

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL
PROPUR/UFRGS

Aline Cristiane Scheibe

**Estudo da Evolução Urbana: O processo de “transformação” de Lajeado, RS
em cidade média.**

Porto Alegre, 2016.

ESTUDO DA EVOLUÇÃO URBANA



O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO DE LAJEADOS,RS EM CIDADE MÉDIA

Aline Cristiane Scheibe

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL
PROPUR/UFRGS

Aline Cristiane Scheibe

Estudo da Evolução Urbana: O processo de “transformação” de Lajeado, RS em cidade média.

Dissertação de Mestrado apresentada à banca examinadora como requisito para a obtenção de grau de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Linha de pesquisa: Planejamento e Espaço Urbano e Regional

ORIENTADORA

Prof^a. Dr^a. Livia Teresinha Salomão Piccinini

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Celia Ferraz de Souza (UFRGS)
Dr.^a pela Universidade de São Paulo (USP)

Prof^a Andrea Costa Braga (UFRGS)
Dr.^a pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Prof^o. Rogério Leandro Lima da Silveira (UNISC)
Dr. pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Porto Alegre, 2016.

CIP - Catalogação na Publicação

Scheibe, Aline Cristiane

Estudo da Evolução Urbana: O processo de "transformação" de Lajeado, RS em cidade média. / Aline Cristiane Scheibe. -- 2016.
178 f.

Orientadora: Livia Teresinha Salomão Piccinini.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, BR-RS, 2016.

1. Evolução urbana. 2. Cidade média. 3. Configuração espacial. 4. Legislação. 5. Políticas Públicas. I. Piccinini, Livia Teresinha Salomão , orient. II. Título.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é resultado de uma caminhada de muito aprendizado. A minha curiosidade e inquietação em relação ao planejamento urbano, ao desenvolvimento das cidades e as transformações do espaço urbano me levaram ao curso de mestrado, mas eu não imaginava o quanto iria amadurecer e aprender neste período. Agora, ao final desta etapa, cabe agradecer aos que fizeram parte desta jornada e merecem reconhecimento.

À minha família que é meu porto seguro. Aos meus pais, pela educação que me foi dada e pelo apoio mesmo sem entender ao certo o que eu pesquisava. Em especial a minha mãe pelo amor incondicional e por cuidar de mim e me ouvir nos momentos mais difíceis. Aos meus queridos avós Romy e Harry Closs (in memorian), bisavó Olinda e tia avó Gerhilde Closs (in memorian) pelo exemplo de honestidade, persistência e simplicidade e, ainda, por me permitirem o convívio e conhecimento da cultura alemã.

Ao meu amado Juliano, que se tornou meu marido neste período e que me incentivou desde o início a fazer o mestrado, acompanhando e me dando suporte em todos os momentos. Impossível expressar em palavras minha felicidade e gratidão por te ter ao meu lado. À família Dertzbacher, por me acolher como filha e torcer por mim. À minha irmã de coração, Mariana, por todo apoio, carinho e por me reconfortar nos momentos de angústia por conta da dissertação, tu és essencial na minha vida!

Aos amigos que, tenho certeza torceram para que esta caminhada terminasse e eu voltasse a ajudar a promover os encontros da turma. Aos companheiros de Rotary, aos colegas e amigos do Coral Vocalize, pela compreensão pelas minhas ausências.

À querida amiga e professora de Urbanismo na graduação, Luciana Marson Fonseca, que foi a grande culpada por eu me apaixonar pelas cidades e ter decidido fazer o mestrado, meu carinho e admiração! Jamais vou esquecer tuas aulas, os *masterplans* e as inusitadas maquetes de urbano. Ao professor Augusto Alves, pelas aulas de história da arquitetura e pela troca de ideias no início do mestrado, meu muito obrigado! Ao professor Roque Bersch, pelo depoimento e ensinamentos que levarei para a vida toda.

Às instituições onde busquei dados, pelo acesso aos acervos: Prefeitura Municipal de Lajeado, Secretaria de Planejamento, nas pessoas da secretária Marta Peixoto e servidora Juliana Henz; Biblioteca do DAER, na pessoa da bibliotecária Lívia O. Job Benvegno, Biblioteca da FEE, na pessoa da bibliotecária Kátia M. Hiwatashi; Biblioteca da Faculdade de Arquitetura da UFRGS, Biblioteca da Faculdade de Engenharia da UFRGS, Biblioteca Municipal de Lajeado, Biblioteca Municipal de Arroio do Meio e Biblioteca da UNIVATES. Ao

CODEVAT, nas pessoas da presidente Cíntia Agostini e Tiago Guerra pelas entrevistas e material disponibilizado.

À secretaria do PROPUR, nas pessoas de Mariluz Grando e Paula Fischer por toda a dedicação e assistência prestada no período em que fui mestrande. Ao corpo docente do PROPUR, minha admiração e agradecimento por todas as contribuições para a construção deste trabalho. Em especial aos que foram meus professores nas disciplinas cursadas, pela didática e sabedoria na transmissão do conhecimento: Éber Marzullo, pelas aulas de sociologia do território, minha primeira disciplina no curso. A professora Clarice Maraschin, pelas excelentes aulas de uso do solo e por ter me apresentado à análise configuracional. À professora Luciana Miron, pelos ensinamentos de epistemologia e metodologia repassados com tanta competência. À professora Heleniza Campos Ávila pelas aulas sobre território, região e rede urbana, onde tive meu primeiro contato com o tema das cidades médias. À professora Andrea da Costa Braga pela competência, incentivo e ajuda no desafio que foi o estudo da Sintaxe Espacial, pelas colaborações na banca de qualificação e agora, novamente, na defesa. Ao professor e coordenador do PROPUR, Paulo Reyes que, apesar de não ter sido meu professor, foi também incentivador do trabalho, acompanhando o estágio docente na disciplina de Urbanismo I e, tantas vezes motivador nas conversas informais pelos corredores. Aos professores Oberon da Silva Mello e Maria Soares de Almeida, pela disponibilidade e pelas valiosas observações e colaborações na banca de qualificação.

Aos colegas de PROPUR, que foram de suma importância nas disciplinas cursadas, por repartir comigo o conhecimento, dúvidas e angústias. Às amigas e colegas de orientação Patrícia e Flávia por “tudo”, é muito para expressar em palavras. Aos colegas do LEUrb (Grupo de Pesquisa Laboratório de Estudos Urbanos) criado durante o período do mestrado, por acreditarem na nossa caminhada na pesquisa que está apenas começando.

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul, ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional e a CAPES, pela oportunidade e acesso ao conhecimento.

Aos professores Celia Ferraz de Souza e Rogério Leandro Lima da Silveira, por aceitarem o convite e se disponibilizarem a participar da banca de defesa.

E, por fim, à minha querida orientadora Livia T. S. Piccinini, pela incansável dedicação e sabedoria transmitida nesta caminhada. Por ter confiado em mim desde o processo de seleção até a defesa da dissertação. Pela paciência, respeito e incentivo para que eu descobrisse e me apaixonasse pelo trabalho no meu tempo. Pelos encontros de orientação, pelas conversas e conselhos, pelas palavras de carinho. Minha enorme admiração e meu afeto por essa pessoa fantástica e única. *Ich liebe dich! Vielen dank für alles!*

“As cidades
são como estrelas;
é preciso amá-las
para entendê-las.”
Ao Rio de Janeiro
Villaça, 2001.

Às cidades do Vale do Taquari, que aprendi a amar ainda mais.
Scheibe, 2016.

RESUMO

O presente trabalho investiga os processos que levaram o município de Lajeado, RS a se tornar uma cidade “média”. Adota-se a interpretação de que as ações do Estado - como política pública e legislação, urbana e em escalas mais amplas - geram reflexos e determinações com efeitos regionais e na malha intra-urbana, na sua associação com diferentes fatores locais. Para o entendimento de tal processo, a metodologia descreve o histórico de ocupação do território e a evolução da malha urbana de Lajeado (1898 – 2014); contemplando elementos considerados fundamentais na transformação identificada e provenientes de distintos âmbitos (políticos, econômicos e sociais) apontando o papel desempenhado pelas políticas públicas e a legislação, em suas variadas diretrizes e escalas. A estrutura de análise engloba as variáveis encontradas nesse contexto e conjunto de ações, em um estudo dividido em duas partes: (i) estudo intra-urbano que, via configuração espacial – mapas axiais – mostra a evolução da malha urbana da cidade, e (ii) estudo urbano - regional, com base em fatores: populacionais, econômicos, sociais, estruturais/locacionais e institucionais. As análises desenvolvidas trazem uma interpretação sobre os fatores, as políticas públicas e a legislação que levaram às conclusões que apontam que Lajeado se apresenta como núcleo principal da região desde o primeiro período, seja em função dos serviços de navegação ou apoio à produção, e que tais serviços foram se modificando e se especializando com o passar do tempo e atendendo à toda população regional, atribuindo ao município características próprias de uma cidade média e polarizadora regional.

Palavras-chave: Evolução Urbana. Cidade Média. Configuração Espacial. Legislação. Política Pública. Lajeado.

ABSTRACT

This study investigates the processes that led the city of Lajeado, RS to become a city turned into a medium sized polarizing city." It adopts the interpretation that the State's actions - as public policy and legislation, urban and larger scales - generate reflections and determinations of regional effects and intra-urban network, in association with various local factors. For understanding of this process, the methodology describes the occupation history of the territory and the evolution of the urban fabric of Lajeado (1898 - 2014); contemplating elements considered essential in the transformation and identified from different spheres (political, economic and social) pointing out the role of public policy and legislation, in its various guidelines and scales. The analytical framework encompasses the variables found in this context and set of actions in a study divided into two parts: (i) intra-urban study, via spatial configuration - axial maps - shows the evolution of the urban fabric of the city, and (ii) urban study - regional, based on factors: population, economic, social, structural / locational and institutional. The developed analyzes bring an interpretation of the factors, public policies and legislation that led to the conclusions that indicate that Lajeado represents the major core of the region from the first period, either in terms of navigation services or production support, and such services were changing and specializing over time and given the entire regional population, giving the city the characteristics of an medium and regional polarizing city.

Keywords: Urban Evolution. Medium City. Spatial Configuration. Legislation. Public policy. Lajeado.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de Localização Rio Grande do Sul, Corede Vale do Taquari e Lajeado.	23
Figura 2 - Esquema gráfico da metodologia de pesquisa.	26
Figura 3 – Localização de Lajeado no Rio Grande do Sul (dir.) e perímetro do município tracejado.	29
Figura 4 - Organograma dos municípios do Corede Vale do Taquari, seus respectivos anos de emancipação e cidades das quais se originaram.	37
Figura 5 – Mapa do município de Lajeado em 1898.	38
Figura 6 – Mapa da rede ferroviária do RS em 1984.	41
Figura 7 – Mapa da rede ferroviária do RS em 2014.	42
Figura 8 – Rede rodoviária Sul 1965.	58
Figura 9 – Rede rodoviária Sul 1974.	59
Figura 10 - Localização dos 28 Conselhos Regionais de Desenvolvimento no RS em 2013.	72
Figura 11 - Localização do Corede Vale do Taquari no RS e seus municípios.	74
Figura 12 – Evolução das emancipações dos municípios e formação do Codevat, 1898 – 1950.	75
Figura 13 - Evolução das emancipações dos municípios e formação do Codevat, 1970 – 2014.	76
Figura 14 - a) Padrão Hexagonal de rede de cidades segundo Christaller. b) Aplicação da Teoria dos Lugares Centrais no Sul da Alemanha.	82
Figura 15 – Palmanova, Itália.	90
Figura 16 – Mapa de decomposição axial.	90
Figura 17 – Esquema Gráfico Completo do Modelo.	98
Figura 18 – Mapa Integração Global (Rn) de Lajeado em 1898.	105
Figura 19 – Mapa Integração Local (R3) e (R5) de Lajeado em 1898.	106
Figura 20 – Mapa de Choice (Rn) de Lajeado em 1898.	107
Figura 21 - Mapa Integração Global (Rn) de Lajeado em 1940/52.	108
Figura 22 - Mapa Integração Local (R3) e (R5) de Lajeado em 1940/52.	109
Figura 23 - Mapa de Choice (Rn) de Lajeado em 1940/52.	110
Figura 24 – Mapa Integração Global (Rn) de Lajeado em 1970.	111
Figura 25 – Mapa Integração Local (R3) e (R5) de Lajeado em 1970.	112
Figura 26 – Mapa de Choice (Rn) de Lajeado em 1970.	113
Figura 27 – Mapa Integração Global (Rn) de Lajeado em 2014.	114
Figura 28 – Mapa Integração Local (R3) de Lajeado em 2014.	115
Figura 29 – Mapa de Choice (Rn) de Lajeado em 2014.	116
Figura 30 – Organograma Região de Influência de Porto Alegre, 2007.	123
Figura 31 - Os principais produtos do VAB da Agropecuária - COREDE Vale do Taquari.	139
Figura 32 – Empregados na Indústria de Transformação – Corede Vale do Taquari, 2013.	141
Figura 33 – Infraestrutura de Transportes no COREDE Vale do Taquari.	148
Figura 34 - 1º Período de Análise 1855 - 1900.	152

Figura 35 - 2º Período de Análise 1900 - 1964.	153
Figura 36 - 3º Período de Análise 1964 - 1988.	154
Figura 37 - 4º Período de Análise 1988 - 2014.	155

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Municípios do Corede Vale do Taquari, População Total, Taxa de Urbanização, PIB e PIB per capita.	77
Tabela 2 - Construção da análise de dados.	96
Tabela 3 - Dados populacionais 1890 e evolução até o ano de 1940.	118
Tabela 4 - Dados populacionais 1950.	119
Tabela 5 - Dados populacionais 1970.	120
Tabela 6 - Dados populacionais 2010.	124
Tabela 7 – Principais Culturas Agrícolas – área cultivada (em ha).	128
Tabela 8 - Principais Culturas Agrícolas – produção em toneladas.	128
Tabela 9 – População Pecuária em 1950 (Número de cabeças por espécie).	129
Tabela 10 – Número de Estabelecimentos Agropecuários em 1950 e Pessoal Ocupado.	129
Tabela 11 - Número de Estabelecimentos Industriais em 1950 e Pessoal Ocupado.	130
Tabela 12 - Número de Estabelecimentos Comerciais Varejistas/ Atacadistas em 1950 e Pessoal Ocupado.	132
Tabela 13 - Principais Culturas Agrícolas – área cultivada (em ha).	133
Tabela 14 - Principais Culturas Agrícolas – produção em toneladas.	134
Tabela 15 - População Pecuária em 1970 (Número de cabeças por espécie).	135
Tabela 16 - Número de Estabelecimentos Agropecuários em 1970 e Pessoal Ocupado.	135
Tabela 17 - Número de Estabelecimentos Industriais/Serviços em 1970 e Pessoal Ocupado.	136
Tabela 18 - Número de Estabelecimentos Comerciais Varejistas/ Atacadistas em 1970 e Pessoal Ocupado.	137
Tabela 19 – Indicadores Econômicos 2013, Produto Interno Bruto, Valor Adicionado, Impostos e PIB per capita.	138
Tabela 20 – Índice de Desenvolvimento Socioeconômico – Idese, 2013.	145
Tabela 21 – Crescimento Populacional 1970 - 2010.	168

