de maneira inadequada poluem os corpos d'água e solo, além de atrair vetores.

Diversos são os fatores que levam a esta situação. Primeiramente, muitas vezes a degradação das condições de vida, ou mesmo o descaso, fazem com que a própria população descarte o lixo em seu terreno, no arroio que passa junto à sua rua (ou aos fundos de sua residência), em áreas verdes ou mesmo na rua e em terrenos baldios.

Em segundo lugar, e articulado ao exposto acima, muitas famílias apresentam como forma de sustento a coleta de lixo reciclável, sendo descartado de maneira imprópria aquilo que não possui valor econômico ou não é reaproveitável. Além da ação da população comum, existe ainda a ação de carroceiros e papa-entulhos que,

ao prestarem o serviço de coleta de resíduos da construção civil ou restos de podas para os moradores das áreas mais centrais, buscam áreas mais distantes do núcleo urbano, e, portanto, mais próximo das vilas mais pobres, para descartar estes resíduos, economizando assim a taxa a ser paga ao descartar, por exemplo, em um aterro sanitário.

Entretanto, apesar de não podermos isentar a própria população quanto à questão do despejo irregular de resíduos, é bem verdade também que os serviços de limpeza urbana não atuam da mesma forma nas áreas periféricas, e a localização dos focos refletem isto, de que atuam nas áreas de maior visibilidade ou de maior poder aquisitivo. Aqui cabe lembrar a constatação de Souza ao afirmar que as camadas mais populares, mais do que causadoras dos problemas ambientais, são vítimas de suas condições precárias de vida, fruto dos processo de segregação sócio-espacial.

Se identificarmos aqui os principais fatores ligados aos problemas ambientais destacados acima, percebemos que se destacam as questões relativas à pobreza e às desigualdades espaciais (como localização e infra-estruturas). Desta forma, podemos perceber a direta ligação entre o processo de segregação sócio-espacial e os problemas ambientais verificados nas periferias metropolitanas, e, no caso em tela, em Alvorada. O que buscamos chamar a atenção aqui é para o fato de que os principais problemas ambientais de Alvorada, ou os que afetam mais diretamente a maior parte de sua população estão diretamente relacionados ao seu baixo desenvolvimento sócio-econômico e ao processo desigual de produção do espaço intra-urbano, fruto da posição de Alvorada dentro da hierarquia urbana da RMPA.

4.3 Segregação, Violência e as Condições de Vida em Alvorada.

O município de Alvorada vem, nos últimos anos, recebendo o estigma de município mais violento do Estado. Não raramente abrimos o jornal, ou assistimos em noticiários locais, casos de homicídios ocorridos no território alvoradense.

Segundo os dados fornecidos pela Secretaria de Justiça e Segurança do Rio Grande do Sul, Alvorada fechou o ano de 2008 com 70 casos de homicídio registrados, ou seja, um índice de, aproximadamente 3,38 mortes a cada 10 mil habitantes, o maior índice da conurbação em torno de Porto Alegre. Dentre estes municípios, apenas Esteio (3,05) e Viamão (3,28) apresentam índices acima das três

mortes a cada 10 mil habitantes. Para o caso de Esteio, poderíamos amenizar o resultado obtido pela população do município, que por apresentar menos de 100 mil habitantes, tem números relativos, de certa forma, superestimados em relação aos seus números absolutos que não chegam a ser alarmantes (24 casos). Já Viamão, que em números absolutos apresentou 83 casos de homicídios, apresenta semelhanças com Alvorada não só nas estatísticas de homicídios.

Além de ser o município sede de Alvorada antes de sua emancipação em 1965, Viamão compartilha com Alvorada uma localização desprivilegiada de acordo com a dinâmica da RMPA (estruturada pela BR-116), um Distrito Industrial, o segundo pior PIB per capita da RMPA, dentre outros índices de baixo desenvolvimento sócio-econômico.

Enquanto isso, municípios bastante próximos a Alvorada como Cachoeirinha e Gravataí apresentam índices de homicídios inferiores aos 2 casos por 10 mil habitantes (1,95 e 1,57 respectivamente). Provavelmente não por acaso são municípios industrializados com importante crescimento econômico a partir da década de 1970.

Desta forma, seria possível ligar o fenômeno da violência em Alvorada com os processos de segregação sócio-espacial verificados no município internamente e mesmo na hierarquia urbana da RMPA?

