

Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

CONSIDERAÇÕES SOBRE A ESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DO SISTEMA VIÁRIO NO EXTREMO SUL BRASILEIRO (RS E SC)

Rogério Haesbaert da Costa

Boletim Gaúcho de Geografia, 9: 21-24, maio, 1981.

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/38605/26159>

Publicado por

Associação dos Geógrafos Brasileiros



Portal de Periódicos
UFRGS

UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO GRANDE DO SUL

Informações Adicionais

Email: portoalegre@agb.org.br

Políticas: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

Submissão: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

Diretrizes: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

Data de publicação - maio, 1981

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

CONSIDERAÇÕES SOBRE A ESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DO SISTEMA VIÁRIO NO EXTREMO SUL BRASILEIRO (RS E SC)

Rogério Haesbaert da Costa*

Reconhecidamente os Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, os mais meridionais do Brasil, fazem parte da segunda "região" (nos moldes do IBGE) mais desenvolvida do país. Considerando-se as noções mais difundidas de desenvolvimento, isso equivale dizer que o Sul brasileiro é um espaço relativamente organizado, notadamente quando comparando às demais regiões.

Contudo, os três Estados meridionais (PR, SC e RS) revelam uma grande diversidade geográfica interna, quando não entre os próprios Estados. Exemplificando, uma análise geral do sistema viário regional mostra na atualidade diferentes estágios de estruturação em cada Estado. Nestas breves considerações, de abordagem predominantemente descritiva e qualitativa, pretendemos analisar a distribuição dos principais eixos viários nos dois Estados do Extremo Sul, detendo-nos em seu caráter espacial, ou seja, geográfico.

Diante da atual malha rodo-ferroviária do Extremo Sul¹, considerando-se como rodovias apenas as federais e estaduais pavimentadas, podemos fazer as primeiras e mais genéricas observações. Destaca-se, em primeiro lugar, a vinculação do direcionamento espacial do sistema viário básico com os laços de dependência da região dentro do sistema econômico nacional. Como nos comenta Schilling², a partir da década de sessenta as locomotivas cederam lugar aos caminhões e às BRs que "ataram como sogas o Rio Grande ao resto do país". Trata-se de uma organização da rede de transportes nitidamente voltada para o exterior (caso específico dos "corredores de exportação" que demandam a Rio Grande) ou para a região concentradora de capital do país, o Sudeste (caso de ferrovias, como o "Tronco Sul", da BR-116, BR-101, e BR-153).

Dentro de uma economia de nítido caráter periférico (em relação ao grande centro representado por São Paulo), nosso sistema viário parece contradizer o "desenvolvimento" alegado inicialmente, pois, conforme expressa Carrion Jr.³, "as regiões subdesenvolvidas ou colonizadas sempre se caracterizaram por economias voltadas pa-

* Professor da Faculdade Imaculada Conceição - Santa Maria, RS.

ra fora a partir de um núcleo polarizado moderno em seu interior, seja agrícola ou industrial, reservando os maiores laços de ligação, neste caso dependência, para fora do espaço nacional ou regional". Hoje, mais da metade da produção do Rio Grande do Sul destina-se para fora do Estado.

A propósito, cabe salientar também as observações de Miran da Neto⁴, que ressalta o verdadeiro papel dos grandes investimentos estatais em programas como o rodoviário (no caso brasileiro, durante a década de 70): "o Estado está compelido a investir na infraestrutura indispensável ao grande capital; embora menos lucrativas, as obras de grande porte em transportes, comunicações e produção de energia reduzem os custos para as firmas maiores, ligadas a interesses estrangeiros", resultando em repercussões sociais positivas praticamente nulas para a grande massa da população.

Assim, parece bastante lógico que a rede de transportes acompanhe essa realidade econômica. Tal fato evidencia a importância em analisarmos os grandes eixos viários (especialmente as rodovias, num país de transporte ainda predominantemente rodoviário), em detrimento de redes locais, cuja individualidade ainda está longe de se configurar, dada a vinculação externa de seus contatos.

Tomemos a configuração inicial da rede viária do Extremo-Sul - desde o início houve uma tendência à orientação longitudinal rumo ao Sudeste, como a ferrovia Rio Grande - São Paulo e a BR-116, acompanhando os antigos caminhos de gado, que desde então nos suborlinavam aos interesses econômicos do eixo São Paulo-Rio-Minas. Pequenos ramais isolados (especialmente ferroviários, no século XIX) uniam pontos do litoral ou da zona lacustre com o interior, sem a mínima intenção de estruturar uma rede interna integrada. Em Santa Catarina isso foi ainda mais raro, relegando o Estado a uma condição de "Estado-passagem", já que nem mesmo a linha transversal ao longo do vale do Itajaí conectou com o eixo norte-sul da ferrovia para São Paulo. Além do fator fisiográfico, com a presença da íngreme encosta do planalto, faltou a Santa Catarina, até nossos dias, um efetivo centro polarizador de sua economia colonial (ou neo-colonial) - o "núcleo polarizado moderno" de que nos fala Carrion Jr.

