

TEMAS PARA O DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL¹

Antonio Paulo Cargnin²
Suzana Beatriz de Oliveira³

O Rio Grande do Sul, embora apresente indicadores socioeconômicos positivos, quando comparado aos demais estados do país, possui diferenças regionais significativas. Essa diversidade é resultado da formação social e econômica, ocorrida ao longo da história, e se reflete diretamente na ocupação do território.

De forma simplificada, através do estudo das desigualdades regionais que considera o processo histórico de crescimento, o Estado pode ser dividido em três macrorregiões⁴: Sul, Norte e Nordeste. As diferenças podem ser melhor detalhadas, a partir da análise dos principais recortes espaciais do Estado⁵.

MACRORREGIÃO NORDESTE

É constituída pelo eixo Porto Alegre/Caxias do Sul e seu entorno. Apresenta um parque industrial diversificado, concentrando 59,8% do PIB, em 2001, e 51,7% da população, em 2000. Se considerarmos somente a participação na indústria esta é ainda mais significativa chegando a cerca de 77% do total do Estado.

Nessa região, encontramos importantes recortes espaciais já estruturados territorialmente: os Eixos Porto Alegre/Caxias do Sul e Porto Alegre/Santa Cruz do Sul, a Aglomeração do Litoral e o Eixo Turístico do nordeste do Estado.

O Eixo Porto Alegre-Caxias é apontado como um grande conglomerado urbano e industrial que, apesar de apresentar ocupação urbana descontínua, possui fortes traços de complementaridade funcional e tendência de contigüidade.

Deve-se ressaltar que a concentração do desenvolvimento nessa área, teve e ainda tem um vínculo muito forte com a presença da Região Metropolitana de Porto Alegre – RMPA e da Aglomeração Urbana do Nordeste – AUNE. Historicamente estas vêm se constituindo como um elemento centralizador do crescimento populacional e econômico. Os 31 municípios que compõem a RMPA concentram 36,5% da população gaúcha e 40,7% do PIB.

A ligação entre Porto Alegre e a região de Santa Cruz, possui características diferenciadas do descrito anteriormente, pois assenta sua economia na agroindústria. Entretanto, a proximidade do Eixo Porto Alegre/Caxias, estabeleceu condições para que alguns ramos da indústria riograndense direcionassem suas novas unidades fabris para as cidades desta região, reforçando as ligações urbanas. Os fluxos da produção regional

¹ Texto elaborado como subsídio para a elaboração do termo de Referência do Estudo de Desenvolvimento Regional e Logística do RS, Porto Alegre, junho de 2003.

² Geógrafo da Secretaria da Coordenação e Planejamento - DEPLAN, Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

³ Geógrafa da Secretaria da Coordenação e Planejamento - DEPLAN, Especialista em Geografia Ambiental.

⁴ Estabelecidas com base em estudo elaborado pela FEE, adaptado à divisão dos COREDES no documento PRÓ-RS II – Por uma Organização Social Pró-Desenvolvimento Regional do Rio Grande do Sul. EDUNISC, Santa Cruz, 2002.

⁵ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, v.6 Redes Urbanas Regionais: Sul, Brasília, 2000.

indicam uma tendência à absorção de parte dos investimentos que estão extravasando o território da Região Metropolitana. As cidades que melhor têm se inserido nesse processo são Lajeado, Estrela, Venâncio Aires e Santa Cruz do Sul. Estas e seus respectivos entornos, estão reforçando seus vínculos com a RMPA, podendo se constituir em um eixo de desenvolvimento de porte semelhante ao já existente entre Porto Alegre e Caxias do Sul.

Outro importante recorte constituído é o Eixo que abarca os municípios de Nova Petrópolis, Gramado, Canela, São Francisco de Paula e Cambará do Sul, localizados na Região Turística Serra. O desenvolvimento da rede urbana destas cidades está relacionado ao turismo de inverno que impulsionou o desenvolvimento econômico da região. É também relevante a participação do setor industrial com pequenas e médias empresas, principalmente nos setores de madeira, vestuário, calçados e artefatos de tecidos, mobiliário e mecânica. A conclusão da Rota do Sol é um elemento que certamente reforçará a importância econômica desta área, principalmente no setor de turismo.