A primeira relação entre o processo de segregação sócio-espacial em Alvorada e os altos índices de violência está relacionada à pobreza e exclusão de grande parte da população. Chamando a atenção para este aspecto, Souza (2001, p. 320) afirma que:

[...] Um quadro econômico-social adverso, marcado por expressiva pobreza (absoluta e relativa) e por um elevado nível de desemprego, se não é o único fator a explicar o incremento das estratégias ilegais de sobrevivência, é, decerto, ao menos um dos fatores; além do mais, é um empecilho a erradicação do problema, um empecilho que cresce não apenas com a expansão do comércio ilícito, mas também na esteira de sua consolidação como atividade econômica necessária à sobrevivência de parcelas cada vez menos expressivas dos pobres urbanos. Em não poucas cidades, incluindo-se as quatro metrópoles investigadas neste livro, assiste-se a uma gradual “criminalização” da economia urbana – ou seja, a um incremento da participação do subsetor ilegal/criminoso, considerado como subconjunto do setor informal, na economia local -, criminalização essa fundamentalmente ligada ao tráfico de drogas.

Não se pretende aqui determinar que a violência urbana somente se manifesta através da pobreza, mas sim que o desemprego/subemprego, a

precariedade das condições de vida e moradia e a incapacidade de prover o sustento mínimo da família leva a uma condição onde a criminalidade pode mesmo ser entendida como uma “estratégia de sobrevivência” como destaca Souza. Da mesma forma entende Maricato (1996, p. 77) ao afirmar que:

A exclusão social, como vimos, não é uma característica que chegou à sociedade brasileira com a chamada “globalização”. A novidade trazida pelo aprofundamento da pobreza nos 80 foi a explosão da violência urbana, que apresenta números e dimensão até então inéditas. Estamos nos referindo aqui à violência expressa na criminalidade, em particular nos homicídios, mas é necessário lembrar que constitui em expressão de violência a exclusão econômica, social, cultural, legal e ambiental da qual viemos tratando até agora... O crescimento dos homicídios e latrocínios, entretanto (ao lado de roubos, seqüestros, assaltos, etc.), é tão espetacular a partir dos anos 80, que se impõe como evidência, uma vez que passa a fazer parte da experiência pessoal de cada dia, não apenas como assunto dos que tem muito a perder, mas também, e sobretudo, dos que têm apenas a própria vida. Inúmeros são os levantamentos que revelam o que qualquer cidadão morador de metrópole brasileira sabe: o aumento da violência criminal.

Desde o início de sua ocupação/produção, Alvorada tem como principal característica de sua população, ser formada por migrantes com ocupações profissionais de baixa remuneração, pelos fatores já antes abordados. Entretanto, não existem evidências, e os relatos de moradores antigos confirmam, de que a violência fosse um problema cujas dimensões fossem verdadeiramente preocupantes antes da década de 1980.

Entretanto, a crise econômica da década de 1980, aliada ao grande crescimento populacional ocorrido no município a partir da década de 1970, criam as condições que culminaram com a explosão dos fenômeno da criminalidade. É nesse período também que surgiram loteamentos voltados para as classes mais populares e bastante distanciados das áreas mais centrais do município, tais como a Vila Umbu, conhecida pelos seus altos índices de violência, e a Vila e o Conjunto Habitacional Salomé, para citar alguns exemplos.

Em segundo lugar, analisamos a relação entre as formas de produção/reprodução do espaço urbano e a violência. Sendo Alvorada um município fruto do processo de urbanização, nos interessa aqui analisar este fenômeno a partir da perspectiva da violência urbana, que como bem evidencia Maricato “...Se o conceito de violência urbana não satisfaz, porque permite ocultar a real fonte dos conflitos, ignorar o ambiente construído como parte integrante da sociedade que

produz essa violência (e esse espaço discriminatório) também não satisfaz.” (MARICATO, 1996, p. 85)

Em Alvorada o processo de parcelamento do solo, principalmente entre 1949 e 1964, é caracterizado pelo grande número de pequenos loteamentos, sem infraestrutura e sem conexão entre si, se consolidando como elemento marcante da configuração intra-urbana do município.

A forma da favela, ou seja, de casas empilhadas em morros, cujo acesso somente é possível através de vielas estreitas é bastante restrita. Entretanto, o processo de produção espacial fortemente segregado e fragmentado, fruto de loteamentos projetados/implantados “aos pedaços”, levou à formação de espaços altamente desconexos e fechados e que de certa forma facilitam o controle por parte de traficantes, ou de seus subordinados, tornando-se corriqueira a expressão de moradores ou funcionários públicos de que “dali para frente não é possível entrar”.

Além do histórico processo de loteamentos desconexos, as invasões e projetos habitacionais e de reassentamento, cuja única preocupação foi a de acomodar tensões por melhores condições de moradia, são também responsáveis pela formação de espaços fragmentados.

O caso da Vila Nova Americana neste sentido é emblemático. Buscando uma alternativa para realocar parte da população da Vila Americana, que sofria com as enchentes causadas pelo Arroio Feijó, a Prefeitura Municipal buscou negociações com a Habitasul, agente loteador do Algarve onde se verificam ocupações à beira do arroio Feijó até hoje, não obtendo êxito.