LISTA DE SIGLAS

ALL - América Latina Logística

AMVAT - Associação de Municípios do Vale do Alto Taquari

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

APEUAT - Associação Pró-Ensino Universitário no Alto Taquari

BNDE - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

BNH - Banco Nacional de Habitação

CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

CNPU - Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana

CODEVAT - Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari

COMUDEs - Conselhos Municipais de Desenvolvimento

CEF - Conselho Federal de Educação

COREDEs - Conselhos Regionais de Desenvolvimento

DAER - Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem

DASP - Departamento Administrativo do Serviço Público

DePRU - Departamento de Planejamento Regional e Urbano

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

FATES - Fundação Alto Taquari de Ensino Superior

FEE – Fundação de Economia e Estatística

FRN - Fundo Rodoviário Nacional

IBAM - Instituto Brasileiro de Administração Municipal

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

IDESE - Índice de Desenvolvimento Socioeconômico

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

IFDM - Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal

IULCLG - Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos

LEUrb - Grupo de Pesquisa Laboratório de Estudos Urbanos

MINTER - Ministério do Interior

OPA - Operação Pan-americana

PIB - Produto Interno Bruto

PIB per capita - Produto Interno Bruto, dividido pela quantidade de habitantes

PIN - Programa de Integração Nacional

PML – Prefeitura Municipal de Lajeado

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento

PROPUR – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional

RECIME - Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias

REGIC – Região de Influência das Cidades

SEAVAT - Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Vale do Taquari

SERFHAU - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SISDRU - Sistema de Desenvolvimento Regional e Urbano

SOP - Secretaria de Obras Públicas

SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

SUDESUL - Superintendência para o Desenvolvimento do Sul

SURBAM - Supervisão do Desenvolvimento Urbano e Administração Municipal

UCS - Universidade de Caxias do Sul

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UNIVATES – Centro Universitário Univates

USAID - United States Agency for International Development

VAB - Valor Adicionado Bruto

SUMÁRIO

PARTE 1 – ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DA PESQUISA.....	16
INTRODUÇÃO	17
METODOLOGIA DE PESQUISA	24
ESTRUTURA DO TEXTO	27
CAPÍTULO 1 - A estruturação e o desenvolvimento urbano e regional	28
1.1 Quadro atual do município de Lajeado	29
1.2 Histórico de ocupação e desenvolvimento do território	31
1.3 De povoado a município: Lajeado no período de 1898 a 2014.....	35
CAPÍTULO 2 – A Legislação e as Políticas Públicas	47
2.1 As Políticas Públicas: internacionais, nacionais, regionais, locais e o desenvolvimento regional	48
2.2 A implantação dos COREDEs como divisão regional de planejamento e desenvolvimento	70
CAPÍTULO 3 – A conceituação de Cidade Média.....	78
3.1 Território, Região e Rede.....	79
3.2 Cidades Médias	83
3.3 Espaço Intra-urbano e Regional.....	87
3.4 A Sintaxe Espacial	89
CAPÍTULO 4 – Elaboração da análise e resultados dos dados urbanos e regionais	93
4.1 A construção da análise.....	94
4.2 Análise da Evolução da Malha Urbana - Configuracional	104
4.3 Análise Urbano - Regional – Fatores	117
4.3.1 Fatores Populacionais.....	117
4.3.2 Fatores Econômicos	126
4.3.3 Fatores Sociais	142
4.3.4 Fatores Estruturais/Locacionais	146
4.3.5 Fatores Institucionais	148
4.4 Análise dos Resultados e Conclusões	150
PARTE 5 – AS CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	156
CONSIDERAÇÕES FINAIS	157
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	160
APÊNDICES.....	168
ANEXOS	169

PARTE 1 – ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DA PESQUISA

INTRODUÇÃO

A motivação da pesquisa e a estruturação do trabalho

Os estudos sobre as cidades médias vêm se tornando cada vez mais relevantes para o planejamento urbano no Brasil. Estas cidades surgiram no país a partir do incentivo do Estado ao desenvolvimento regional. (IBGE, 2010) Estes aglomerados intermediários entre os centros metropolitanos e as cidades pequenas e suas zonas rurais, foram inicialmente criados com o objetivo de que essas cidades agissem como barreiras receptoras do êxodo rural. Ao longo dos anos o contingente populacional destas cidades foi crescendo e, atualmente, dados mostram que a população das cidades médias é a que mais cresce no Brasil (IBGE, 2010) acentuando a importância de estudos sobre as mesmas. A presente pesquisa trata da investigação do processo pelo qual Lajeado se transforma em cidade média. Os limites regionais adotados na abordagem tomam o conjunto de municípios pertencentes ao Corede Vale do Taquari.

Parte-se do pensamento de que o urbano é o resultado das condições e contradições territoriais e que, portanto, trabalhar com o planejamento é “um trabalho de descrição do objeto observado”. (VILLAÇA, 1999)

A motivação para esta pesquisa surgiu do interesse em compreender e explicar o quanto eu conhecia da região onde nasci e cresci. O que determina seu crescimento, como evolui esta cidade, por que e como Lajeado cresce? E, principalmente, o que precisaria ser investigado para entender essas questões?

O caminho para essa compreensão me levou ao curso de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional onde as indagações formaram o desenho desta pesquisa, à procura de respostas e novos caminhos de conhecimentos e interpretações. Assim é que se busca, através da descrição da evolução da malha urbana da cidade de Lajeado (via mapas axiais) e da análise de fatores¹ considerados relevantes para essa evolução, e no âmbito regional. Buscou-se, então, descrever o

¹ A denominação “fatores” aqui utilizada tem como referência a utilizada por Muller (1974) na sua tese de livre docência. A denominação “fatores” será utilizada neste estudo com o mesmo significado utilizado no referido trabalho, que interpreta esses “fatores” como elementos, variáveis, atores e determinações que ocorrem na evolução e crescimento urbano do município. No entanto, este trabalho não segue a metodologia aplicada no trabalho daquela autora.

histórico de ocupação do território, identificando a legislação e a política pública que aí atuou, assim como apontou-se diferentes formas (e a dialética do processo) pelas quais os fatores influenciaram a evolução urbana e a configuração espacial, desde a fundação do município até os dias atuais.

Entende-se que as ações adotadas pelo Estado, como política pública urbana, assim como as ações em escalas mais amplas, tais como fatores políticos e socioeconômicos regionais, nacionais e internacionais são determinantes na evolução da malha urbana dos municípios e no desenvolvimento e criação das situações que as tornam “cidades médias”. Em Lajeado, este processo não foi diferente.

As modificações que ocorreram na malha urbana podem ser verificadas através das alterações da configuração espacial, ao longo do tempo, e que aqui são investigadas a partir da fundação do núcleo inicial. O estudo se detém sobre a legislação e as políticas públicas que, agindo na cidade e na região, levam à implantação de novos serviços, comércio e equipamentos urbanos (principalmente Centro Universitário Univates) e sistemas de transportes (BR 386 e ERS 130) que transformam a cidade.

As formas de produção da cidade, como resposta às demandas econômicas e sociais e os reflexos na economia local a partir de diferentes escalas, até mesmo internacionais, assim como os arranjos da geopolítica latino-americana, fazem com que o núcleo urbano original de Lajeado, e as relações intra-urbanas influentes na construção da cidade, se alterem. Assim, a cidade cresce, ampliando seu poder de atração devido à esfera de influência de novos equipamentos e infraestruturas urbanas e modificando, assim, os padrões de produção do espaço e o próprio espaço urbano já estabelecido.

Villaça (1999) e Souza (1999) chamam a atenção para a diferença fundamental entre a política urbana “de fato”, a que age no âmbito local, pontual, material, e a política que aparece como discurso de Estado (retórica, poder). O presente estudo, partindo da cidade de Lajeado, hoje, investiga sua história e busca desenvolver uma formulação explicativa que possa contribuir para o entendimento de suas transformações e da condição espacial atual. O trabalho pretende ser uma contribuição para um conhecimento maior, que só pode se desenvolver plenamente como parte do trabalho coletivo, que envolve vários estudos e pesquisas. Assim, a pesquisa se coloca como um pequeno passo inicial na busca do entendimento sobre

como, na realidade local (empírico, materialidade) e as ações do Estado (planejamento, ideologia) atuam em convergência, na produção de uma realidade urbana específica.

Optou-se pela utilização de um estudo da malha urbana da cidade através da Sintaxe Espacial, como forma de reconhecer (graficamente, espacialmente) essa transformação. Tal estudo, com base na evolução histórica da malha urbana do município, está assentado na identificação das alterações da planta urbana ao longo do período estudado, o que permite acompanhar e analisar a configuração espacial da cidade em diferentes momentos.

O estudo pretende compreender a evolução da malha intra-urbana e identificar o processo de transformação de Lajeado em cidade média polarizadora regional através da análise dos recortes temporais, espaciais e da análise de fatores políticos e sócio espaciais identificados. Se por um lado fatores locais são determinantes na evolução de um núcleo urbano, a inserção regional, assim como as estratégias geopolíticas nacionais (e internacionais) e a legislação criada nos diferentes períodos, produzem alterações e configuram o espaço urbano em uma confluência materializada nas alterações da estrutura urbana criada da cidade.

A pesquisa tem como **tema** o estudo da evolução da malha intra-urbana da cidade e a investigação do processo pelo qual Lajeado passa a configurar uma “cidade média polarizadora regional”. Por “processo”, entende-se aqui o conjunto de fatores legais e econômicos que provocam e se refletem nas alterações da malha intra-urbana, ou configuração espacial.

No Brasil, a discussão sobre as cidades médias começou a ganhar importância a partir de 1960, em consequência da migração de sentido rural-urbano e na direção das grandes cidades. Tal movimento, de caráter nacional, tendeu a criar periferias e altas taxas de população em situações de subemprego e favelização, irregularidade fundiária e sub-habitação. A ideia de promover “cidades médias” como espaços de distribuição da população e “buffer” para as grandes cidades foi o impulso inicial no desenvolvimento de um pensamento sobre as cidades médias. As taxas de urbanização cresciam significativamente, no período, para um país cujo índice de urbanização era de 45,1% em 1960, passou a 56,0% em 1970 (e hoje atinge um índice maior do que 84%, IBGE, 2010)

Em meados de 1970, através de políticas governamentais tais como os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND I e PND II, 1971 e 1974 respectivamente), o governo militar passou a investir e incentivar o desenvolvimento regional. A ideia era a de reforçar a criação de aglomerados intermediários entre os centros metropolitanos e as zonas rurais, com o objetivo de promover “cidades de porte médio” que agissem como barreiras receptoras do êxodo rural, para a população que migrava das áreas rurais para as áreas urbanas.

É nesse período, também, que surgem no país as primeiras tentativas de aproximações teóricas sobre cidades médias, tendo como enfoque principal o “porte médio” (ou seja, o tamanho) da cidade e o elemento populacional como critérios para definir o que isto significava. O conceito de cidade média fazia menção ao seu tamanho, isto é: seria aquela cidade entre a pequena e a grande cidade, ou seja, aquela de dimensão intermediária. (CORREA, 2007)

Aos poucos, as redes urbanas foram sendo organizadas estrategicamente, de forma hierárquica, associadas aos sistemas de transportes. Nas redes propostas, a cidade média tinha seu papel definido pela localização geográfica que ocupava e sua importância estava ligada à sua área de influência. Assim, foram ganhando perfis funcionais definidos pelo interesse na distribuição da produção industrial em escala nacional, embora alguns autores afirmem que o crescimento do consumo de bens e serviços no país teve papel mais importante na definição do perfil dessas cidades do que a própria produção industrial. (SPOSITO et al., 2007; CORREA, 2007)

A partir dos anos 80, com a mudança no modelo de economia (de produção fordista² para sistemas de produção denominados “flexíveis”) a economia do país sofreu alterações e, juntamente com ela, o sistema urbano também se modificou. A paulatina diminuição do crescimento demográfico nas grandes metrópoles, em função da descentralização da produção, gerou maior crescimento das capitais regionais e

² O modelo de economia Fordista se refere aos sistemas de produção em massa (linha de produção) e gestão, idealizados em 1913 por Henry Ford, fundador da Ford Motor Company. Tratava-se de uma forma de racionalização da produção capitalista baseada em inovações técnicas e organizacionais que se articulavam tendo em vista, de um lado a produção em massa e, do outro, o consumo em massa. O fordismo teve seu ápice no segundo pós-guerra (1945-1968), mas a partir da década de 1970, o fordismo entra em declínio. A General Motors flexibiliza sua produção e seu modelo de gestão. Com isto a GM ultrapassa a Ford, como a maior montadora do mundo. Os sistemas de produção “flexíveis” são estudados e aprimorados, sendo conhecidos após como o “Sistema Toyota de Produção”, é um sistema de produção desenvolvido pela Toyota entre 1948 e 1975, que aumenta a produtividade e a eficiência, evitando o desperdício, como tempo de espera, superprodução e inventário desnecessário. (PINTO, 2010)

dos centros sub-regionais³, onde estão inseridas as cidades médias. Atualmente, dados mostram que a população das cidades médias cresce mais do que nas demais cidades no Brasil, embora, também nestas, as taxas de urbanização continuem aumentando. (IBGE, 2010)

Nesse contexto, tendo como **objeto de estudo** o município de Lajeado, investiga-se o processo de evolução urbana com base na configuração espacial, na descrição da ocupação do território, da legislação e das políticas públicas que incidem na região e no município no período estudado.

Tendo em vista o papel crescente de Lajeado na região, a **justificativa** para a presente análise, apoia-se na busca de uma compreensão sobre o processo de organização intra-urbano, avançando no entendimento dos reflexos que a convergência de distintas ações originam na estrutura urbana daquele município.

A delimitação da pesquisa é feita através do recorte espacial e temporal. O **recorte espacial** é o município de Lajeado (cidade média), e o **recorte temporal** é o período entre 1898 e 2014, que contempla o surgimento do primeiro núcleo urbano, em 1898 até 2014, com a conclusão da construção do viaduto de acesso à primeira perimetral (acesso ao Centro Universitário Univates), última obra de grande porte na infraestrutura considerada como relevante, para a configuração espacial da cidade, na perspectiva aqui adotada.

O **problema de pesquisa** busca entender como Lajeado se transforma em cidade média. Através da exploração dos fatores, do histórico de ocupação do território, das legislações e das políticas públicas incidentes no município - as diferentes formas e a dialética do processo de evolução da malha intra-urbana do município de Lajeado e no processo de transformação deste. Identifica-se o fato de Lajeado (1891) ter se emancipado do município de Estrela (1876) e o contexto regional

³ De acordo com o REGIC 2007: Capitais regionais – o conjunto das Capitais Regionais no Brasil integra 70 centros que, "como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios". Os Centros Sub-regionais são integrados por 169 centros com atividades de gestão menos complexas área de atuação mais reduzida e relacionamentos com centros externos à sua própria rede ocorrendo, em geral, apenas com as três Metrópoles Nacionais. Têm presença mais adensada nas áreas de maior ocupação do Nordeste e do Centro-Sul, e mais esparsa nos espaços menos densamente povoados das Regiões Norte e Centro-Oeste. Também se subdividem em: Centro Sub-regional A (85 cidades) e Centro Sub-regional B (79 cidades). Porto Alegre é considerada metrópole e influencia diretamente Lajeado, que é considerado Centro sub-Regional A, nas mesmas condições de Santa Cruz do Sul. (IBGE – REGIC, 2007)

local, onde municípios com as mesmas origens histórico-culturais, sociais e econômicas, hoje se apresentam de formas significativamente diferenciadas umas das outras.