Encontramos ainda, na Macrorregião Nordeste a Aglomeração do Litoral que desenvolveu-se associada ao caráter sazonal de suas atividades. Sua malha urbana e os equipamentos urbanos são bem distribuídos, embora sua importância econômica e demográfica esteja restrita a alguns meses do ano. As principais cidades são Torres, Capão da Canoa, Tramandaí e Osório. Deve-se ressaltar que nesse recorte espacial estão seis dos oito municípios que possuíam, em 2000, taxas de crescimento populacional acima de 5% ao ano, valor muito superior a média do Estado que é de 1,23%, indicando, com isso que a região está recebendo migrantes de outras áreas do Estado.

MACRORREGIÃO SUL

Também conhecida como “Metade Sul”, essa região possui formação predominantemente agropecuária baseada principalmente na grande e média propriedade, ocupadas com atividades pecuárias tradicionais e mais recentemente com atividades orizícolas. Seu PIB, em 2001, correspondia a 22,48% do total do Estado, enquanto que a população correspondia a 28,38%, em 2000. Há uma forte participação do setor agropecuário contribuindo com 37% do total produzido no Estado.

Os recortes espaciais encontrados estão associados a centros urbanos tradicionais, como Santa Maria, Pelotas/Rio Grande e a cidades localizadas na área de fronteira.

A cidade de Santa Maria se destaca pela hierarquia e funções urbanas que desempenha. Historicamente, tem uma posição significativa nas atividades de comércio e serviços, principalmente nas áreas de saúde e educação. Dessa forma, tornou-se um importante centro regional, atraindo o capital originário das atividades agrícolas dos centros periféricos menores.

O recorte espacial formado pela cidades de Pelotas/Rio Grande, tem além do setor terciário a presença do capital industrial, mesmo apresentando um crescimento menor que a média do Estado. Isto se deve, principalmente a existência do Porto de Rio Grande, por onde passam boa parte das exportações gaúchas. Os municípios de Pelotas, Capão do Leão, Rio Grande e São José do Norte, formam a Aglomeração Urbana de Pelotas.

Na região encontram-se ainda as aglomerações internacionais, junto à fronteira do Uruguai e da Argentina: Chuí/Chuy, Jaguarão/Rio Branco, Santana do Livramento/Rivera,

Quaraí/Artigas, Uruguaina/Passo de los Libres, Itaqui/Alvear e São Borja/Santo Tomé. Localizadas numa das áreas mais estagnadas do Estado, estas aglomerações são dotadas de algumas peculiaridades que as distinguem das demais. Possuem áreas urbanas integradas, estão nas chamadas rotas de transporte do Mercosul e possuem economias complementares. sofrem influências das flutuações cambiais.

MACRORREGIÃO NORTE

Essa região é também baseada na atividade agropecuária e agroindustrial, caracterizada pela presença de pequenas e médias propriedades, com produção diversificada, destacando-se nas últimas décadas pela grande participação da cultura do soja. O PIB em 2001 correspondia a 17,7% do total do Estado e a população 19,9%, em 2000 .