Com o surgimento dos mutirões por todo Brasil, foi projetado pela prefeitura o loteamento representado na Figura 42, cuja infra-estrutura foi financiada pelo estado e os materiais pela União. As casas foram construídas pela própria comunidade, ficando conhecida como Mutirão. Posteriormente, com o processo de ocupação irregular, este loteamento viu sua extensão se alterar, criando o que ficou conhecido como Mutirão II ao norte.



Figura 42 – Em destaque a Vila Nova Americana e sua baixa conectividade com os demais loteamentos e com a Av. Pres. Getúlio Vargas. Fonte: Plano de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Alvorada. Elaborada por William da S. Papi.

Observando a forma do loteamento Nova Americana, percebemos que o acesso às habitações, a partir do sentido Av. Presidente Getúlio Vargas-Itararé (sul-norte) se dá apenas por uma ou duas ruas próximas, com pequenos quarteirões, cujo controle da entrada e saída de pessoas fica bastante facilitado.

No Parque Residencial Umbu, por exemplo, em uma das saídas de campo, foi possível verificar a forma ostensiva com que fomos observados. A presença estranha, movimentou nas esquinas, dois ou três “guardas do tráfico” tentando identificar os objetivos de nossa visita. Em um caso, inclusive, fomos observados em um claro aviso de contrariedade de nossa presença naquele local.

Souza (2005) analisa esta relação entre espaço, ou melhor, território/segregação/violência a partir do processo identificado por ele como fragmentação do tecido sócio-espacial, destacando sua dimensão política, ou seja, das relações de poder em que estão envolvidos os mecanismos de segregação sócio-espacial. Identificando as novas formas de controle e uso do território que se estabelecem paralelamente ao Estado, através de atividades “informais”, ilegais, ou de mecanismos de auto-segregação, o autor afirma que:

Como o nome indica, a fragmentação do tecido sociopolítico-espacial coloca em primeiro plano a dimensão *política*, vale dizer, a dimensão do *poder*. Está-se diante, portanto, de uma fragmentação territorial, no sentido próprio do termo território: um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder. Não importa que a fragmentação não diga respeito a territórios estatais e sim a territórios cuja formação é conduzida no âmbito da sociedade civil ou mesmo a territórios ou microterritórios ilegais. Na verdade, as fronteiras estatais permanecem inalteradas; o que acontece é que poderes paralelos ao Estado, protagonistas de atividades econômicas ilícitas, territorializam ostensivamente numerosos pontos do espaço intra-urbano, notadamente espaços residenciais segregados, desafiando o controle territorial estatal. Essa formação de enclaves... contribui, de sua parte, para reforçar na outra ponta do espectro socioeconômico, o fenômeno da auto-segregação, o qual também possui implicações territoriais em sentido amplo. (SOUZA, 2005, p. 216 e 217)

O surgimento destes territórios, passíveis de controle e usos informais ou ilegais, pode ser compreendido como resultado do aprofundamento das desigualdades sociais, da especulação imobiliária, e o conseqüente aumento no preço de terrenos e imóveis, assim como, do esvaziamento de políticas públicas voltadas à questão da habitação, que tornaram inacessíveis terrenos e imóveis às classes mais populares.

Entretanto, ao identificar a relação entre a violência e formas de poder paralelo sobre o território, por parte dos traficantes, não podemos inferir que relações ilegais estão ocorrendo à parte da economia formal. Menos correto ainda seria entender que estas forças se opõem totalmente.

Neste sentido volta a nos subsidiar a idéia de organização da economia a partir de dois circuitos interdependentes. Souza (2002), analisa o fenômeno do tráfico de drogas como um fenômeno multiescalar, que se organiza nos níveis locais/regionais, nacionais e internacionais. Desta forma o tráfico na favela serve como o braço violento de um circuito econômico muito mais amplo ligado a formas legais e ilegais do capital, tais como jogo do bicho, capital imobiliário entre outros.

Apesar da crescente demanda por segurança e da relação direta entre este discurso e a proliferação dos condomínios fechados não só nos municípios da RMPA, como no Brasil inteiro, e mesmo em diversos países, Alvorada não apresenta hoje um movimento significativo neste sentido.

Possivelmente por ter se consolidado como um dos municípios mais pobre da RMPA, este tipo de demanda habitacional, mais diretamente ligada às classes medias e altas, não apresentaram avanço no município. Desta forma, é a parcela da sociedade que acumula diversos fatores de vulnerabilidade social que sofre com o problema da violência, o que de certa forma explica a falta de iniciativas eficazes no campo do combate à violência no município.

5 Conclusão

O núcleo do presente trabalho é buscar entender de que forma as relações de segregação sócio-espacial dentro da RMPA se manifestam no município de Alvorada, determinando a forma através da qual seu espaço intra-urbano é produzido acarretando problemas urbanos.

Para tanto é imprescindível que a análise parta da profunda articulação entre os fenômenos sócio-espaciais e o tempo histórico, tornando-se importante o esforço na busca de um a periodização para estes processos.