Tem-se como **pressuposto** que as ações adotadas pelo Estado (política pública urbana) e demais ações em escalas mais amplas (fatores políticos e socioeconômicos locais, nacionais e internacionais) são determinantes na evolução da malha urbana do município e no desenvolvimento e criação das situações que o tornam “cidade média”.

O trabalho parte da identificação da cidade tal como a mesma pode ser descrita hoje e caminha em um percurso histórico buscando entender, como ensina Villaça, a iniciar o estudo da história “do presente para o passado”, para só depois partir “do passado para o presente”. (VILLAÇA, 1999).

Souza e Muller (2007, p. 9) também afirmam a importância de lembrar a história, “Conhecer, perceber e sentir a história da cidade é fazer-se cidadão, é desenvolver o sentimento de identidade com o meio fazendo parte do mesmo. As cidades vão crescendo, se transformando, e a população vai perdendo as referências da sua evolução urbana. ” As autoras colocam a necessidade das novas gerações estarem cientes de seu passado para terem melhores condições de avançar de forma coerente para o futuro: “Qualquer estudo sobre a cidade, seja ele específico ou no âmbito do planejamento urbano, não escapará de buscar, no passado recente ou mais distante, a avaliação do seu processo de desenvolvimento. (SOUZA; MULLER, 2007, p.9).

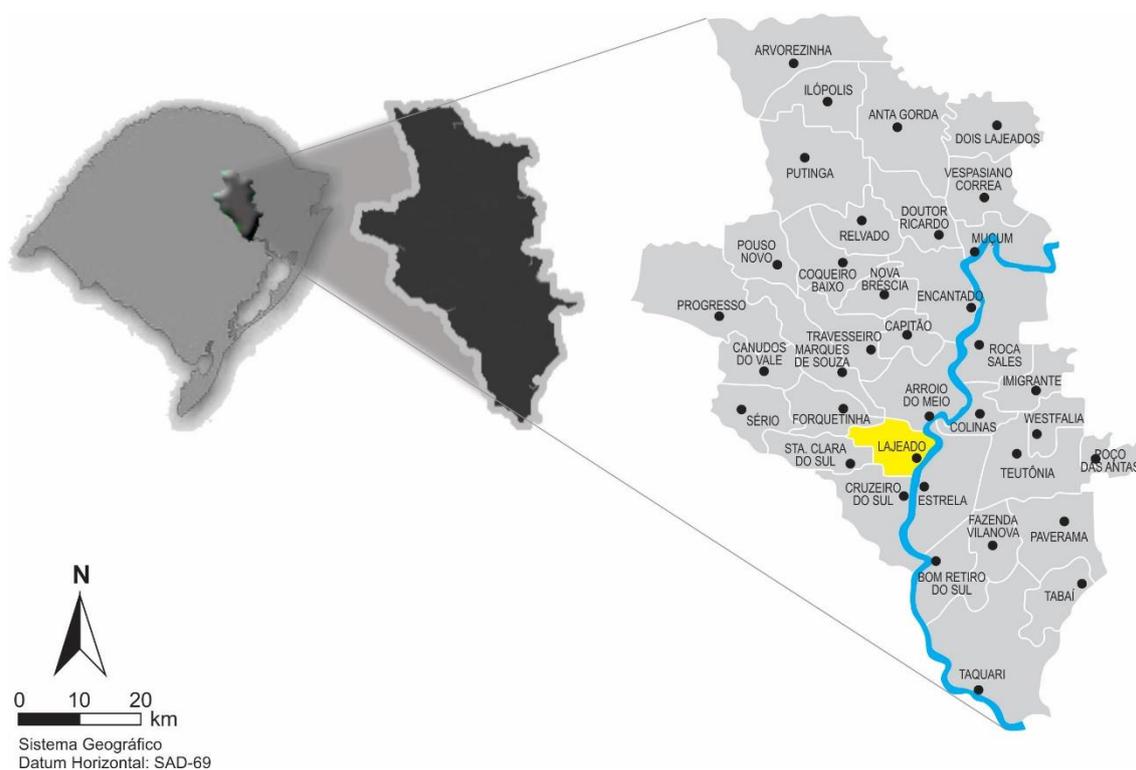
Este é um dos caminhos adotados para a interpretação que se busca. E, neste sentido, a presente pesquisa, toma como referência o esforço metodológico desenvolvido por Muller (1974) pois entende-se que a tradição, na investigação e na pesquisa, enriquece o trabalho científico e avança o conhecimento.

E é nesta perspectiva que a pesquisa tem como **objetivo geral** compreender o processo de transformação de Lajeado na cidade média polarizadora regional.

Os limites regionais adotados na abordagem tomam o conjunto de municípios pertencentes ao Corede Vale do Taquari. Sabe-se que existem diferentes tipos de regionalização que integram diferentemente os municípios do Vale do Taquari como: a região do Corede Vale do Taquari, a região da Associação dos Municípios do Vale

do Taquari, a microrregião geográfica do IBGE, entre outras. A regionalização do Corede, é uma regionalização de cunho administrativo como outras, porém, optou-se por tal regionalização tendo em vista que, no Rio Grande do Sul, é através das ações dos Coredes que vem sendo experimentados processos de planejamento e desenvolvimento regional, relacionando-se assim com o tema da pesquisa.

Figura 1 - Mapa de Localização Rio Grande do Sul, Corede Vale do Taquari e Lajeado.



Fonte: Organizado a partir de Codevat e Fee adaptado por Scheibe, A. C., 2016.

Para alcançar o objetivo principal, fez-se necessário o estabelecimento dos seguintes **objetivos específicos**:

- Descrever o processo histórico de ocupação e evolução urbana do município de Lajeado (1898 – 2014);
- Identificar e analisar os fatores que influenciaram na evolução da malha urbana do município de Lajeado, provenientes de diferentes âmbitos e escalas, tais como processos políticos, econômicos e sociais. (Fatores Populacionais, Econômicos, Sociais, Estruturais/Locacionais e Institucionais, a legislação e as políticas públicas).

- Elaborar os mapas de evolução da malha urbana do município. Esses mapas foram realizados com base espacial axial para análise sintática com o objetivo de respaldar o crescimento identificado através dos fatores que influenciaram a expansão urbana.

METODOLOGIA DE PESQUISA

A pesquisa desenvolve seus objetivos através de uma abordagem multidisciplinar, utilizando conceitos do planejamento e da geografia urbana, o estudo da legislação e a análise das políticas públicas. Com foco na evolução da malha intra-urbana e nos conceitos de cidade média, o estudo é de ordem qualitativa baseado na pesquisa bibliográfica e documental. Os passos metodológicos compreendem três etapas, para, assim, organizar os pensamentos e as informações coletadas ao longo da pesquisa: 1) histórico e contextualização do objeto de estudo; 2) fundamentação teórica e aprofundamento do tema; 3) Elaboração da análise, levantamento dos dados e resultados encontrados em relação ao objetivo geral e às expectativas da pesquisa. O desenvolvimento das etapas é apresentado a seguir:

1) Histórico e Contextualização do objeto de estudo:

A primeira etapa do trabalho compreende a contextualização do objeto de estudo. Esta foi realizada através de pesquisa bibliográfica e documental sobre o município e seu desenvolvimento histórico, por meio do levantamento e análise de reportagens em jornais locais, documentos, mapas e pesquisas (teses e dissertações) sobre a cidade e a região. Os autores consultados e suas obras: “Crescimento Urbano: Um Instrumento de Análise Aplicado ao Vale do Taquari” de Doris M. Muller; “Lajeado I” de José A. Schierholt; “Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana” de Paul Singer; “Contrastes regionais e formações urbanas” de Célia Ferraz de Souza e “Origem e Evolução das cidades rio-grandenses” de Günter Weimer, são a base para as análises locais. Nesta etapa se fez também um levantamento e estudo da Legislação Nacional e Estadual (Plano de Metas, PND’s) e Legislação Municipal (Planos diretores); além da investigação de políticas públicas que, assim como a legislação, possam ter atuado na transformação de Lajeado em cidade média. Utilizaram-se também entrevistas.

2) Fundamentação teórica e aprofundamento do tema:

A segunda etapa corresponde à revisão bibliográfica, com foco nos conceitos utilizados sobre Cidades Médias, Território, Região, Espaço Intra-urbano e Regional. Diversos autores foram consultados para esta fundamentação teórica, no entanto, foram de fundamental importância: Maria Encarnação B. Spósito, com suas diversas obras a respeito das cidades médias e Flávio Villaça, através da obra “Espaço Intra-Urbano no Brasil”. Utilizou-se também teses e dissertações. Os conceitos da Sintaxe Espacial baseados nas obras de Bill Hillier e Julienne Hanson foram utilizados com o objetivo de retratar os diferentes períodos de expansão da malha urbana.

3) Elaboração da análise, levantamento dos dados e resultados encontrados em relação ao objetivo geral da pesquisa:

A terceira etapa compreende a elaboração da análise, os recortes espaciais e temporais definidos, o levantamento de dados e a apresentação dos resultados encontrados. O embasamento teórico é proveniente das etapas anteriores.

Apresenta-se a evolução da malha urbana, Estudo Urbano, baseada na Sintaxe Espacial, adotada como ferramenta de análise do espaço intra-urbano e realizada através dos mapas axiais. Os períodos (recorte temporal) são assim definidos:

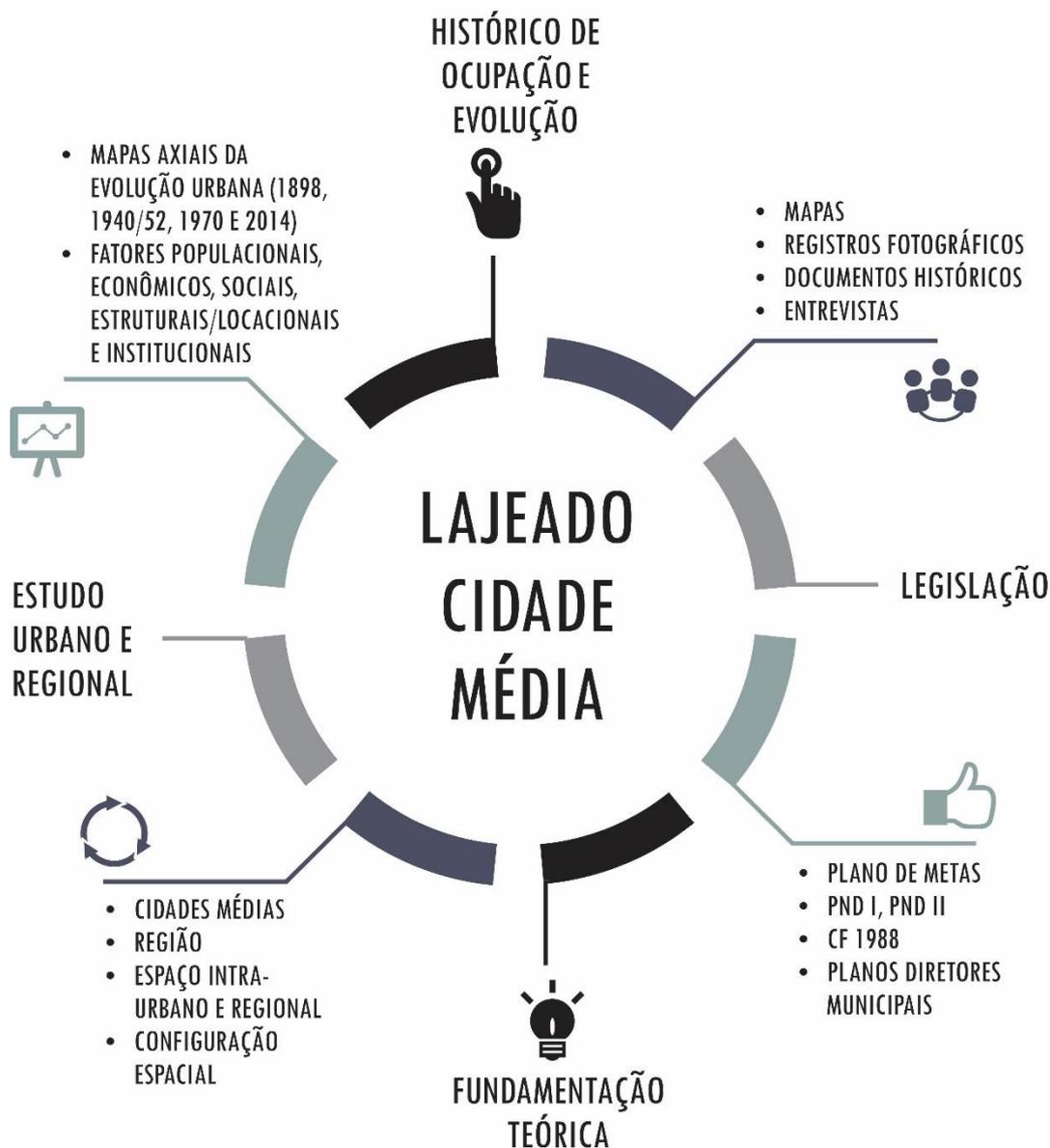
- (i) de 1898 (primeiro núcleo urbano);
- (ii) de 1940/52 (período de crescimento do núcleo até o início da ditadura militar);
- (iii) de 1970 (ano de conclusão da implantação da rodovia BR 386) e ;
- (iv) o mapa de 2014 (último mapa viário atualizado e disponibilizado pela Prefeitura Municipal).

Estes mapas foram redesenhados com o programa Autocad e transformados em mapas axiais. Posteriormente, com auxílio da ferramenta Dephtmap.0.3x (UCL, Varoudis, 2013) foi feita a modelagem axial para a análise da configuração espacial nos recortes históricos propostos.

Descreve-se a análise do Estudo Urbano - Regional, baseado nas variáveis de análise estipuladas: Fatores Populacionais, Fatores Econômicos, Fatores Sociais, Fatores Estruturais/Locacionais e Fatores Institucionais.

Após o estudo e a investigação de cada um dos aspectos mencionados, é realizada a análise dos resultados que são cotejados com os objetivos gerais do trabalho. A seguir, apresentam-se as considerações finais e a indicação de usos futuros da pesquisa e novas possibilidades a serem exploradas.

Figura 2 - Esquema gráfico da metodologia de pesquisa.



Fonte: Elaborado por Scheibe, A. C., 2016.

ESTRUTURA DO TEXTO

Este trabalho está estruturado em cinco partes. A primeira parte, Introdução, apresenta a motivação da pesquisa, as questões formais do estudo, tema e o problema de pesquisa, a justificativa para o desenvolvimento do trabalho, os objetivos, a metodologia aplicada e a estrutura de organização.

A segunda parte trata da contextualização do objeto de estudo e abrange dois capítulos. O primeiro capítulo trata da contextualização histórica da ocupação do território, a região e o quadro atual do município de Lajeado. No segundo capítulo, é apresentado o estudo da Legislação e das Políticas Públicas nos seus âmbitos e escalas de abrangência e que influenciaram a organização e o desenvolvimento deste território.