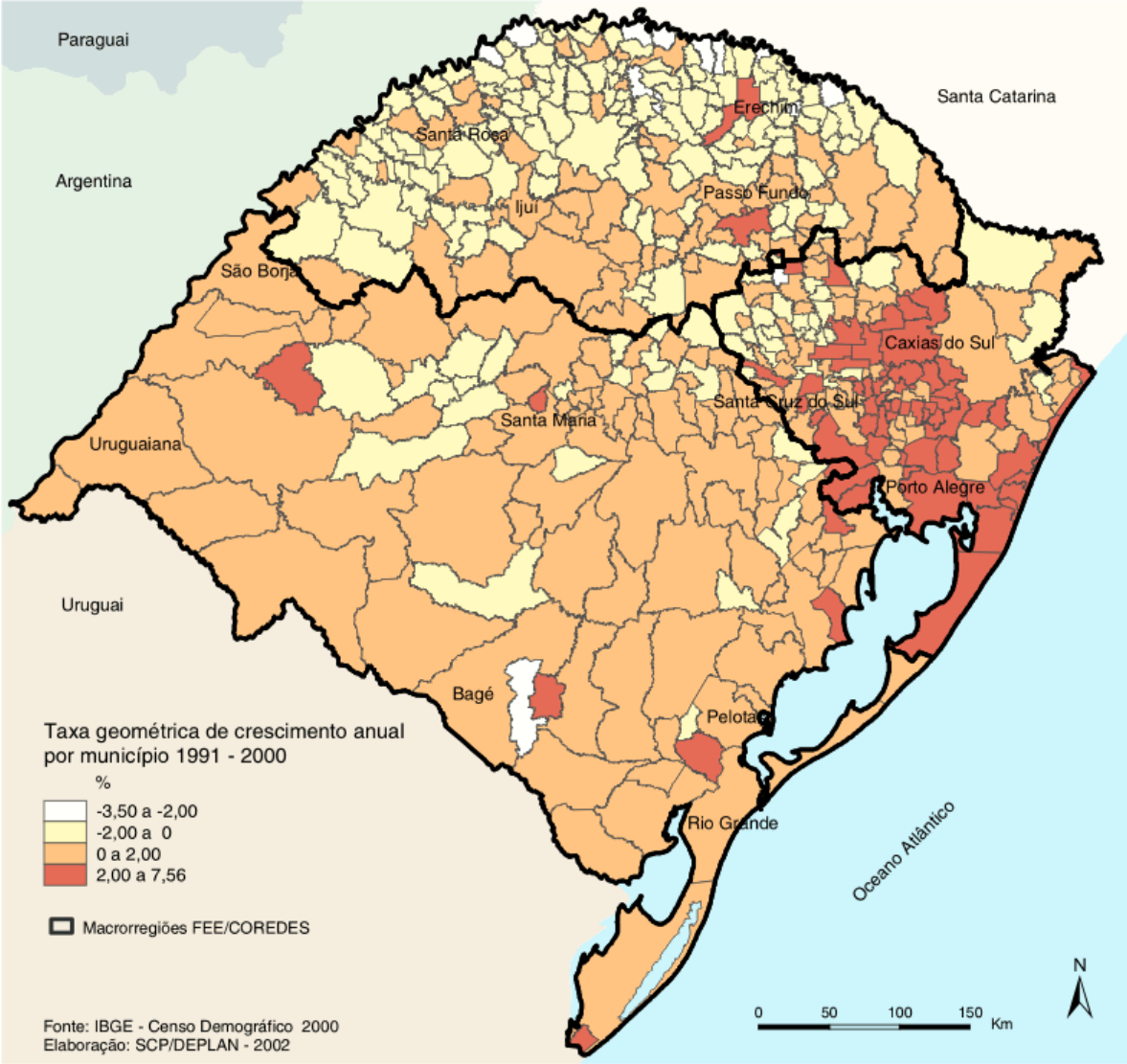
A Macrorregião Norte apresenta características populacionais diferenciadas do restante do Estado. Possui grande quantidade de municípios com número de população rural elevada e, por isso, vem perdendo população para as cidades que os polarizaram, e também para a Região Metropolitana de Porto Alegre.

Destacam-se dois recortes espaciais significativos: o primeiro formado pelas cidades de Horizontina, Santa Rosa, Santo Ângelo, Ijuí, Cruz Alta e Panambi, e o segundo por Carazinho, Passo Fundo e Erechim.