Desta forma, foi possível identificar em Alvorada três períodos claramente marcados: o primeiro período se iniciou com o primeiro loteamento Passo do Feijó em 1949 e se estende até 1965, ainda como Distrito de Viamão, no início do processo de metropolização do território gaúcho; o segundo, que tem início com a emancipação do município, corresponde ao processo de consolidação da RMPA e se estende até, aproximadamente, o final da década de 1980, após a crise econômica que culmina com a redemocratização e a nova Constituição Federal; por fim, o terceiro período parte da década de 1990 e se estende até os dias de hoje, com as mudanças verificadas no Brasil e na RMPA, fruto da reestruturação do capitalismo e do Estado brasileiro, responsável pela redefinição do pacto federativo instituído pela Constituição de 1988.

Durante o primeiro período, verificamos que, apesar de pertencente à Viamão, o território que veio a formar Alvorada foi construído de forma a atender a contraditórios interesses existentes na capital. Durante a década de 1950, é iniciado o processo de metropolização com a formação de uma conurbação ao longo do eixo formado pela BR-116, entre os municípios de Porto Alegre e Novo Hamburgo²².

O crescente processo de industrialização e o surgimento de municípios, respondendo a esta dinâmica econômica, fez com que durante este primeiro período Alvorada não tivesse grande participação direta neste processo, visto que juntamente com Viamão, Gravataí e Cachoeirinha, por exemplo, localiza-se a leste deste eixo, sem comunicação direta com a BR-116.

²² Apesar de entendermos que este eixo poderia ter sido estendido até o município de Caxias do Sul, o fato de buscarmos entender a formação da RMPA, sobretudo a dinâmica de Alvorada que “não apresenta história” anterior ao processo de metropolização, levou à diminuição da área a ser analisada, restringindo-se basicamente ao entorno de Porto Alegre.

Apesar disso, neste período já se faz sentir em Porto Alegre o aumento da procura por áreas para habitação, sobretudo por parte da população de mais baixa renda que, atraída pelas oportunidades de emprego, passam a vir do interior do estado para capital.

A crescente demanda por terras e o aumento do “fenômeno das malocas”, faz com que cresçam as exigências legais para novos loteamentos, assim como, o valor da terra urbana em Porto Alegre, iniciando uma tendência de expulsão de parte da população mais empobrecida para áreas mais periféricas, inclusive, em municípios vizinhos.

Respondendo a este processo, inicia-se em Alvorada um vigoroso parcelamento do solo para fins habitacionais. Pequenos investidores, sobretudo moradores da capital, compram pequenas parcelas de áreas ainda rurais e as loteiam para fins urbanos. Entretanto, este processo é antes um processo especulativo de reserva de terras para ocupação futura do que uma efetiva demanda, que somente se consolidará em décadas posteriores.

Neste sentido, a definição de Villaça (2001) de transbordamento da metrópole sobre outros municípios é perfeitamente identificada, sobretudo no caso de Alvorada. Livre de constrangimentos, de exigências e de fiscalização, estes agentes loteadores foram projetando pequenos loteamentos, muitos deles desconexos entre si, formando uma “cidade aos pedaços”. Como resultado da localização, da inexistência de infra-estruturas e da grande oferta de lotes no ainda Distrito Passo do Feijó, temos o baixo valor de sua terra urbana, que determinará a faixa sócio-econômica que ocupará o seu território, a população de baixa renda, ocupada no município de Porto Alegre.

Portanto se durante o primeiro período de Alvorada não podemos identificar características sócio-econômicas pela praticamente inexistência de dados sobre o Distrito, podemos sim verificar duas características fundamentais que determinaram fortemente a dinâmica do município durante os períodos posteriores: o surgimento do município como cidade dormitório dos trabalhadores empobrecidos da capital e a produção de um espaço urbano fragmentado, desconexo e com a total inexistência de infra-estrutura.

Com a emancipação do município em 1965, se verificou a inexistência de novos projetos de loteamentos até o ano de 1979. Durante este período, o município passou a ver seus lotes ocupados por uma população bastante empobrecida, pois

como vimos, em 1975, 92% da população apresentava renda inferior a três salários mínimos.

Entretanto, a primeira contradição entre o processo de desenvolvimento da economia regional e o caso de Alvorada se dá a partir da década de 1970, com a implantação da BR-290 e de quatro distritos Industriais: os dois primeiros nos municípios de Gravataí e Cachoeirinha, ambos de domínio estadual, e, posteriormente, dois distritos em Alvorada, um estadual e o outro municipal.

Gravataí, além de ser mais antiga e de já possuir, em 1970, 124 estabelecimentos industriais com 2.522 pessoas ocupadas em tal atividade, apresentava posição privilegiada com o cruzamento das rodovias BR-290 e RS-118 em seu território, local que foi escolhido para a implantação de seu distrito industrial. Desta forma, Gravataí já à época apresenta excelentes fatores locacionais que permitem compreender os motivos pelo quais o município atraiu para si um dinâmico processo de desenvolvimento industrial observado até hoje.