A terceira parte trata do referencial teórico utilizado. Apresentam-se os conceitos de território, região, cidades médias, espaço intra-urbano e espaço regional, e ainda, os conceitos da Sintaxe Espacial baseados nas obras de Bill Hillier e Julienne Hanson. O capítulo objetiva fazer uma análise articulada entre esses conceitos e sua relação com o tema da pesquisa e o objeto de estudo.

A quarta parte apresenta a elaboração da análise. Este capítulo subdivide-se em 4 subcapítulos. O primeiro descreve a construção da análise, os recortes espaciais e temporais definidos. O segundo apresenta a metodologia utilizada para a análise do Estudo da Evolução da Malha Urbana, baseada na sintaxe espacial realizada através dos mapas axiais de evolução urbana da cidade de Lajeado, com as respectivas análises sintáticas. O terceiro apresenta os dados encontrados no Estudo Urbano - Regional através dos dados das cinco variáveis estipuladas na construção da análise: Fatores Populacionais, Fatores Econômicos, Fatores Sociais, Fatores Estruturais/Locacionais e Fatores Institucionais. O último analisa os resultados encontrados pelo estudo urbano e regional e confronta com o referencial teórico da pesquisa, buscando o objetivo geral deste trabalho, que é compreender o processo de transformação de Lajeado na cidade média polarizadora regional. Na quinta e última parte são apresentadas as Considerações Finais e recomendações para futuras pesquisas. Os anexos e apêndices compõem-se das tabelas de dados, mapas e o referencial dos mapas axiais.

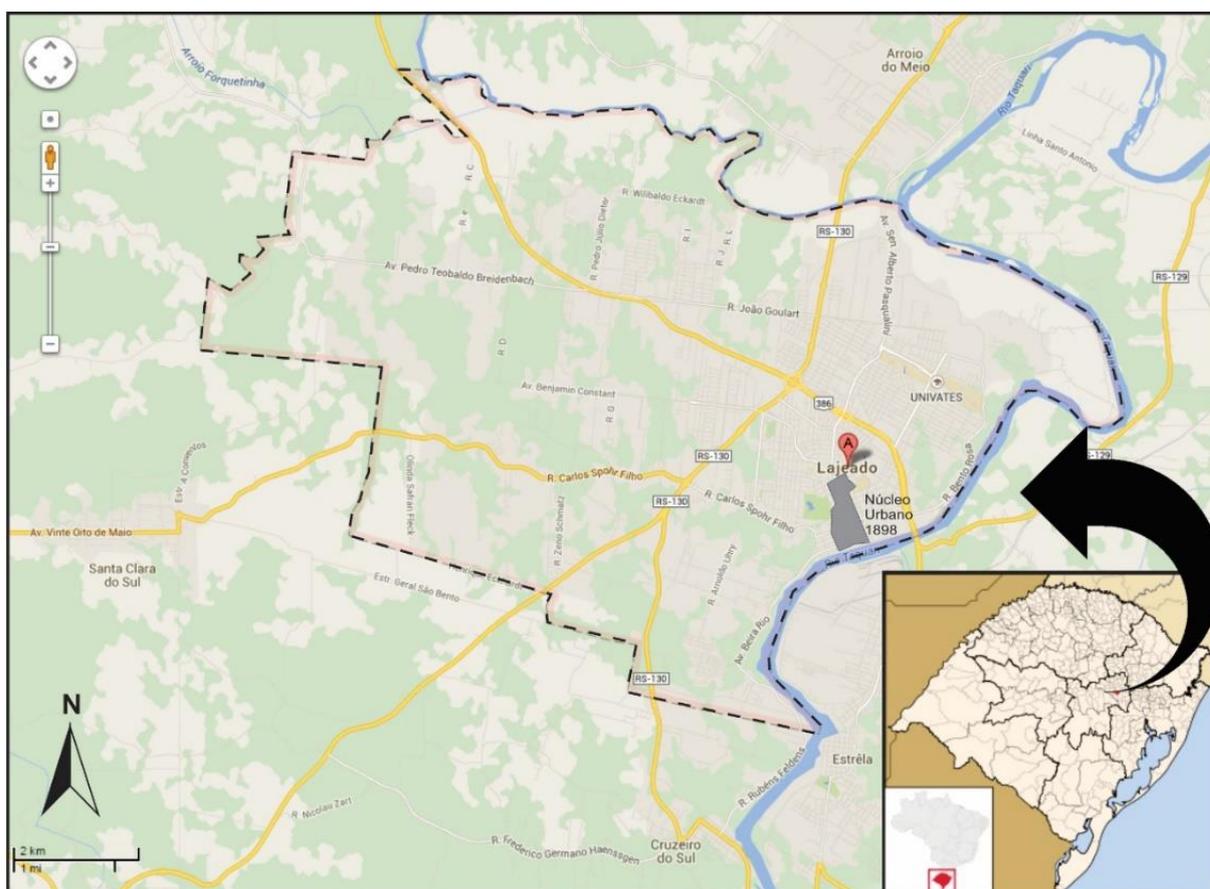
CAPÍTULO 1 - A estruturação e o desenvolvimento urbano e regional

O objetivo deste capítulo é apresentar uma contextualização histórica da ocupação do território, descrever a região e o quadro atual do município de Lajeado.

1.1 Quadro atual do município de Lajeado

Situado à margem direita do Rio Taquari, na região nordeste do Estado do Rio Grande do Sul, distante 117 km da capital Porto Alegre, a cidade de Lajeado é considerada a cidade-sede do Corede Vale do Taquari.

Figura 3 – Localização de Lajeado no Rio Grande do Sul (dir.) e perímetro do município tracejado.



Fonte: Elaborado por Scheibe, A. C., 2015, com base nas imagens da Wikipedia e Google Maps, 2014. Mapa da cidade, destacando em cinza o perímetro do núcleo urbano em 1898. O contorno tracejado maior indica o perímetro urbano do município em 2014.

O município é um centro de atividades especializadas, com foco na organização do setor médico-hospitalar, do ensino superior e, nas últimas décadas, a prestação de serviços foi a atividade que mais se desenvolveu, incluindo serviços associados à expansão do agronegócio.

A cidade de Lajeado possui um comércio que se caracteriza pela diversidade e sua área central é dotada de estabelecimentos comerciais dos mais diversos ramos. O município ainda comporta um shopping center, situado à margem da BR 386. Dentro da realidade econômica do município, os segmentos que mais geram renda e novos

postos de trabalho são os da construção civil, hotelaria, educação, transportes, saúde, de desenvolvimento de novas tecnologias, entre outros. (PML, 2016; IBGE, 2010)

A área da indústria é responsável por 33,63% do VAB do município (PIB 2010), onde destacam-se o abate de frangos e suínos, bebidas, balas, chocolates e doces. Seguem-se os ramos têxteis, madeira e mobiliário, metalurgia e outros. (PML, 2016; IBGE, 2010)

Já a participação da produção primária na receita do município é pequena e está em declínio. Dados mostram que a participação das atividades do setor primário contribuiu com apenas 0,98% do valor adicionado fiscal total do município em 2010. (PML, 2016; IBGE, 2010)

Os principais produtos agrícolas do município, segundo a receita obtida em 2010, eram milho, mandioca, soja, batata-doce, cana-de-açúcar e trigo; e laranja, uva, tangerina e pera constituíam as principais frutíferas. Quanto à produção de derivados de produtos de origem animal, Lajeado produzia, em 1990, volume significativo de leite que, passa a se reduzir à medida que os distritos se emancipam e o município perde área territorial, de exploração essencialmente rural. Em 2000 esta produção já não atingia 50% do que era produzido pelo município em 1990, chegando em 2010 a ter uma participação irrisória no contexto regional. Esta característica também se verifica na maioria dos demais produtos de origem animal. O município se destaca regionalmente na criação de codornas, no entanto perdeu espaço em um segmento forte: a criação de galinhas, galos, frangos e pintos, para outros municípios da região. Perdeu grande área territorial e, por consequência, espaço para manter a criação destes rebanhos. (PML, 2016; IBGE, 2010)

A cidade de Lajeado apresenta a maior população residente do Corede Vale do Taquari, com 71.445 habitantes e a taxa de urbanização mais elevada da região, chegando a 99,6% no ano de 2010, superando a média gaúcha (85,1%) e a brasileira (84%). Para o mesmo período, o Produto Interno Bruto (PIB) do município foi de R\$ 2.179.579,31 e o PIB per capita chegou a R\$ 30.491,73, superando a média estadual de R\$ 23.606,36 e nacional R\$ 19.766,33. (IBGE, 2010)

Embora, o município seja o mais populoso da região, ele é um dos menores em área territorial. Possui 90,4 km², ou seja, 1,87% da área territorial do Vale do Taquari. Isso faz com que a densidade demográfica, em 2011, tenha sido de 797,7 habitantes

por km², enquanto que a média regional foi de 68,30 e a estadual, de 38,10 hab/km² (FEE, 2014).

Com seus 90,42 km² de área territorial, o município é composto hoje por 79,87 km² de área urbana e apenas 10,548 km² de área rural. Além obviamente, das emancipações de municípios como Arroio do Meio, Cruzeiro do Sul e Santa Clara que fizeram com que Lajeado perdesse parte de sua área rural, houve sucessivas expansões do perímetro urbano, respectivamente, em 1992, 1998 e 2006, fazendo com que o município ficasse com uma área rural restrita, o que gera consequências na produção agrícola municipal.

1.2 Histórico de ocupação e desenvolvimento do território

A formação da rede urbana do Rio Grande do Sul e o conseqüente processo de urbanização estão diretamente ligados ao processo histórico de ocupação, assim às características físicas do território do estado. (SOUZA, 2000) Conforme explica Souza (2000):

Os sistemas de rios, lagos e lagoas, as regiões de campos naturais e regiões de serras cobertas por matas, além de sua peculiar orla litorânea, influíram decisivamente no rumo dos fatos históricos que desencadearam o processo de urbanização. (SOUZA, 2000, p.13)

Parte-se de 1809, ano em que ocorre a primeira divisão territorial realizada pelo governo português em municípios da “Província de São Pedro⁴”. Devido à necessidade, identificada na época, de uma organização administrativa mais eficiente para o estado, foram criados quatro municípios⁵: Porto Alegre, Rio Grande, Rio Pardo e Santo Antônio da Patrulha. (WEIMER, 2004; SOUZA, 2000)

O território que hoje configura-se como o Vale do Taquari, na época, fazia parte do povoado de Santo Amaro, que pertencia ao então município de Rio Pardo. O povoamento das terras do Vale do Taquari começa justamente naquele momento do limiar do século XIX, quando a coroa portuguesa, com o objetivo de ocupar e garantir a posse da terra, faz doações e concessões de sesmarias⁶. Os sesmeiros - grandes

⁴ Antigo nome do hoje estado do Rio Grande do Sul, Brasil.

⁵ Os municípios eram também denominados “Vilas” e cada um deles abrangia diversos povoados.

⁶ As sesmarias se originaram de um instituto jurídico português que normatizava a distribuição de terras destinadas à produção. O Estado português, sem capacidade para organizar a produção de alimentos, decide legar a particulares essa função, que surge em Portugal durante o século XIV, com a Lei das Sesmarias de 1375. Quando a conquista do território brasileiro se efetivou, a partir de 1530, o Estado português decidiu utilizar o sistema sesmarial no Brasil, que desde o princípio consistia na obrigatoriedade de cultivar o solo num determinado prazo, sob pena de cancelamento da concessão.

proprietários das terras - moravam em Porto Alegre e, no decorrer dos anos, para não perderem o direito de propriedade e de administrar as sesmarias, dividiram-nas em lotes menores, as fazendas. Na área mais nobre da fazenda, no ponto mais elevado do terreno e próximo ao rio/arroio, era construída a sede, constituída da moradia dos feitores, peões e escravos, galpões e anexos. Assim, com a povoação por descendentes de açorianos e escravos, os proprietários provavam ao governo a existência de povoamento na sesmaria, podendo continuar com a propriedade. (SCHIERHOLT, 1992)

A história conta que nessa região os irmãos João e José Inácio Teixeira, de origem açoriana, ambos sesmeiros, foram os primeiros proprietários das terras do território onde hoje se localiza Lajeado. Essas terras foram divididas em quatro fazendas: São Gabriel, Demanda, Conventos e Lajeado (ou Carneiro) onde mantinham seus estabelecimentos e depósitos de produtos agrícolas (especialmente erva-mate). Além dos irmãos Teixeira, outros sesmeiros menores, mas também latifundiários promoveram o povoamento, porém, em uma menor área do território. (SCHIERHOLT, 1992)

Após a proclamação da Independência do Brasil, em 1822, ocorreu um novo impulso na organização administrativa da província. A vila de Porto Alegre foi elevada à categoria de cidade⁷. O número de povoados havia aumentado, assim como o número de municípios já era cinco, Porto Alegre, Rio Pardo, Rio Grande, Santo Antônio da Patrulha e Cachoeira, embora a área do atual Vale do Taquari ainda pertencesse a Rio Pardo. (WEIMER, 2004)

Em 1824, logo após a proclamação da Independência, D. Pedro I outorga a carta da primeira Constituição Política do Império do Brasil. A forma de governo estabelecida era a monarquia, hereditária, constitucional e representativa. O país foi dividido formalmente em Províncias e o poder político dividido em quatro - conforme

O sistema sesmarial perdurou no Brasil até 17 de julho de 1822, quando a Resolução 76, pôs fim a este regime de apropriação de terras. A partir daí a posse passou a ocorrer livremente no país, estendendo-se esta situação até a promulgação da Lei de Terras (1850), que reconheceu as sesmarias antigas, ratificou formalmente o regime das posses, e instituiu a compra como a única forma de obtenção de terras. (MACHADO, 1977)

⁷ Decreto de 14 de novembro de 1822. (WEIMER, 2004)

a filosofia liberal das teorias da separação dos poderes: o Legislativo, o Executivo, o Judiciário e o Poder Moderador⁸.

Neste período houve diversos confrontos entre as tropas portuguesas (brasileiras) e espanholas (argentinas e uruguaias) pelo domínio do território cisplatino (atual território do Uruguai). A evolução desses confrontos colocava em risco a soberania brasileira sobre a Província de São Pedro e o governo nacional viu a necessidade de enviar povoadores ao sul e às demais regiões do país para garantir a posse e a soberania sobre estas terras.

Essa é uma das razões que deflagraram o envio de imigrantes para o sul do país. Então, em 1824, começaram a chegar os imigrantes alemães. Esses imigrantes vindos da Europa Central⁹, com a finalidade de consolidar a posse da Província para o Brasil, iniciaram o processo de ocupação das terras gaúchas. (WEIMER, 2004). Conforme vimos também em Souza (2000), as terras ocupadas eram escolhidas pela proximidade aos rios e eram bem diferentes das terras do sul da Província onde as Coxilhas propiciavam a criação de gado. Os colonos se localizavam nas terras desprezadas pelo latifúndio. (SINGER, 1969)

Em 1824, chegaram os primeiros casais germânicos e se estabeleceram ao norte de Porto Alegre, na região onde fundaram a primeira colônia, que foi São Leopoldo, junto ao rio dos Sinos. Ali, também, outros núcleos foram surgindo, como Novo Hamburgo, Campo Bom e Sapiranga. Foi início da ocupação das áreas acidentadas, cobertas de matas, desprezadas pelos criadores de gado. (SOUZA, 2000, p. 37)

Os imigrantes, ao chegarem, recebiam uma parcela de terra, que inicialmente era de 66 a 77 hectares por família; com o tempo esta parcela foi sendo reduzida por lei até chegar a 25 hectares, portanto, eram propriedades pequenas que contrastavam com as grandes propriedades da região sul do estado. A ocupação começava com o desmatamento da gleba para que fosse possível a agricultura de subsistência e, com

⁸ O Poder Moderador é um dos quatro poderes de Estado instituído pela Constituição Brasileira de 1824, e que se sobrepõe aos poderes Legislativo, Judiciário e Executivo, cabendo ao seu detentor força coativa sobre os demais. Esse poder era pessoal e privativo do imperador.