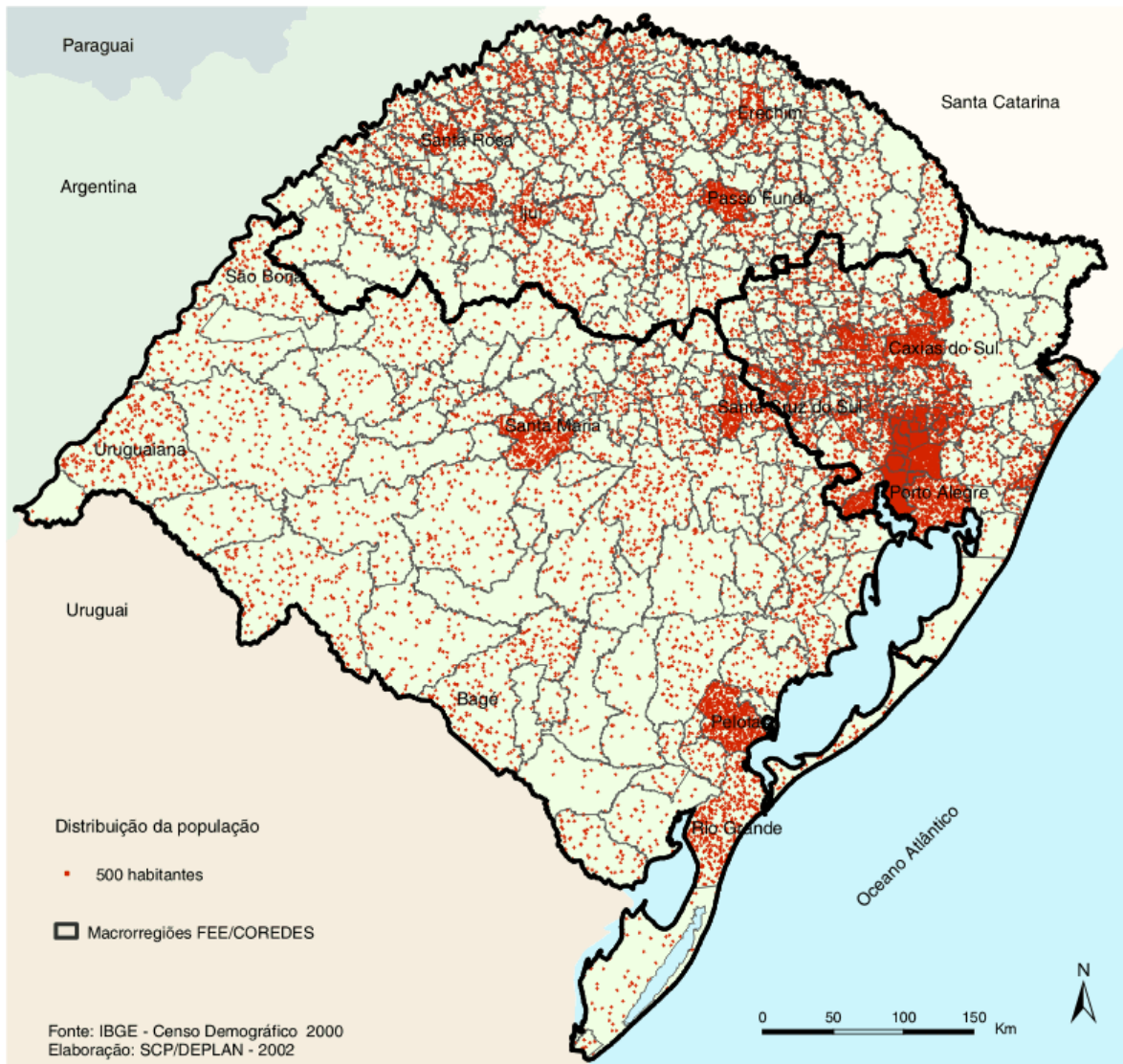
Esses recortes diferenciam-se dos demais pela grande produção industrial, vinculada a agricultura. Além da presença de agroindústrias do setor alimentar a região se destaca pela presença de indústrias metal-mecânicas, principalmente de implementos agrícolas. Esse quadro, associado ao conseqüente crescimento do setor terciário reforçou a rede urbana local, consolidando esses eixos.

A cidade de Passo Fundo possui também um papel importante na hierarquia urbana do Estado, concentrado importantes serviços especializados, principalmente na área da educação e da saúde.