Entretanto a escolha de Cachoeirinha, ou pelo menos da área onde foi implantado o Distrito Industrial de Cachoeirinha em detrimento de Alvorada é que não apresenta explicações na dinâmica da economia regional. Cachoeirinha, além de ter seu Distrito implantado em área contígua ao núcleo urbano, não apresenta acesso direto a qualquer rodovia, sendo o acesso feito por dentro de Canoas, ou mesmo saindo da BR-290 e acessando a sua principal avenida através da Av. Flores da Cunha, a principal avenida do município por conter em si o centro comercial e por fazer a conexão diária pendular com Porto Alegre.

Em relação ao “efeito de atração” que o dinamismo industrial de uma cidade pode apresentar, não verificamos tal fenômeno no município. Em 1970, Cachoeirinha apresentava apenas 59 estabelecimentos industriais com 639 pessoas empregadas, ou seja, um número bastante limitado que não confere grande atratividade ao município, se comparado ao desempenho de municípios como Canoas, Esteio ou mesmo Gravataí.

Alvorada, apesar da ausência de histórico de desenvolvimento industrial relevante em seu território, apresenta boa localização, com a BR-118 cruzando seu território, e a BR-290 muito próxima, praticamente limitando parte de seu território à norte. Além disso, o Distrito Industrial de Alvorada encontra-se mais próximo do Distrito de Gravataí do que o de Cachoeirinha, aumentando assim suas possibilidades de atração de indústrias, o que, na prática, acabou não se verificando.

Desta forma, fica a lacuna de como explicar a escolha de Cachoeirinha em detrimento de Alvorada para os investimentos industriais na RMPA. Possivelmente, questões políticas aí devem estar presentes, mas que escapam a nossa pesquisa. Além disso, segundo o Plano realizado pela Metroplan em 1980, eram escassos os recursos para a desapropriação e dotação de infra-estruturas do Distrito Industrial de Alvorada (1980, p. 44).

Fica aqui, portanto, a primeira constatação de que Alvorada, na hierarquia da RMPA, consolidou seu papel como cidade dormitório, ou seja, se “especializou” na função habitacional. Articulando a monofuncionalidade com as características da população que é absorvida pelo município, a população de baixa renda, verificamos que, na verdade, Alvorada não se configura como um caso de especialização, mas sim como um espaço de segregação econômica e social dentro da RMPA.

Durante este segundo período o município continuará absorvendo a população trabalhadora de Porto Alegre, ao ponto em que, como evidenciado no estudo da Metroplan, em 1975, 72,4% da população ocupada, trabalhava em Porto Alegre (1980, p.63).

A baixa remuneração da população ocupada e a segregação do município em relação à intensa industrialização da RMPA verificada no período acarretam ainda em baixo desenvolvimento do comércio local, reforçando assim os baixos índices econômicos do município, ou seja, reproduzindo o “círculo vicioso” da economia de Alvorada.

Alvorada só passará a participar mais ativamente da dinâmica econômica da RMPA a partir do novo processo de parcelamento do solo retomado a partir da década de 1979. Apesar de apresentar ainda grande parte de seus lotes desocupados, o surgimento do BNH altera profundamente a dinâmica de produção do espaço interno de Alvorada, cuja função é habitacional.

Apesar do efeito positivo sobre a economia local que estes empreendimentos possam ter gerado, a completa inadequação entre as unidades habitacionais construídas, voltadas para assalariados com renda superior a três salários mínimos, e a população de Alvorada, cuja a grande maioria apresentava renda inferior a esta faixa, pode ser definido como o segundo movimento de segregação sócio-espacial de Alvorada em relação à RMPA. Projetados por empreiteiras de Porto Alegre, possivelmente para atender a demandas de parcela da população da capital, estes loteamentos se mostram completamente incapazes de responder às demandas da

população do município, devido a suas grandes dimensões e incapacidade de responder às demandas da população com salário inferior à três salários mínimos, o que acarretou na não implementação de grande parte destes empreendimentos.

Sendo assim, os habitantes de Alvorada que sofrem com a falta da casa própria, necessitando ocupar irregularmente áreas muitas vezes distantes e/ou que ofereçam riscos ambientais, são segregados das políticas públicas voltadas para habitação popular, visto que o único projeto voltado às classes mais necessitadas deste período, o Conjunto Habitacional Salomé, foi ocupado antes mesmo de ser inaugurado após dois anos de abandono por dívidas e falências.

Além do problema habitacional que surge neste período no município, é a partir da década de 1970 que podemos destacar a existência de problemas urbanos bastante claros no município. Se, durante o surgimento de Alvorada, a pequena ocupação, que não torna tão necessária a existência de infra-estrutura para condições de habitabilidade, e a provável similaridade da estrutura urbana básica dos municípios vizinhos, nos levaram a não analisar a precariedade infra-estrutural do município como um problema urbano, neste período, com o grande desenvolvimento técnico e industrial da RMPA e a aceleração do crescimento populacional do município, não é possível deixar de avaliar este fenômeno.