⁹ O processo de industrialização e o avanço do capitalismo europeu seguido do grande crescimento populacional, da explosão demográfica, fez com que artesãos e trabalhadores da indústria fossem reduzidos à condição de empregados, parte desse excedente populacional se vê obrigado a emigrar. Além disso, o sistema feudal em que a propriedade rural herdada de forma indivisível pelo primogênito que tinha obrigação de sustentar todos os irmãos em troca de trabalho no regime familiar, foram razões que levaram milhões de alemães a emigrar. Por um lado, a indústria não conseguia empregar todos os habitantes urbanos, por outro lado, as terras não eram suficientes para dar sustento a todos os trabalhadores rurais. (BERSCH, 2006; SCHIERHOLT, 1992; SINGER, 1969)

o passar do tempo e aumento da produção, iniciava-se a comercialização do excedente produzido pelos imigrantes. (SOUZA, 2000)

Poucos anos após a chegada dos imigrantes e a fundação de novos povoados, a Província de São Pedro já estava dividida em 14 municípios: Porto Alegre, Rio Pardo, Rio Grande, Alegrete, Caçapava, Cachoeira, Cruz Alta, Jaguarão, Pelotas, Piratini, Santo Antônio da Patrulha, São Borja, São José do Norte e Triunfo. (WEIMER, 2004)

Em 1831, o distrito de Santo Amaro (ao qual pertencia Lajeado) se separa politicamente do município de Rio Pardo para se integrar ao novo município de Triunfo, e as fazendas dos irmãos Teixeira, localizadas no território de Lajeado, acompanham este ato administrativo. (SCHIERHOLT, 1992)

Durante o período da Revolução Farroupilha¹⁰ o processo imigratório iniciado em 1824 foi interrompido. No entanto, o processo produtivo, nas colônias, se intensificou em função da necessidade de abastecimento da capital, Porto Alegre, que estava sitiada. O movimento para o abastecimento da capital ocorria via rio dos Sinos e teve um papel significativo em relação àqueles recentes assentamentos, pois acelerou o desenvolvimento das colônias de imigrantes, que viram a oportunidade de produzir e vender a produção para o mercado gerado pela Revolução. Após a Revolução Farroupilha, a agricultura das colônias começou a se especializar e Porto Alegre passou a ser o principal centro escoador e consumidor da produção. (SOUZA, 2000)

Em 1849, o povoado de Taquari se torna município, emancipando-se de Triunfo, ficando o território do atual Vale do Taquari pertencendo ao então município de Taquari.

Em 1850, o processo imigratório foi retomado e a colonização espalhou-se pelas margens do rio dos Sinos e pela bacia do Jacuí, formada pelos rios Jacuí, Caí,

¹⁰ Guerra dos Farrapos ou Revolução Farroupilha (1835-1845) foi como ficou conhecida a revolução ou guerra regional, de caráter republicano, contra o governo imperial do Brasil, na então província de São Pedro do Rio Grande do Sul, e que resultou na declaração de independência da província como estado republicano, dando origem à República Rio-Grandense. Estendeu-se de 20 de setembro de 1835 a 1 de março de 1845. A justificativa original para a revolta baseia-se no conflito político entre os liberais, que propugnavam modelo de estado com maior autonomia às províncias e o modelo imposto pela constituição de 1824, de caráter unitário. Diferentemente de outras províncias, cuja produção de gêneros primários se voltava para o mercado externo, como o açúcar e o café, a do Rio Grande do Sul produzia principalmente para o mercado interno. Seus principais produtos eram o charque e o couro, altamente tributados. (HARTMAN, 2002)

Taquari e Pardo. Surgiram os nucleamentos de Taquara, Feliz e São Sebastião do Caí, Cruzeiro do Sul, Estrela, Lajeado, Arroio do Meio, Roca Sales, Venâncio Aires e Mariante, junto ao Rio Taquari e Santa Cruz do Sul, junto ao Rio Pardo. (SOUZA, 2000)

Ainda sobre a ligação com os rios, Singer (1977, p. 159) também aponta essa associação na região dos vales: “As colônias, neste período (1844-1874), se estabelecem nos vales dos rios (Jacuí, Pardo, Taquari, Caí, Sinos) cujos cursos são navegáveis e que desembocam no Guaíba. ”

O autor ainda esclarece que a navegação fluvial teve fundamental importância neste período, pois era o único meio “economicamente viável” de escoar a produção das colônias. A outra opção era o carro de boi: ineficiente e caro. (SINGER, 1969)

1.3 De povoado a município: Lajeado no período de 1898 a 2014

As particularidades históricas auxiliam na compreensão do processo de formação do território de Lajeado. Em 1855, pouco antes dos primeiros imigrantes alemães chegarem ao povoado de Lajeado, Antônio Fialho de Vargas¹¹ comprou dos herdeiros dos Irmãos Teixeira as terras das fazendas dos Conventos e de Lajeado e transformou as duas fazendas na Colônia dos Conventos, local onde foi construída a sede da Fazenda dos Conventos, próximo a um arroio cujas águas desembocavam no Rio Taquari. (SCHIERHOLT, 1992). Esse é o primeiro povoado gerador de Lajeado.

Interessava a Fialho a venda das glebas de terra da colônia aos imigrantes que começaram a chegar neste mesmo ano: famílias de origem alemã¹² vindas de São Leopoldo e, numa porcentagem menor, vindas diretamente da Alemanha e que passaram a ocupar os lotes com suas atividades agrícolas. O território onde estava localizada a Colônia de Conventos era um tanto distante do Rio Taquari e apresentava problemas. Um deles é que o arroio que chegava até a Colônia não permitia a passagem de barcos maiores para o transporte da produção e de passageiros, e tudo o que era desembarcado ou embarcado era feito através do Rio Taquari. Isso forçou o surgimento do Porto de Lajeado. O estabelecimento do porto (por volta de 1862) e

¹¹ Antônio Fialho de Vargas – descendente de colonizadores açorianos, fundador e patriarca de Lajeado, foi um dos primeiros proprietários do território, onde estabeleceu sua casa, sua fazenda e senzala, trazendo sua família, constituiu a empresa Baptista Fialho Pereira & Cia, promovendo a ocupação do território pela colonização. (SCHIERHOLT, 1992)

¹² Essas foram consideradas a 2ª fase da Colonização Alemã no Rio Grande do Sul.

de um engenho provocou a abertura de novas estradas e o alargamento das vias carroçáveis existentes, surgindo um novo centro para o povoado, o qual, posteriormente, seria o primeiro núcleo urbano de Lajeado. (SCHIERHOLT, 1992)

A partir de 1870, com o crescimento do povoado e a valorização das glebas de terras, estas passam a ser subdivididas pelos proprietários em chácaras e lotes urbanos. Com isso, surgem também os primeiros arruamentos planejados e o povoado passa a apresentar um desenho de ruas, quadras e lotes que, aos poucos, são vendidos aos colonos alemães. Surge aí o primeiro “plano diretor”¹³ do núcleo urbano, traçado por Fialho de Vargas e lideranças da comunidade. Fialho, proprietário de grande parte das terras, doou vários de seus lotes para a construção da praça, igreja, escola, casa dos padres, horta e pomar, e ainda para um cemitério, (SCHIERHOLT, 1992) ou seja, para a organização mínima do núcleo colonial incipiente.

Lajeado e os demais nucleamentos urbanos surgidos a partir de 1850, no Vale do Taquari, tiveram sua origem na prestação dos serviços básicos às populações rurais (culto, ensino, recreação, abastecimento) e nas funções de apoio à produção agrícola¹⁴, tais como coleta, comercialização e transporte (de erva-mate, milho, trigo, feijão, batata). (MULLER, 1974; SOUZA, 2000) Entre os imigrantes alemães, encontravam-se também trabalhadores de profissões urbanas (artesãos, ferreiros, sapateiros, alfaiates e comerciantes) que permaneceram nos núcleos urbanos e desenvolveram pequenas manufaturas e o comércio, fazendo com que a cidade passasse a exercer um papel econômico preponderante regionalmente. (SOUZA, 2000; SCHIERHOLT, 1992)

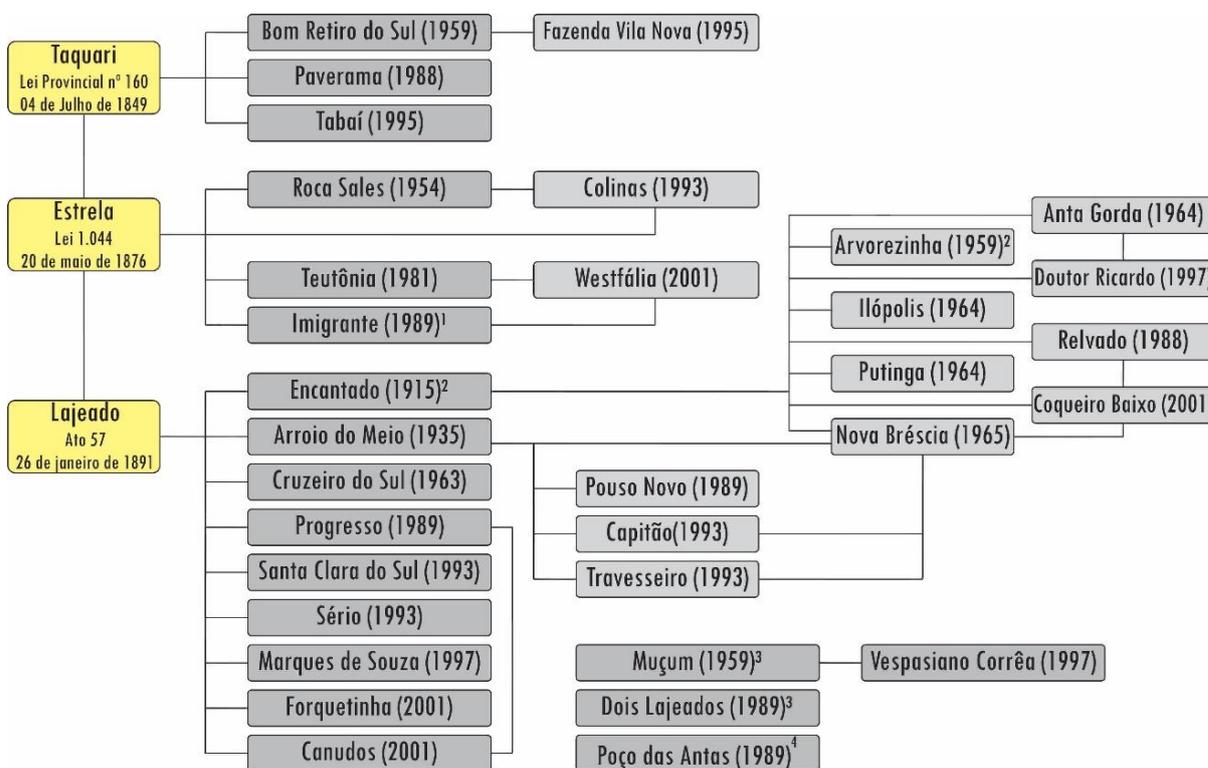
Esses fatos devem ser considerados sob a ótica da dinâmica do processo de desenvolvimento da região e do próprio município. Além disso, para compreender melhor esse processo de transformação da região, é necessário saber que até 1849 os povoados de Estrela e Lajeado pertenciam ao município de Taquari. Em 1876,

¹³ A nomenclatura “plano diretor” consta no livro do historiador José Alfredo Schierholt, no entanto, se trata de um “plano desenho” de arruamentos, conformando, quadras e lotes que de certa forma passou a orientar o crescimento do povoado.

¹⁴ A produção agrícola ocorria nas pequenas propriedades, gerenciadas pela família, com a produção de artigos (linho, tecidos) e da cultura variada para subsistência (erva-mate, milho, feijão) e ainda aos poucos a produção de um excedente passou a ser transportado e vendido para as cidades como Porto Alegre.

Estrela¹⁵ se emancipa de Taquari, levando consigo o território de Lajeado, então parte de Estrela. Somente em 1891 ocorre a emancipação de Lajeado¹⁶ de Estrela, tornando-se um novo município. (Figura 4)

Figura 4 - Organograma dos municípios do Corede Vale do Taquari, seus respectivos anos de emancipação e cidades das quais se originaram.



¹ Município originado também de Garibaldi

² Município originado também de Soledade

³ Município originado de Guaporé

⁴ Município originado de Salvador do Sul

Fonte: Informações - Banco de Dados Regional – 2009. Atualizado e adaptado por Scheibe, A. C., 2015 para a pesquisa. Em 1881 se emancipa de Taquari o município de General Câmara e em 1891 o município de Venâncio Aires, sendo que os dois pertencem ao Corede Vale do Rio Pardo.

Os dois povoados, Lajeado e Estrela, eram vizinhos, embora separados fisicamente pelo rio Taquari. No entanto, a origem e o desenvolvimento inicial dos dois é muito similar, sendo que na época da concessão das sesmarias o território de Estrela também fazia parte da propriedade de João Inácio Teixeira (mesmo sesmeiro de Lajeado). Em 1856, essa parte da propriedade é comprada pelo Cel. Vitorino José Ribeiro, que funda a Fazenda Estrela e inicia o povoamento do que viria a ser, hoje, o

¹⁵ Lei 1.044 de 20 de maio de 1876.