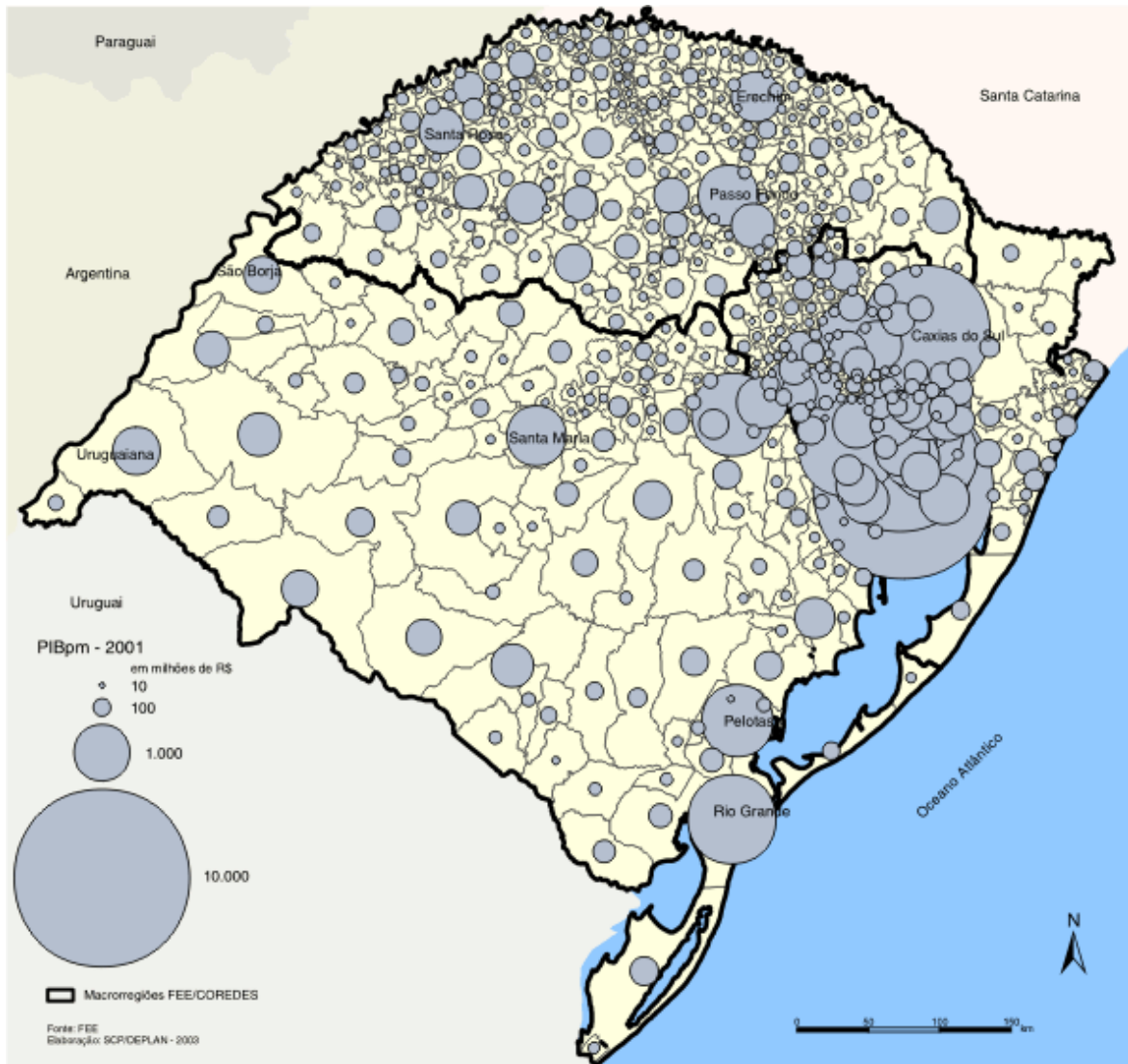
Taxa geométrica de crescimento anual da população dos municípios do Rio Grande do Sul
1991- 2000