Com a exceção das vilas mais centrais, e dos loteamentos mais recentes, cuja infra-estrutura era exigida para que o BNH financiasse a obra, uma grande parte dos moradores vivia, e ainda vive, em áreas sem rede de distribuição de água tratada, com precária iluminação pública, ruas sem pavimentação e esgoto pluvial, cuja água do esgoto sanitários se misturavam em valões ao longo das ruas, dentre outros problemas.

Com a crise econômica da década de 1980 o município acumulou ainda o crescente problema da violência e da necessidade de ocupar áreas de forma irregular, pondo em risco sua própria vida, seja pelas más condições ambientais e sanitárias destes alojamentos, seja pela crescente relação entre o tráfico e a violência observados nestas áreas segregadas.

Apesar desta situação de pobreza e crise econômica quase generalizada no município, é neste período que encontramos as estruturas básicas que responderão pelo terceiro processo de segregação sócio-espacial de Alvorada. Os loteamentos do Porto Verde, Água Viva e Portal da Bela Vista, este último já da década de 2000. Diferentemente de grande parte dos loteamentos produzidos nas décadas

anteriores, estes loteamentos são voltados para população em faixa salarial acima das que se verificavam em Alvorada.

Com o processo de desconcentração produtiva e a crescente procura por parte das classes médias de áreas que lhes ofereçam mais conforto por um preço mais acessível, parte da classe média vai morar em municípios metropolitanos, sobretudo a partir da década de 1990.

Em Alvorada, estas classes que recentemente vem se instalando, inauguram uma relação de segregação sócio-espacial de novo tipo. As relações de segregação que se davam anteriormente ao nível interurbano, entre Porto Alegre e Alvorada, passam a ser incorporadas no espaço intra-urbano do próprio município.

Surge, portanto, no seio de Alvorada uma série de contradições de importância muito superior às verificadas até então. Se antes, a população de Alvorada reivindicava o direito a bens básicos para reprodução de suas condições de vida, a incorporação do processo de segregação sócio-espacial em seu espaço intra-urbano possibilita a reivindicação do que Maricato chama de direito à cidade, ou seja, abre uma nova luta entre classes agora confrontadas no mesmo campo.

Parte da população empobrecida segue segregada ou mesmo aprofunda suas relações de exclusão social. Entretanto, parte desta mesma população segregada percebe na presença de uma classe em posição acima dela dentro da hierarquia sócio-econômica e política, uma oportunidade de novas lutas com ganhos muito maiores.

Além do elemento dinamizador existente na luta de classes, o próprio dinamismo verificado na economia, sobretudo no comércio local e na expectativa de ampliação do número de empresas de grande porte no município, gera novas oportunidades de emprego, sobretudo para nova geração que vem ampliando seus índices de escolaridade e capacitação profissional.

Neste sentido, cabe salientar não somente a ampliação de vagas para Ensino Médio conquistadas pelos habitantes do município, como também o anúncio²³ recente de que Alvorada receberá a primeira escola técnica do município.

Desta forma, por mais contraditório que seja, finalizamos aqui o trabalho afirmando que a única saída do município de Alvorada é a sua inserção na economia da RMPA, ou seja, a busca do crescimento econômico desigual que a

²³ Informação disponível em <http://www.alvorada.rs.gov.br/>, acessado em 11 de julho de 2009.

coloque em outro patamar de aspirações quanto ao futuro de sua população. Nas palavras de Rangel:

As pessoas podem fazer uma idéia um pouco romântica de desenvolvimento econômico, como se ele fosse um paraíso de estabilidade, bem-estar e paz. É preciso abandonar desde logo estas ilusões. No Brasil, como em todos os países, o desenvolvimento é um processo doloroso, repleto de privações, conflitos e inquietações. Tais inquietações são, ao que parece, uma matéria prima do desenvolvimento, talvez o seu primeiro motor. Os conflitos de toda natureza são sua expressão. E as privações são sua conseqüência inevitável, talvez a fonte de novas inquietações. Uma economia em desenvolvimento não resolve um problema sem criar outro ainda maior. Salta ininterruptamente de um desequilíbrio a outro... Mas há uma ordem nessa desordem. Uma ordem que construímos com nossa ação desordenada. Não estamos realizando um trabalho de Sísifo, mas sim saltando de um desequilíbrio a outro, de um problema a outro. Estamos caminhando. Vejamos como, porque e em que direção... (RANGEL, 2005, p.41)

Portanto, apesar de inserida segregadamente da dinâmica regional da RMPA, e de forma desigual, Alvorada deve sua existência às respostas da região aos problemas dados pelo desenvolvimento da economia local, ou mesmo nacional. Devemos então, aguardar os rumos que o município irá assumir nos próximos anos, para identificar quais serão os resultados deste movimento de ainda modesto crescimento econômico e incorporação das relações de produção/apropriação do espaço urbano: se o do aprofundamento das desigualdades sociais, ou a melhoria das condições de vida da população.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, M. H. T.; CARNEIRO, L. P. Liderança local, democracia e políticas públicas no Brasil. **Opinião Pública**, Campinas, Vol. IX, n 1, 2003, pp. 124-147. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/op/v9n1/16154.pdf>. Acesso em: 11 de Nov. de 2008.