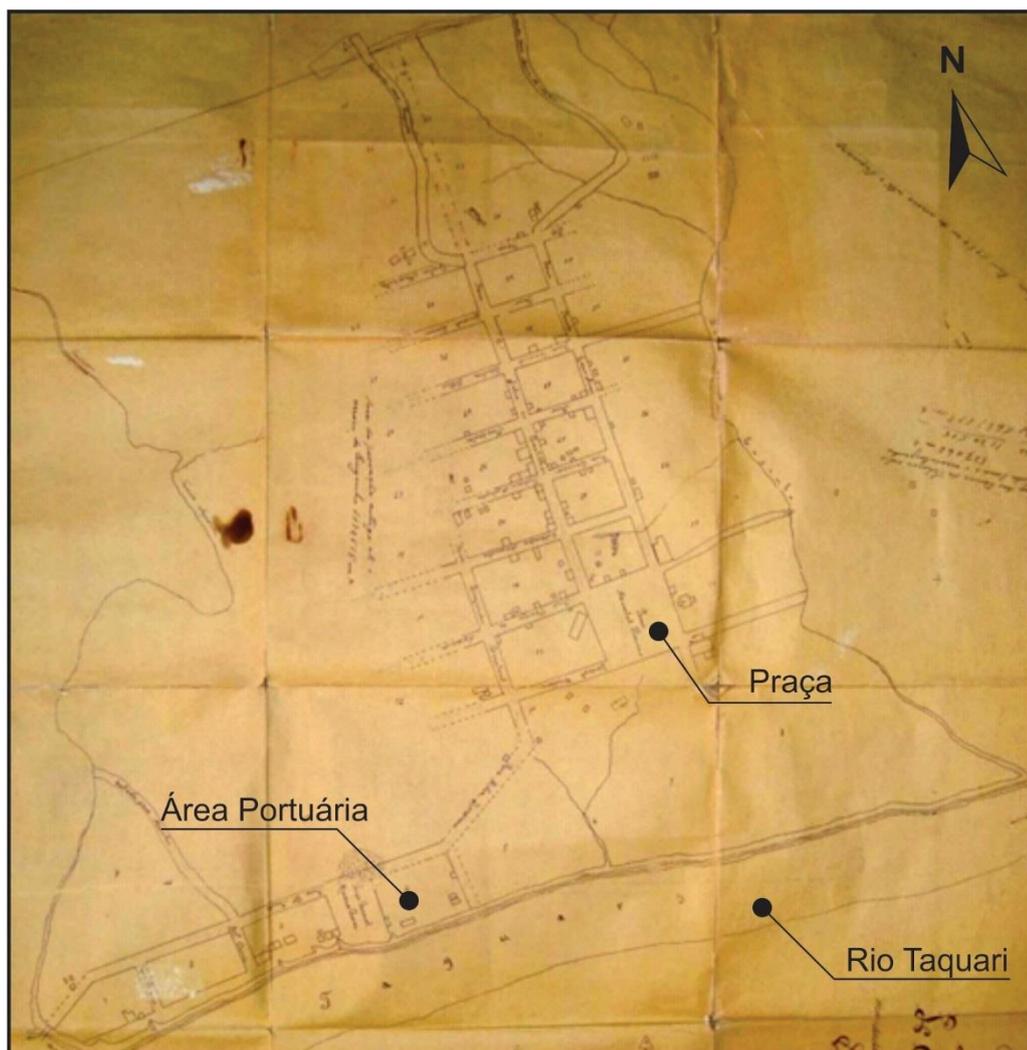
¹⁶ Ato 57 de 26 de janeiro de 1891, cria o município de Lajeado, tendo como sede a vila do mesmo nome, situada à margem direita do Rio Taquari. A instalação oficial ocorreu no dia 25 de fevereiro do mesmo ano, com a posse do primeiro intendente Frederico Henrique Jaeger.

município de Estrela. Em 1858, chega a Estrela o Major Victor Sampaio Menna Barreto, que compra as terras do Cel. Vitorino José Ribeiro, onde funda o povoado, incentivando a colonização e promovendo a vinda de imigrantes alemães. (SCHIERHOLT, 1992)

A Figura 5 representa o primeiro mapa disponível da malha do núcleo urbano consolidado de Lajeado, de 1898, mostrando o traçado basicamente ortogonal, desenhado por Fialho de Vargas. Esse mapa mostra os arruamentos, a praça, os arroios e as quadras próximas ao rio e o porto. (SCHIERHOLT, 1992)

A respeito do traçado ortogonal da cidade, Souza (2000) esclarece que grande parte das cidades do Rio Grande do Sul apresenta um traço comum na sua estrutura física: o traçado viário básico na forma de quadrícula.

Figura 5 – Mapa do município de Lajeado em 1898.



Fonte: Prefeitura Municipal de Lajeado – Setor de Planejamento, adaptado por Scheibe, A. C., 2016.

Analisando a história das cidades, percebe-se que o traçado xadrez acontece todas as vezes que há urgência na implantação dos núcleos, seja por razões militares, por razões de colonização, ocupação de territórios ou mesmo por especulação imobiliária. Várias cidades gaúchas apresentam casos típicos de “ocupação militar” nas demarcações, ou de “defesa”, ao sul do Estado, entre os rios Jacuí-Ibicuí e a fronteira. Na região de colonização, a ocupação do território foi, na sua maioria, realizada por empresas privadas de colonização e o traçado xadrez veio a se constituir elemento básico de implantação, embora muitas vezes tivesse que lidar com a topografia acidentada, como na região da serra. (SOUZA, 2000)

Desde o início da ocupação do território de Lajeado é possível perceber alguns aspectos determinantes para a escolha das localizações: a cobertura da área por matas e a proximidade com as vias navegáveis. Os imigrantes alemães e seus descendentes, com intenção de cultivar a terra, procuraram as terras de matas, por supô-las de fertilidade garantida. Este aspecto locacional, determinante para a sobrevivência do núcleo, vem associado a outro, básico para o acesso à área na época: a proximidade com o rio. O rio Taquari foi determinante para a localização e o desenvolvimento do núcleo, ao possibilitar o acesso e o transporte de pessoas e cargas. (MULLER, 1974)

No decorrer dos anos, e de acordo com as necessidades do povoado, a área portuária foi se consolidando. As empresas locais foram estabelecendo seus armazéns e trapiches; as companhias de navegação abriram suas agências para armazenar combustível; prestadores de serviços como carpinteiros e mecânicos de barcos abriram suas oficinas e estaleiros na Rua da Praia, além de bares, restaurantes e hotéis, que foram formando a área do cais do porto de Lajeado e ajudaram a transformar a cidade em um centro comercial. (SCHIERHOLT, 1992)

De acordo com essa importância central do Rio Taquari, aparece um sistema de transporte fluvial que vai sendo ampliado na medida do progresso na ocupação da área. Dentro deste desenvolvimento é significativa a evolução da Companhia Fluvial, fundada em 1856 com sede em Taquari e logo mais com a atuação até Lajeado e Estrela. Jacob Arnt, muitos anos seu diretor, mais tarde adquire e a transforma na Companhia de Navegação Arnt. (MULLER, 1974, p.97)

Ainda sobre a navegação fluvial, Singer (1969) se refere à importância da mesma, à época, nas terras da colonização:

A navegação fluvial assume importância crucial nesta época: é o único meio de transporte economicamente viável. Isto torna Porto Alegre o escoadouro

privilegiado de toda produção das colônias alemãs e italianas (imigração italiana a partir da década dos setenta, superando a alemã). (SINGER, 1969, p. 159)

No entanto, fala da necessidade de meios de transporte mais eficientes, como as estradas de ferro, que surgem em 1869, no estado:

Para que a colonização pudesse prosseguir, avançando para áreas mais afastadas dos cursos navegáveis, era preciso um meio de transporte terrestre de maior eficiência que o carro de boi. A estrada de ferro veio resolver o problema. Em 1869 foi iniciada a construção de ferrovia que, partindo de Porto Alegre, alcança São Leopoldo em 1874, Novo Hamburgo em 1876, Taquara em 1903 e Canela em 1924. Outra linha importante começou a ser construída em 1877, ligando Margem (no Taquari) a Cachoeira em 1883, a Santa Maria em 1884 e a Alegrete e Uruguaiana em 1907. Outra linha avançando de Santa Maria, alcança Cruz Alta em 1894, Carazinho em 1898, Passo Fundo em 1900 e Erechim em 1910. (SINGER, 1969, p. 159)

A malha ferroviária do estado gaúcho, em 1884, havia ligado Rio Grande – Pelotas – Bagé, em 1896 ligava Bagé – Cacequi e Cacequi – Porto Alegre, que se juntavam à linha Rio Grande – Bagé e avançavam até Uruguaiana. Singer chama atenção ao mostrar que as duas linhas férreas construídas (a do sul, iniciando em Rio Grande e a do centro-norte partindo de Porto Alegre) assinalam a divisão da sociedade e da economia gaúcha no período (o que ainda persiste): as áreas de colonização e pequena propriedade com a economia baseada na lavoura e pequena criação, e o sul do estado com a criação extensiva e de grande escala. Como as duas linhas têm como centro do sistema Porto Alegre, e como houve significativo incremento do escoamento da produção colonial após a construção da estrada de ferro (particularmente das localidades que não se localizavam próximas a cursos navegáveis), o valor e a quantidade de produtos escoados (e exportados) por Porto Alegre cresce muito entre 1874 e 1894. (SINGER, 1969)

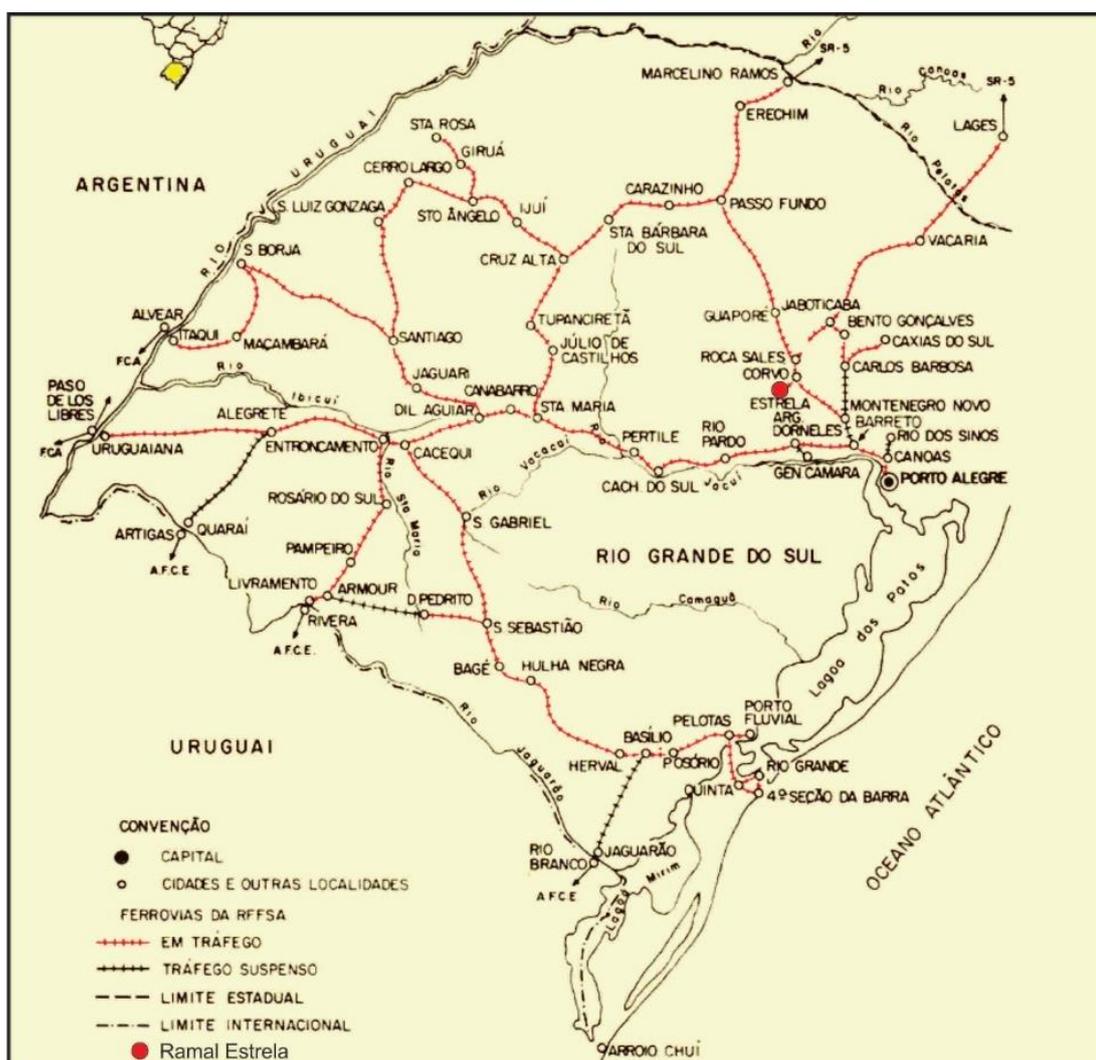
A estrada de ferro permitiu às colônias aumentar a produção e especializar a produção para a exportação e, ainda, expandiu a produção de carne de porco, banha e demais derivados suínos; a exportação de farinha; feijão e fumo. (SINGER, 1969)

Há que ser identificado sobre esse período, que os principais produtos coloniais que em 1861 respondiam por 5,4% das exportações do estado, em 1894 representavam 32,4% e o estado, que era grande exportador de carne e couros, passa a ser grande exportador também de produtos da lavoura. Essa alteração nos produtos que formavam a economia do estado significa uma mudança também do ponto de vista geográfico da economia. A hegemonia econômica passa do Sul para o Norte, do latifúndio para a pequena propriedade, da pecuária para a lavoura. (SINGER, 1969),

ou seja, entre 1870 e 1900, a produção colonial passa de subsistência à produção comercial.

No Vale do Taquari, a linha ferroviária (Montenegro – Roca Sales) foi implantada apenas em 1968, com estação na cidade de Roca Sales. Transportando cargas e passageiros, mas sem contar com horários regulares, o único ramal que ligava a ferrovia ao Porto de Estrela foi implantado em 1977.

Figura 6 – Mapa da rede ferroviária do RS em 1984.



Fonte: RFFSA – Superintendência Regional Porto Alegre. Adaptado por Scheibe, A. C., 2016 para a pesquisa.

Figura 7 – Mapa da rede ferroviária do RS em 2014.



Fonte: Rumos 2015 e ALL. Elaboração SEPLAG/DEPLAN -06/2014.

A linha foi estendida até Passo Fundo (Ferrovia do Trigo), em 1978, e é utilizada ainda hoje para transporte de cargas (sob concessão da ALL¹⁷). O acesso da cidade de Lajeado à ferrovia se dava apenas pelo ramal existente no porto de Estrela. A Figura 6 mostra a rede ferroviária do estado em 1984, onde é possível observar o ramal que ligava a ferrovia ao Porto de Estrela.

A partir de 1900, as colônias continuavam a desenvolver a agricultura de subsistência com a venda de excedentes. Comercializavam, de maneira significativa, para Porto Alegre e demais regiões do país, produtos tais como banha, feijão e farinha. Enquanto isso, Porto Alegre entrava em fase de industrialização e continuava a ser o centro comercial dos produtos que vinham das colônias, inclusive exportando-os para

¹⁷ América Latina Logística (ALL) é uma empresa de logística da América do Sul e companhia ferroviária do Brasil, fundada em 1997, site oficial pt.all-logistica.com.

outros países. Aos poucos, outras regiões do país (Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo) também entram no mercado nacional de produtos agrícolas. Esse processo foi acelerado pela crise do café, nos anos 30, que liberou mais terras, antes ocupadas pela cafeicultura, para a produção de gêneros alimentícios, concorrendo assim com a produção agrícola do Rio Grande do Sul. (SINGER, 1969)

No Vale do Taquari, assim como nas demais colônias, a produção agrícola continuava a ser a atividade principal e a navegação fluvial era o principal meio de transporte e escoamento dessa produção. O Plano Hidroviário do Estado previa melhoras nas condições do leito do Rio Taquari para melhorar a navegabilidade, e em 1958 foi iniciada a construção da barragem de Bom Retiro (o plano previa ainda a construção de mais duas barragens, uma em Arroio do Meio e outra em Roca Sales, o que nunca ocorreu). (MULLER, 1974)

Aos poucos, a navegação fluvial (que atendeu a região por quase 100 anos) e foi parte determinante das localizações originais da imigração, entra em crise. Esta crise é, por um lado causada pelas dificuldades que o rio apresentava à navegação, por outro, devido ao desenvolvimento rodoviário, o que ocorre em todo país em virtude das políticas de desenvolvimento promovidas pelo governo federal, dentro do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek.