O Rio Grande do Sul contou relativamente cedo com sua grande transversal viária (a ferrovia Porto Alegre - Cacequi foi concluída em 1890), além dos próprios rios, centralizados pelo Jacuí, que já haviam desempenhado relevante papel como eixos de penetração e configurado, para a capital, sua primitiva região de influência⁵. Este papel seria representado em Santa Catarina, numa escala bem menor, pelo rio Itajaí. Somente na década de 1970 aquele Estado recebeu sua primeira transversal efetiva - a BR-282, articulada ao sistema de transportes do vale do Itajaí (BR-470) e ignorando, ainda hoje, a posição de Florianópolis como centro de decisões catarinense (teve maior peso, supõe-se, a função econômica da região de Blumenau, além das adversidades físicas impostas pela serra na região Lajes-Florianópolis).

Consolidou-se no Rio Grande do Sul um sistema viário mais integrado, sem dúvida, do que em Santa Catarina, onde até mesmo a forma do Estado desempenhou papel negativo, acrescido da colonização da "península" oeste por fluxos migratórios provenientes do Rio

Grande. Ainda assim a rede de transportes gaúcha está longe de uma consolidação: além dos grandes eixos estarem voltados à circulação para fora do Estado, alguns de seus trechos encontram-se incompletos - caso da BR-101 entre Osório e São José do Norte⁶ e da BR-285 entre Vacaria e Araranguá (SC), sem falar em áreas ainda carentes de qualquer via de boa trafegabilidade (o exemplo mais claro é possivelmente a região Santiago-Cruz Alta, enquadrada de modo curioso pelo IBGE numa mesma microregião "homogênea").

Dentro da consideração de núcleos que aglutinam os escoadouros menores de produção, numa época de grande incentivo às exportações, pode-se citar como exemplos: Carazinho e Passo Fundo, polarizando o sistema viário do médio planalto (especialmente após a construção da BR-386, "Estrada da Produção", e da "ferrovia do Trigo", ligando-os diretamente a Estrela, hoje porto fluvial, e a Porto Alegre), e Pelotas, canalizando quatro grandes eixos rodoviários e uma ferrovia rumo ao porto de Rio Grande. Observa-se assim que dificilmente será encontrado um centro que estabeleça um entroncamento viário de vínculos predominantemente locais, intrarregionais.

Alguma ênfase aos pequenos municípios está sendo dada, com a preocupação da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul em ligar todas as sedes, não entre si (o que enfatizaria a integração interna), mas com os principais troncos viários existentes, o que certamente funcionará como mais um impulso à migração para os centros maiores, já alarmante na década de 70.

Enquanto o Rio Grande se caracteriza por uma rede viária em processo de consolidação, Santa Catarina poderia ter seu sistema classificado como anômalo⁷, dada a predominância de um único sentido (norte-sul), representado pelas citadas BR-101, BR-116, BR-153 (mais recentemente também pela BR-156, no extremo-oeste) e pelas ferrovias Vacaria-Mafra (Tronco Sul) e Marcelino Ramos-Porto União.

Com estas considerações, gerais e de caráter introdutório, como subsídio a estudos de maior profundidade (e especificidade), podemos concluir lembrando a vinculação da rede viária do Extremo Sul ao sistema econômico no qual se insere. "A integração do espaço (inter-regional) através do transporte", diz-nos Miranda Neto⁸, "é essencial ao planejamento capitalista. A minimização das distâncias facilita a especialização agrícola e a difusão do consumo. A troca inter-regional intensificada estimula a expansão do nexo monetário e a concentração capitalista".

Apesar de mais integrado internamente do que em Santa Catarina, o sistema viário do Rio Grande do Sul ainda deixa muito a desejar, especialmente quando consideramos, como Carrion Jr.⁹, que "as regiões desenvolvidas, feita exceção relativa às de diminuto espaço geográfico, se caracterizam desde as suas origens como economias intensamente articuladas com seu interior, com ampla complementariedade interna". É a essa articulação interna das vias de transporte que nossos planejadores devem dar ênfase, sob pena de intensificarmos ainda mais nosso atralamento a interesses econômicos alheios às nossas reais necessidades.

NOTAS E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 - Na análise da rede rodo-ferroviária de Santa Catarina e Rio Grande do Sul foram utilizados mapas do DAER (Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem) do RS, 1980; Guia Quatro Rodas do Brasil, 1981; mapa rodoviário de SC, Projel Ltda, 1977-78 e edições do jornal dos Transportes do Ministério dos Transportes.
- 2 - Segundo SCHILLING, V. "A geração dos anos sessenta", no suplemento Letras e Livros nº 6, do jornal Correio do Povo, Porto Alegre, 12.09.1981.
- 3 - CARRION JR., F. M. RS: Política Econômica & Alternativas. P. Alegre, Mercado Aberto. 1981 (pág. 48).
- 4 - MIRANDA NETO, M. J. de. A crise do Planejamento. Rio de Janeiro, Nórdica, 1981 (pág. 28).
- 5 - A propósito, ver ROCHE, J. Porto Alegre, metrópole do Brasil meridional, em Três Estudos Rio-grandenses, publicação da Faculdade de Filosofia da UFRGS, 1966.
- 6 - Sobre a importância da continuidade da BR-101 de Osório a São José do Norte, ver "BR-101: o sonho perene de muitos anos dos isolados municípios de São José do Norte e de Mostardas", no jornal Correio do Povo, Porto Alegre, 26.03.1978, págs. 14-15.
- 7 - A tentativa de classificação dos sistemas viários básicos a nível de Estado brasileiro é proposta pelo autor deste, em trabalho em fase de elaboração, e inclui a seguinte tipologia ou estágios de evolução: incipientes, anômalos, em consolidação e consolidados.
- 8 - Op. cit., pág. 28.
- 9 - Op. cit., pág. 48.