ALONSO, J. A. F. MAMMARELLA, R. BARCELLOS, T. M. **Território, economia e sociedade: Transformações na região metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre: FEE, 2009.

ALVORADA, Prefeitura Municipal. Lei nº 1137, de 26 de dezembro de 2000. Institui o Primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município de Alvorada.

_____. Lei nº 20, de 18 de abril de 1969. Dispõe sobre os loteamentos e dá outras providências.

_____. Lei nº 93, de 14 de novembro de 1980. Altera as características das vias públicas de comunicação, dá nova redação aos artigos 23o e 24o da Lei Municipal no 20/69 que dispõe sobre loteamentos

AZEVEDO, P. R. **Passageiros da ilegalidade**. Cascavel: Edunioeste, 2002.

BARAT, J. (Org.) **Política de desenvolvimento urbano: aspectos metropolitanos e locais**. Rio de Janeiro: Ipea/Inpes, 1979a.

_____. **Introdução aos problemas urbanos brasileiros**. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1979b.

_____. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão histórica**. São Paulo: Ed. CLÁ, 2007a.

_____. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão institucional**. São Paulo: Ed. CLÁ, 2007b.

_____. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão macroeconômica**. São Paulo: Ed. CLÁ, 2007c.

_____. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão setorial.** São Paulo: Ed. CLÁ, 2007d.

BARROSO, V. L. M. (Org.) **Raízes de Alvorada – Memória, História e Pertencimento.** Porto Alegre: EST, 2006a.

_____. A Emancipação de Alvorada nas memórias de Irineu Luiz da Silveira In: BARROSO, V. L. M. (Org.) **Raízes de Alvorada – Memória, História e Pertencimento.** Porto Alegre: EST, 2006b.

_____. A Emancipação de Alvorada nas memórias de Irineu Luiz da Silveira In: BARROSO, V. L. M. (Org.) **Raízes de Alvorada – Memória, História e Pertencimento.** Porto Alegre: EST, 2006c.

BRASIL. Presidência da República. Lei Federal nº. 4.771, de 15 de setembro de 1965. Institui o novo Código Florestal.

_____. Lei Federal nº. 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil:** promulgada em 5 de outubro de 1988.

BRASIL. Presidência da República. Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

BRESSER-PEREIRA. L. C. **Macroeconomia da estagnação: crítica da ortodoxia convencional no Brasil pós-1994.** São Paulo: Editora 34, 2007.

CAPEL, H. **La cosmópolis y la ciudad.** Barcelona: Ediciones de Serbal, 2003.

CARLOS, A. F. A. **A cidade.** São Paulo: Contexto, 1992.

CASTRO, I. E. GOMES, P. C. C. CORRÊA, R. L. **Brasil: Questões atuais da reorganização do território.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

CASTELLS, M. **Cidade, democracia e socialismo.** São Paulo: Paz e Terra, 1989.

_____. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

_____. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

CORRÊA, R. L. **A rede urbana**. São Paulo: Ed. Ática, 1989.

_____. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ed. Ática, 1991.

_____. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ed. Ática, 1993.

CINTRA, A. O.; HADDAD, P. R. (Org.) **Dilemas do planejamento urbano e regional no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

ENGELS, F. **A questão da habitação**. Belo Horizonte: Aldeia Global, 1979.

FALLETI, T. Efeitos da descentralização das relações intergovernamentais: o Brasil em perspectiva comparada. **Sociologias**, Porto Alegre, nº 16, p. 46-85 jan 2006.

FERNANDES, C.; NEGREIROS, R. Desenvolvimento Econômico, Divisão de Trabalho e Mudança na Rede Urbana Brasileira: Do desenvolvimentismo ao Plano Real. In: FERNANDES, E.; VALENÇA, M. M. Org.) **Brasil Urbano**. Rio de Janeiro: Maud, 2004.

FIGUEIREDO, J. R. **Modos de ver a produção no Brasil**. São Paulo: Autores Associados; Educ: Fapesp, 2004.

FIGUEIREDO, R. LAMOUNIER, B. **As cidades que dão certo: Experiências inovadoras na administração pública brasileira**. Brasília: MH comunicação, 1996.

FIRKOWSKI, O. L. C.; SPOSITO, E. S. **Indústria, ordenamento do território e transportes: a contribuição de André Fischer**. São Paulo: Ed. Expressão Popular, 2008.