O desenvolvimento rodoviário brasileiro iniciou nos anos 1950, em todo território nacional, com base nas determinações do Plano de Metas, mais conhecido como plano de ação “Cinquenta anos em cinco”, do presidente Juscelino Kubitschek (1956 – 1961). O Plano de Metas se tratava de um conjunto de objetivos setoriais, contemplando principalmente a industrialização e a modernização do país, e impulsionou um período de crescimento acelerado, que trouxe diversas empresas estrangeiras, do ramo automobilístico, para o país, modernizando o parque industrial brasileiro. Subdividido em setores, o Plano de Metas era marcado por investimentos em estradas, em siderúrgicas, em usinas hidrelétricas e na marinha mercante. (LESSA, 1983)

Sinteticamente falando, o Plano de Metas baseava-se em “30 metas”, divididas em vários setores. No Setor da energia, a ideia era ampliar a capacidade geradora e os sistemas de distribuição, no qual a oferta de energia deveria crescer pelo menos 10% ao ano durante o período. O esforço ficou concentrado na construção de hidrelétricas de grande porte. Havia sido definida, também, uma política que buscava

a total substituição das importações de petróleo e de combustíveis líquidos, buscando, portanto, aumentar a capacidade de refino e a produção do setor no país. O Setor do transporte propunha a construção de grandes rodovias, onde a mais importante foi a estrada Belém-Brasília. Ainda havia os Setores da alimentação, da indústria de base e educação (com investimentos na educação profissionalizante) e criação de universidades. (LESSA, 1983)

A implementação do Plano de Metas não conseguiu surtir o efeito de crescimento esperado. O desenvolvimento dessas atividades, se por um lado modernizava o país e desenvolvia certos setores da economia por outro lado foi realizado com investimentos diretos do capital estrangeiro, o que acabou gerando alto endividamento público. (LESSA, 1983)

Mas é a partir do Plano de Metas que surge a possibilidade objetiva para a implantação da BR 386, no Rio Grande do Sul. Essa estrada, terminada em 1970, chamada Rodovia Federal Presidente Kennedy ou “Estrada da Produção”, passa a ligar a região do Vale do Taquari a Porto Alegre, atravessando os municípios de Lajeado e Estrela e o Rio Taquari, a montante das duas cidades e tangenciando o entroncamento hidro-rodo-ferroviário. (MULLER, 1974)

A década de 60, com o golpe militar, viu uma profunda transformação no país. Instaurado em 1º de abril de 1964, o regime militar durou até março de 1985, atingindo seu auge na década de 1970. O governo que promoveu o “milagre brasileiro”¹⁸, no mesmo momento censurava os meios de comunicação do país e exilava dissidentes. É um período de profundos conflitos e dificuldades políticas que se desenvolve sem liberdades democráticas, sem eleições e sem participação da população nas decisões sobre o país, ao mesmo tempo em que financiava o desenvolvimento urbano e o crescimento econômico. O período de 1968-1973, chamado convencionalmente de “milagre brasileiro”, viabilizou mudanças institucionais que afetaram a economia, o aumento de crédito, o consumo de bens industriais, da poupança. Esse período também se caracterizou por sua dependência e associação ao capital e ao

¹⁸ Denominação dada à época de excepcional crescimento econômico durante o Regime Militar no Brasil, entre 1968 e 1973. Nesse período do desenvolvimento brasileiro, a taxa de crescimento do PIB saltou de 9,8% a.a. em 1968 para 14% a.a em 1973, e a inflação passou de 19,46% em 1968, para 34,55% em 1974. Opostamente, houve aumento da concentração de renda e da pobreza. (SINGER, 1972)

financiamento estrangeiro, devido à conjuntura externa favorável ao país, politicamente. (REZENDE, 1982)

Em 1972, a presidência da república, cria o PND I ¹⁹(Plano Nacional de Desenvolvimento). O objetivo do PND I é de preparar a infraestrutura (transporte e telecomunicações) para o desenvolvimento do país. Dentre as obras e diretrizes do plano estavam as instalações de infraestrutura, investimentos em ciência e tecnologia e a expansão das indústrias naval, siderúrgica e petroquímica. Fizeram parte do plano grandes obras de infraestrutura, como a usina hidrelétrica de Itaipu, a Ponte Rio-Niterói e a rodovia Transamazônica. (BRASIL, 1971)

A proposta de desenvolvimento nacional apresentava diretrizes de âmbito nacional com enraizamentos regionais e locais, em todos os níveis e setores da economia do país. A ideia era criar um plano de integração nacional, expandindo os corredores de transporte (comercialização e distribuição da produção); modernizar a empresa nacional (empresa privada e pública); criação de centros de tecnologia (energia elétrica, tecnologia nuclear, petróleo, telecomunicações e pesquisa espacial); desenvolvimento científico e tecnológico (criação do CNPq²⁰); continuidade da reforma universitária; implantação de polos regionais para integração nacional, integração do BNDE e bancos estaduais, iniciando um novo ciclo de desenvolvimento no país. (BRASIL, 1971)

Na região do Vale do Taquari os reflexos da política nacional se fazem sentir. A implantação da rodovia estadual ERS130, ligando Venâncio Aires a Encantado e passando por Lajeado, é um exemplo do tipo de investimento e dos planos de desenvolvimento do governo militar para a expansão e ocupação de todo território brasileiro e para o desenvolvimento nacional pretendido. Este processo ocorreu em todo país e teve repercussões urbanas importantes e duradouras, alterando a configuração de rede de cidades brasileiras do período e deixando marcas importantes nas diferentes e mais distantes áreas e regiões.

As alterações na configuração espacial do município de Lajeado eram também visíveis, como pode ser verificado nas observações de Muller (1974) sobre o período:

Lajeado é um exemplo interessante para o estudo da importância dos aspectos locais no processo de crescimento urbano.... Enquanto a

¹⁹ Lei 5.727, 04 de novembro de 1971.

²⁰ Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

navegação mantém sua importância, a cidade se configura voltada para a margem do rio. Quando a função “transporte fluvial” vai perdendo importância e a rodovia assume o papel de meio de transporte e de acesso, a planta da cidade vai se modificando. Comparando no modelo as plantas dos três últimos períodos, o “movimento” vai se acentuando. Mesmo antes de concluída a implantação da rodovia Kennedy, já se verifica a reorientação da cidade. Na última planta, ela está perfeitamente configurada: a indústria, os serviços ligados aos transportes e ao tráfego rodoviário, situaram-se na esfera de influência da rodovia; seguiram-se-lhes as vilas residenciais dos ocupados naqueles setores e, de um modo geral, habitações de vários tipos. (MULLER, 1974, p.124)

Conforme Villaça (1999), talvez tais ações do Estado no espaço urbano, nos anos 70 e 80, nos campos do saneamento, transportes e habitação, tenham sido as que mais afetaram, influenciando até hoje na conformação das cidades brasileiras. Essas intervenções não tinham como objetivo declarado a organização do espaço urbano e, portanto, não podem ser inseridas no que denominamos de planejamento urbano, embora sejam ações com efeitos e reflexos imediatos e visíveis nos âmbitos regionais e intra-urbano.

Francisconi (2013), no entanto, argumenta que a preocupação com o planejamento e a gestão urbana já havia surgido nos anos 50 e 60, através do DASP (Departamento Administrativo do Serviço Público) e do IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal), que buscavam aperfeiçoar a administração nas prefeituras, contratando gestores profissionais, nos moldes dos “urban managers” dos Estados Unidos. Assim como a USAID (United States Agency for International Development) que nesta época dava apoio a entidades brasileiras atuantes na gestão de setores da infraestrutura nacional e na gestão pública, enviando especialistas e oferecendo bolsas de estudo para técnicos brasileiros nas universidades americanas em cursos de gestão financeira e administrativa e planejamento regional que tinham como base territorial as bacias hidrográficas. Isso resultou no fortalecimento dos programas de administração pública em todo Brasil, no Rio Grande do Sul, a partir de 1955, com a Diretoria de Urbanismo da SOP (Secretaria de Obras Públicas). (FRANCISCONI, 2013)

O que mostra a importância do estudo de tais ações e de suas consequências no espaço urbano e regional, como no caso da presente pesquisa.

CAPÍTULO 2 – A Legislação e as Políticas Públicas

O capítulo 2 apresenta o estudo da Legislação e das Políticas Públicas nos seus âmbitos e escalas de abrangência, identificados como ações que influenciaram a organização e o desenvolvimento deste território.

2.1 As Políticas Públicas: internacionais, nacionais, regionais, locais e o desenvolvimento regional

A análise das políticas públicas neste estudo é de fundamental importância para avaliar a relevância das mesmas no crescimento da cidade de Lajeado e de sua região. O que nos interessa para este estudo, são justamente as políticas urbanas, responsáveis por promover as transformações nos processos e na conformação do ambiente urbano. Políticas públicas, de acordo com Alvim (2010) são consideradas como:

[...] conjuntos de proposições formuladas pelo poder público que têm como objetivo genérico atuar sobre as condições urbanas, modificando-as. [...]. Implicam, portanto, um conjunto de metas, objetivos, diretrizes e procedimentos que orientam a ação do poder público em relação a um conjunto de relações, necessidades ou demandas sociais, expresso ou latente nos aglomerados urbanos. ” (ALVIM, CASTRO E ZIONI, 2010, p. 13)

Portanto, as políticas públicas têm como objeto as demandas e práticas sociais que ocorrem a nível local, que afetam a vida cotidiana da população. Um conjunto particular das políticas públicas são aquelas que orientam as ações do poder público quanto “[...] à organização e ordenação do território das cidades, à produção e distribuição de espaços, infraestruturas, serviços e equipamentos públicos, e à regulamentação das atividades e das construções públicas e privadas no espaço urbano. ” (ALVIM, CASTRO E ZIONI, 2010, p. 14)

De acordo com a Constituição Federal de 1988, Capítulo II “Da política urbana” – artigos 182 e 183, a política urbana é parte da ordenação econômica e financeira do Estado, como “política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal”. Com o objetivo de ordenar o desenvolvimento das “funções sociais da cidade” e “da propriedade” e a garantia do bem-estar dos habitantes, sendo os municípios responsáveis por sua implementação. Hoje, novos padrões de gestão local consolidados pelo Estatuto da Cidade²¹ definem novos instrumentos a serem aplicados pelos municípios modificando, assim, as formas de atuação do poder público municipal quanto às formas de ação e modificação do espaço urbano. (ALVIM, CASTRO E ZIONI, 2010)

No entanto, políticas implantadas pelas instâncias superiores da organização do Estado também terão reflexos na escala local e nem sempre serão estritamente urbanas. Como por exemplo, política de desenvolvimento de infraestrutura de

²¹ Lei Federal nº 10.257/2001.

transportes que, definida a nível federal, determina por exemplo, a localização de novas instalações portuárias, e irá gerar impacto sobre a hierarquia e articulação da rede urbana e sobre os processos intraurbanos de cada cidade envolvida, com efeitos nas atividades econômicas e de ocupação do território. (ALVIM, CASTRO E ZIONI, 2010)

Neste contexto e, a fim de identificar as políticas urbanas que tiveram influência na região de estudo, começa-se apontando o planejamento rodoviário no Rio Grande do Sul, que surge ainda na década de 1930, com a criação do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER). Instituído pela Lei nº 750, de 11 de agosto de 1937 e iniciando suas atividades em 27 de fevereiro de 1938 como autarquia estadual, é responsável pela gestão do transporte rodoviário do Estado do Rio Grande do Sul e vinculada à Secretaria dos Transportes. (DAER, 1990)

Em 1943, o DAER faz sua contribuição ao Estudo do Plano Rodoviário Rio-grandense (que seria elaborado posteriormente), para a organização de um plano racional de transporte. Aquele Departamento julgou necessário estudar a distribuição da produção entre os municípios do Estado e determinar a parte dessa produção que se destinava à exportação e a que era utilizada no consumo interno, de modo a poder formar uma ideia das correntes de transportes que deveriam ser estabelecidas entre as regiões produtoras e os centros consumidores, ou os portos de embarque. (DAER, 1943)

A partir dos dados disponíveis na Repartição de Estatística do Estado, naquele mesmo ano foi considerada significativa a produção dos 12 principais artigos agrícolas (milho, trigo, cebolas, alfaça, arroz, feijão, uva, fumo, batatas, lentilhas, laranjas e amendoim), sendo identificado que a quase totalidade da agricultura do Rio Grande do Sul estava concentrada em sete regiões. Estas regiões foram ordenadas segundo sua importância, àquela data e eram as seguintes: (1ª) A zona colonial a Noroeste de Porto Alegre, (2ª) A região agrícola do Jacuí, (3ª) A zona colonial do Norte da serra, (4ª) A região colonial do Oeste da serra, (5ª) A zona agrícola ao Norte de Pelotas, (6ª) A região a Nordeste de Porto Alegre, (7ª) A zona colonial a Oeste de Santa Maria. (DAER, 1943)

Verifica-se que os municípios que hoje formam o Corede Vale do Taquari, na época, já apareciam na lista dos mais importantes da produção agrícola do estado, fazendo parte da **(1ª) A zona colonial a Noroeste de Porto Alegre**: Lagoa Vermelha,

Vacaria, Guaporé, Prata, Alfredo Chaves, Antônio Prado, Flores da Cunha, **Encantado**, Bento Gonçalves, Garibaldi, Caxias, Farroupilha, **Arroio do Meio**, **Estrela**, **Lajeado**, **Taquari**, Montenegro e São Sebastião do Caí. (DAER, 1943)

Segundo o estudo do DAER, para executar uma rede de transporte eficiente para a produção agrícola, havia no estado a necessidade de captar recursos para as obras das rodovias. O boletim do DAER da época traz exemplos de outros países (tais como EUA e Argentina) que utilizavam o imposto sobre combustíveis, automóveis e pneus exclusivamente na execução e manutenção das obras rodoviárias. O Brasil arrecadava à época Cr\$ 1.725.000,00 (o que corresponde hoje a R\$ 4.743.750,00 em reais) nestes mesmos impostos, no entanto, aplicava somente Cr\$ 368.000,00 (o que corresponde hoje a R\$ 1.012.000,00 em reais) em obras rodoviárias. O restante era incorporado à receita geral do país e utilizado para outros fins. Outras formas de arrecadação cogitadas e possíveis de serem implantadas para arrecadação e utilização nas obras rodoviárias eram: IPTU maior para terrenos por onde passassem as estradas; pedágio (considerado incômodo e obsoleto nos países adiantados); contribuição das estradas de ferro e taxa sobre os fretes da navegação fluvial. No entanto, tais exemplos não foram aplicados. (DAER, 1943)

Em 1946, foi finalmente elaborado o primeiro Plano Rodoviário Estadual, consolidando a malha viária rural adaptada à crescente necessidade da economia agrícola do estado e adaptado a uma frota de veículos automotores ainda incipiente. (DAER, 1990)