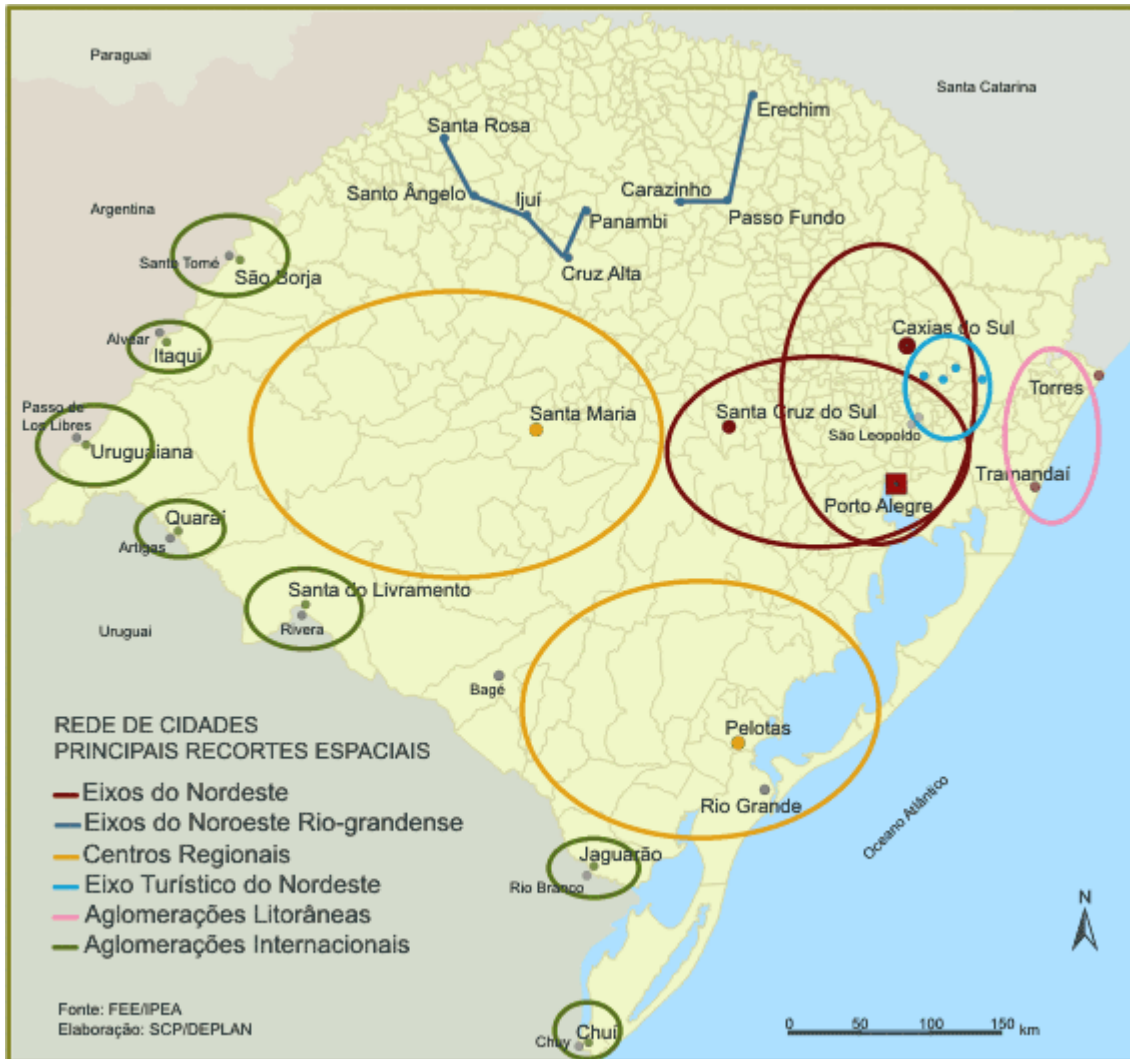
Distribuição da População dos municípios do Rio Grande do Sul – 2000



Distribuição do Produto Interno Bruto a preços de mercado, dos município
do Rio Grande do Sul - 2001



Principais recortes espaciais existentes no Estado do Rio Grande do Sul



QUESTÕES RELEVANTES PARA UM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL EQUILIBRADO NO ESTADO

O desenvolvimento de políticas fundamentadas no ordenamento territorial requer, em um primeiro momento que se tenha clareza das escolhas que se pode fazer para construir o futuro do Estado. Dessa forma, deve-se partir de um ou mais **cenários de futuro** com **pressupostos** que indiquem as tendências de desenvolvimento que devem ser adotadas.