GASPAR, R.; AKERMAN, M.; GARIBE, R. (Org.) **Espaço urbano e Inclusão Social: a gestão pública na cidade de São Paulo 2001-2004**. São Paulo: Perseu Abramo, 2007.

GOMES, P. C. C. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GUERRA, A. J. T.; CUNHA, S. B. (Org.) **Impactos ambientais urbanos no Brasil**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

_____. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

KLAGENBERG, A. D. Inventário dos bairros de Alvorada. In: BARROSO, V. L. M. (Org.) **Raízes de Alvorada – Memória, História e Pertencimento**. Porto Alegre: EST, 2006.

LENCIONE, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. (Org.) **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A: FAPERJ, 2006.

LÊNIN, V. **O Imperialismo: fase superior do capitalismo**. São Paulo: Global Editora, 1982.

LOJKINE, J. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2001.

_____. **Metrópole na periferia do capitalismo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Política habitacional no Regime Militar: Do milagre brasileiro à crise econômica**. Petrópolis: Vozes, 1987.

MENEGAT, R.; ALMEIDA, G. (Org.) **Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental nas cidades: estratégias a partir de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2004.

METROPLAN, Fundação Metropolitana de Planejamento. **Plano Diretor – Prefeitura Municipal de Alvorada**. Porto Alegre, 1980.

MORAES, A. C. R. **Meio Ambiente e Ciências Humanas**. São Paulo: Hucitec, 2002.

PIQUET, R. **Indústria e território no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

POCHMANN, M. **A década dos mitos**. São Paulo: 2001

PRETECEILLE, E. Cidades globais e segmentação social. In: RIBEIRO, L. C. Q.; JUNIOR, O. A. S. (Org.) **Globalização fragmentação e reforma urbana: O futuro das cidades brasileiras na crise**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ed. Ática, 1993.

RANGEL, I. A. **Obras Reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

_____ História da dualidade básica brasileira. In: **Obras Reunidas**. Vol.2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

_____ A questão agrária. In: **Obras Reunidas**. Vol. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

RAPKIEWICZ, S. S. Algarve, reconstruindo a história. In: BARROSO, V. L. M. (Org.) **Raízes de Alvorada – Memória, História e Pertencimento**. Porto Alegre: EST, 2006.

RIBEIRO, L. C. Q. PECHMAN, R.M. **O que é questão da moradia**. São Paulo: Brasiliense, 1983

RIBEIRO, L. C. Q.; JUNIOR, O. A. S. (Org.) **Globalização fragmentação e reforma urbana: O futuro das cidades brasileiras na crise**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994

RIGATTI, D. **Formação de áreas urbanas com função de habitação na RMPA: o caso de Alvorada**. Dissertação mestrado. Porto Alegre: UFRGS, 1983.

_____. Alvorada, ou de como se constrói um cidade aos pedaços. In: BARROSO, V. L. M. (Org.) **Raízes de Alvorada: Memórias, História e Pertencimento**. Porto Alegre: EST, 2006.

ROCHE, J. **Porto Alegre, Metrópole do Brasil**. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, n. 191, p. 30-51, 1955.

SANTOS, M. **A urbanização desigual**. Petrópolis: Vozes, 1982(a).

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **O espaço dividido**. São Paulo: Edusp, 2004

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SCHIMIDT, B. V. **O Estado e a política pública no Brasil**. Porto Alegre: Ed. Da Universidade; UFRGS ; L&PM, 1983.

SILVA A. G. B.; SIMÕES, R. F. **A Dinâmica dos Fatores Aglomerativos e Desaglomerativos para os Anos da Década de 1990 Entre as Regiões Metropolitanas do Brasil: uma Análise Multivariada**. Disponível em: www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20146.doc

SILVA, G. C. **Geopolítica e Poder**. Rio de Janeiro: UniverCidade, 2003.

SILVEIRA, M. R. **Algumas considerações sobre a formação sócio-espacial sul catarinense**. Disponível em: <http://br.geocities.com/f6mrs2005/geografia2.html>

SINGER, P. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1974.

_____. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1993

SOUZA, C. F.; MÜLLER, D. M. **Porto Alegre sua evolução urbana**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1997.

SOUZA, M. A. A. Reconstituo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação. In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. (Org.) **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A: FAPERJ, 2006.

SOUZA, M. L. **O desafio metropolitano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

_____. **Mudar a Cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

_____. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007

_____. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988

SUERTEGARAY. D. M. A. BASSO. L. A. VERDUM. R **Ambiente e lugar no urbano: A grande Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. da Universidade: Universidade federal do Rio Grande do Sul, 2000

VAZ, F. S. A traição das fontes: a ocupação inicial de Alvorada. In: BARROSO, V. L. M. (Org.) **Raízes de Alvorada – Memória, História e Pertencimento**. Porto Alegre: EST, 2006.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institut, 1998.