A partir da análise da diferenciação regional no Estado, fundamentada nos recortes espaciais, algumas questões parecem ser relevantes do ponto de vista da territorialidade⁶: a valorização do papel das cidades, o gerenciamento da RMPA, as transformações no meio rural, a integração com o Mercosul, as melhorias na estrutura de transportes e o surgimento de novas tecnologias e produtos. Assim, a busca de um desenvolvimento regional equilibrado deve:

1. **Constituir uma estrutura funcional urbana** – Organizar a estrutura urbana estadual, criando centros complementares de diversos níveis, buscando uma distribuição mais equilibrada dos equipamentos e serviços.
2. **Gerenciar e organizar o crescimento da Região Metropolitana de Porto Alegre - RMPA e das Aglomerações Urbanas** – Tomar medidas preventivas para evitar que estes aglomerados e seu entorno, sofram os problemas que a maioria das grandes metrópoles enfrentam: superpopulação, uso irregular do solo, transporte coletivo caótico, saneamento deficitário, atendimento de saúde precário e falta de escolas. Deve-se então, definir ações de descentralização do crescimento econômico e social destas áreas.
3. **Equilibrar a oferta de serviços em todas as regiões** – Expandir as condições de vida existentes na cidade às áreas rurais, para que estas tornem-se atrativas. Medidas como a descentralização dos serviços de telefonia e energia, beneficiariam a população que vive fora das grandes cidades, dando-lhes condições de acesso a informações rápidas e a um sistema de comunicação, condição cada vez mais importante no mundo moderno.
4. **Apoiar as transformações econômicas regionais, tendo como base novos setores e novas atividades** – Apoiar as iniciativas em novos setores e contribuir para a mudança da formação técnica e superior. Algumas regiões ou cidades poderiam especializar-se, liderando redes nos setores definidos. Estas medidas devem incentivar as transformações econômicas das regiões que perderam o dinamismo e de outras que buscam uma reconversão produtiva, apoiando o aparecimento de novas empresas.

⁶ Algumas destas questões aqui apresentadas sintetizam discussões realizadas nos últimos anos pela Secretaria da Coordenação e Planejamento, junto ao extinto Departamento de Desenvolvimento Regional e Urbano.

- 5. Direcionar a pesquisa em Ciência e Tecnologia para a busca de soluções inovadoras e para a geração de novas tecnologias** – Criar novos centros de pesquisa e articular os existentes orientando-os para a busca da solução de problemas regionais e para o fortalecimento do sistema produtivo. Além deste objetivo, busca também o investimento em novas tecnologias intensivas em conhecimento, agregando valor a produtos e processos e repassando o conhecimento gerado ao sistema produtivo.
- 6. Promover e acompanhar instrumentos de desenvolvimento local** – Definir as regras fundamentais para o desenvolvimento municipal/local, explicitando as normas mínimas. Para tanto, pode-se elaborar um projeto integrado como referência espacial para a política urbana, controle do crescimento e reabilitação de áreas, visando a integração entre os espaços rurais e urbanos.
- 7. Organizar a infra-estrutura de transportes** – Desenvolver um sistema estruturador de transportes que facilite o escoamento e o deslocamento dos usuários, integrando os diferentes meios – rodoviário, hidroviário, ferroviário e aeroviário.
- 8. Constituir um “Espaço Logístico Internacional”:** definir um espaço dotado de infra-estrutura necessária ao controle e incremento das ações de intercâmbio econômico. Um espaço desta natureza poderá se constituir no leste do Estado, principalmente com a duplicação da BR 101. Trata-se de incentivar o aparecimento de uma “plataforma” com novos fatores de atração para que se realizem, negócios, comércio de mercadorias e outros serviços. A referida área deve contar com uma ótima infra-estrutura: rodovias em excelentes condições de trafegabilidade, super porto, uma boa rede de informática e telecomunicações dentre outros.