O Censo de 1960 mostra a intensidade do processo de formação de minifúndios nas zonas de colonização do estado, entre 1950 e 1960. Nestas áreas o processo de fragmentação seguia crescente, com o tamanho médio das propriedades caindo em número de hectares, que foram sendo reduzidos conforme a colonização progredia e devido às subdivisões devidas à partilha da herança entre os descendentes. É neste contexto que a agricultura das colônias entra em decadência, de acordo com Singer, parte por fatores externos e parte pelo modo de produção vigente²². (SINGER, 1969)

²² O modo de produção era denominado “rotação de terras”, onde o colono desmatava a terra e exaurindo-a com o cultivo sem qualquer adubação restauradora. Após esgotada a terra, ele a abandona, recomeçando o processo mais adiante. (SINGER, 1966)

Os fatores externos, segundo aquele autor, são o aparecimento de concorrentes para a produção agrícola em vários outros estados (Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais). Assim, a situação do Rio Grande do Sul em relação ao mercado nacional se torna difícil, pois enfrentava a concorrência com essas áreas cujos produtos eram menos onerados por despesas de transporte. Essa situação gerou também considerável êxodo rural das áreas agrícolas de colonização para os centros urbanos como Porto Alegre e Caxias do Sul. (SINGER, 1969)

Em 1958, foi definido um segundo plano rodoviário, com uma malha significativamente maior, estruturada frente a uma nova realidade, quando a demanda dos transportes de superfície e o aperfeiçoamento dos veículos de carga e de passageiros estavam a exigir do poder público uma oferta de transporte rodoviário compatível. (DAER, 1990)

Assim, em 1960, de acordo com o Boletim do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul, a rodovia RS 13 com destino a Lajeado, Soledade, Passo Fundo e Sarandi foi iniciada, denominada na época “Estrada da Produção Tronco Norte”. Posteriormente, em reconhecimento ao financiamento concedido pela USAID em 1964, a RS 13 passou à denominação de Rodovia Presidente Kennedy. (DAER, 1965)

O primeiro projeto da rodovia parece ter sido elaborado em 1955, em julho de 1957 a Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do RS concluiu o projeto do “Terminal da Estrada da Produção” de Lajeado a Porto Alegre, via Rio Guaíba entrando pela Sertório. O percurso de 184 quilômetros seria reduzido para 107, com economia de 42%. O governador Eng. Leonel de Moura Brizola iniciou a obra, em 1961, de forma acelerada. (SCHIERHOLT, 2002, pág. 431)

Após o suicídio de Vargas em 1954, o poder político esteve em crise no país, com sucessão de presidentes, golpe de estado e dificuldades de toda ordem. Em 1956 o novo presidente, Juscelino Kubitschek de Oliveira, assume a presidência da República, sob proteção do exército. Esse governo (1956-1960) iniciou importante fase da história econômica do país, que foi sistematizada no “Programa de Metas”. O Programa orientava a industrialização do país de forma integrada e o poder público atuava no sentido de acelerar o desenvolvimento econômico (indústrias), impulsionando os setores nacionais e a relação internacional com a indústria nacional. Há autores que apontam esse momento como o da “expansão possível das tendências do subsistema econômico brasileiro, em combinação com as tendências do sistema capitalista mundial, sob a hegemonia dos EUA”. (IANNI, 1979)

Segundo a análise de Carlos Lessa, já citado no capítulo anterior deste trabalho, o Plano de Metas teria criado uma “transformação qualitativa” na economia brasileira e que “constitui a mais ampla ação orientada pelo Estado, na América Latina, com vistas à implantação de uma estrutura industrial integrada”. (LESSA, apud IANNI, 1979)

Quando o Plano de Metas é formulado, o país já estava mais ou menos pronto para praticar uma economia planejada, com certo aprofundamento do debate político e técnico sobre desenvolvimento, industrialização, planejamento, emancipação econômica, etc. e com grupos econômicos e políticos (dominantes) preparados para aplicar a política econômica do governo. Há que se notar que no país se havia difundido a ideia de que “planejar” ou “planejamento” era uma técnica passível de ser aplicada em qualquer lugar, sob qualquer regime econômico e em qualquer fase de desenvolvimento por ser “neutra”. (IANNI, 1979)

O planejamento é considerado por Ferrari (1977, p. 9) como a proposta de ação que ocorre “[...] em essência, em qualquer escalão de governo (municipal, estadual ou federal), visando resolver os problemas de uma sociedade (SER) localizada em determinada área ou espaço (FORMA), numa determinada época (TEMPO) [...]” sendo que SER e FORMA transformam-se continuamente no tempo sem necessariamente estarem em sincronia. Assim, os problemas sociais, econômicos e físico-territoriais são interdependentes e a solução de um deles pressupõe o conhecimento e a solução dos outros. Aquele autor conclui, então, que o planejamento deve ser integral, envolver todos os aspectos da realidade a ser planejada. (FERRARI, 1977) Verifica-se aqui, o pensamento desenvolvido pelo planejamento integrado, que requer a compatibilização dos setores na resposta (solução) proposta pelo planejamento urbano. Além disso, o planejamento integrado defendia que as soluções apresentadas pelas propostas do planejamento seriam objetivas.

Além desse quadro amplo da política econômica nacional, há também que considerar o âmbito internacional. No sistema geopolítico do governo dos Estados Unidos havia a intenção de aprofundar sua relação com a América Latina e o Brasil, e realizações ligadas a políticas de desenvolvimento eram uma garantia política e econômica para as empresas estrangeiras aqui. Assim como aquele país buscava novas fronteiras de expansão, tanto como mercado para seus produtos, como do ponto de vista da defesa da política americana na Guerra Fria, para Ianni, seria

possível dizer que o Programa de Metas se enquadraria e faria parte desse movimento histórico internacional, em associação à política e à ideologia nacionais, o que produziu o Plano de Metas (e outros programas semelhantes aplicados no Brasil). (IANNI, 1979)

O governo de Juscelino Kubitschek e o Plano de Metas apresentou pelo menos quatro realizações importantes: o Plano de Metas, a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), a Operação pan-americana (OPA) e a construção de Brasília.

Interessa-nos aqui ressaltar que o Plano de Metas visava, de acordo com Ianni (1979), transformar a estrutura econômica do país, a partir da “racionalização” da política econômica do Estado e a “despolitização” da técnica de planejamento. O recém-criado (1956) Conselho Nacional de Desenvolvimento abriu caminho para o Plano de Metas, que, dentre seus objetivos principais privilegiava quatro setores importantes da economia: energia, transportes, alimentação e indústria de base. (IANNI, 1979)

A indústria automobilística e a construção de Brasília tornaram-se o símbolo do “novo Brasil”. O governo, como dizia seu lema, estava realizando “cinquenta anos em cinco”. A construção e pavimentação de rodovias exerceram efeito “mágico” na mente dos habitantes das pequenas e médias cidades, onde não eram visíveis os investimentos industriais. As pessoas começavam a ter mais acesso aos centros urbanos, aos serviços, saúde, consumo etc. através da construção das estradas e dos transportes. (IANNI, 1979, p.156)

Por outro lado, ainda segundo Ianni (1979), a execução do Plano de Metas ressaltou sempre a importância e a necessidade de investimentos externos para acelerar a industrialização no país, mantendo e consolidando as condições para o fluxo de capitais e *Know-how* empresarial que garantisse “as condições econômicas, financeiras, cambiais e políticas dos estrangeiros (empresários, financistas e governos) interessados na economia brasileira”. (IANNI, 1979, p.167)

Na região do Corede Vale do Taquari, a construção da rodovia ocorreu entre 1959 e 1963, no governo de Leonel Brizola, e em 27 de janeiro de 1963, pouco antes

do final de seu mandato, a rodovia foi inaugurada²³. No entanto, a rodovia não estava totalmente concluída. Entre Tabaí e Montenegro era asfaltada, de Montenegro a Carazinho apenas chão batido e entre Carazinho e Sarandi a rodovia ainda não existia. No entanto, a construção da rodovia alavancou o crescimento de pequenos municípios da região, como Lajeado e Estrela, que passaram a ocupar os principais rankings da arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) do Estado. (CANTON, 2003). Esse é um momento importante na história econômica e no posicionamento de Lajeado no contexto regional.

Os novos governadores (Ildo Meneghetti e depois Walter Peracchi Barcelos) deram continuidade à obra até sua conclusão. A inauguração do último trecho ocorreu em 10 de novembro de 1970, e a conclusão do asfaltamento no trecho Tabáí-Canoas ocorreu tão somente em 07 de junho de 1972. (CANTON, 2003)

Para a continuidade da obra, iniciada em 1959, o governo do Rio Grande do Sul, em 1964, assinou um convênio, com financiamento internacional americano. A rodovia foi, então, financiada por este convênio entre o governo brasileiro e o norte-americano através da agência USAID²⁴, no Programa Aliança para o Progresso²⁵. As condições para execução do Programa (contra partidas) envolviam a importação de trigo norte-americano para o Brasil (Acordo do Trigo). O país precisaria importar trigo e o valor desta mercadoria poderia ser pago em 20 ou 25 anos aos Estados Unidos. Para as obras da estrada 50% dos recursos seriam fornecidos pelo Programa Aliança

²³ A inauguração da rodovia foi comemorada com uma prova de corrida, com prêmios elevados (150 mil dólares ao vencedor), participaram cerca de 50 veículos, nas modalidades livre, carreteira e carros nacionais.

²⁴ United States Agency for International Development - Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional, conhecida por seu acrônimo em inglês USAID, é um órgão do governo dos Estados Unidos encarregado de distribuir a maior parte da ajuda externa de caráter civil. É um organismo independente, embora siga as diretrizes estratégicas do Departamento de Estado americano, criada em 3 de novembro de 1961. Com a aprovação da Lei de Ajuda Externa de 1961 pelo Congresso americano, as atividades de assistência externa dos EUA passaram por uma grande transformação. Liderando essa transformação, o presidente John F. Kennedy reconheceu a necessidade de um órgão responsável pela gestão da ajuda aos países estrangeiros para promover o desenvolvimento social e econômico. (<https://www.usaid.gov/who-we-are/usaid-history>).

²⁵ Aliança para o Progresso foi um projeto político executado pelo governo dos Estados Unidos durante a presidência de John F. Kennedy. O objetivo era integrar os países da América nos aspectos político, econômico, social e cultural frente à ameaça soviética, vista como um regime comunista no continente. Apesar do discurso de cooperação com os países receptores nas áreas de economia, agricultura, saúde, política e assistência humanitária, o objetivo principal era garantir que o avanço soviético fosse contido, além de proporcionar uma abertura ao investimento das empresas de capital estadunidense nos países latino-americanos. No contexto da Guerra Fria e da Revolução Cubana, a Aliança para o Progresso era a cartada jogada pelos EUA para propagandear os ideais econômicos e culturais do capitalismo ocidental.

para o Progresso e os outros 50% pelo governo do Estado. O Programa agia também em vários níveis e através de diversos mecanismos, oferecendo subsídios, empréstimos e até mesmo fornecendo alimentos como leite de soja para escolas, centros de caridade, igrejas, instituições e órgãos públicos e privados. (DAER, 1965)

O historiador lajeadense Schierholt (2002) confirma o investimento realizado pela USAID nas terras do Vale, nas seguintes palavras:

Preocupado com o alastramento do comunismo no continente americano, além de Cuba, o governo norte-americano injetou recursos através da "Aliança para o Progresso", em apoio ao governo militar instaurado no Brasil em 1964. Com dólares ficou mais fácil a construção da subida de 12 km até Pouso Novo e dali até Soledade, a partir de 1965. Por essa razão, a RS-13 passou a ser chamada "Rodovia Presidente Kennedy" até Sarandi inaugurada em 10 de novembro 1970. (SCHIERHOLT, 2002, pág. 433)

A estrada foi inicialmente denominada como RS-13, pois era de responsabilidade estadual. Através do convênio entre DAER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) passou a ser de domínio federal e denominada oficialmente BR-386, até os dias atuais. A nomenclatura de "Estrada da Produção" advém de o fato da rodovia, à época, atender a região da "bacia leiteira", Lajeado-Estrela, além da região de Santa Rosa, Santo Ângelo e outros municípios que produziam trigo e soja. Tal rodovia propiciou que esses municípios pudessem escoar seus produtos para os centros consumidores, ou para exportação, através do porto de Rio Grande. (CANTON, 2003)

A rodovia, conhecida também como "Rodovia Presidente Kennedy" devido aos investimentos americanos na sua construção, foi redenominada "Rodovia Governador Leonel de Moura Brizola" em 19 de dezembro de 2007, através da Lei Nº 11.620²⁶, em homenagem ao ex-governador do estado.

No país, no final dos anos 60, a agricultura crescia e era responsável por 80 a 85% da exportação do país e empregava 40% da população brasileira. Nesse período, os governos estaduais e municipais tinham recursos escassos para o desenvolvimento rodoviário local. Esses recursos provinham basicamente de duas fontes: IULCLG (Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos) e do ICM (Imposto sobre Circulação de Mercadorias) que alimentavam o

²⁶ Lei Federal Nº 11.620, de 19 de dezembro de 2007. Ementa: Denomina "Rodovia Governador Leonel de Moura Brizola" o trecho da BR-386, compreendido entre as cidades de Canoas e Iraí, no Estado do Rio Grande do Sul.

Fundo Rodoviário Nacional²⁷ (FRN). As limitações das dotações orçamentárias provenientes desses impostos dificultavam aos estados e municípios o desenvolvimento de um sistema de estradas rurais e alimentadoras que possibilitassem a integração das redes locais e aos mercados mais significativos. Os estados e municípios eram detentores de apenas 32% e 8% respectivamente das cotas do FRN e, interessados na aceleração dos seus programas de obras, passaram a solicitar empréstimos a Agências Financeiras do Exterior, vinculando, como garantia, as respectivas quotas do FRN. (AZEVEDO,1974)

Reconhecendo a importância do transporte no desenvolvimento agrícola do país, foi formalizado entre o BNDE²⁸ (Órgão Financiador da Política de Investimento do Governo Federal) e o DNER²⁹ (Órgão de Supervisão Técnica da Política de Transporte Rodoviária), em dezembro de 1967, um convênio com o objetivo de melhorar a rede de estradas secundárias alimentadoras nos Estados e Municípios, uma vez que 96% da rede rodoviária nacional era constituída por essas vias. O primeiro convênio levou o BNDE, em 1964, a aplicar mais Cr\$ 4 milhões oriundos da USAID (Acordo do Trigo); em 1969 mais Cr\$ 40 milhões; em 1971 mais Cr\$ 83 milhões, onde a USAID investia 30%, o BNDE 30% e o município interessado 40%. Como resultado desses empréstimos, em dezembro de 1973 já eram 14 mil km de

²⁷ Fundo Rodoviário Nacional (FRN), principal fonte de financiamento do setor da infra-estrutura rodoviária durante o período de sua existência. Com o Decreto nº 8.463 (também conhecido como Lei Joppert), de 27 de dezembro de 1945, criou-se o Fundo Rodoviário Nacional. A mesma lei reorganizou o DNER como pessoa jurídica, responsável pela execução da política rodoviária sob jurisdição federal e pela aplicação dos recursos do Fundo Rodoviário Nacional (FRN). Desses recursos, 40% eram destinados à União; os outros 60% ficavam com os estados que criaram seus próprios Departamentos de Estradas de Rodagem (DER) ou Departamentos Autônomos de Estradas de Rodagem (DAER). Foi esse modelo que viabilizou uma expansão substancial da rede rodoviária do país. No final da década, em 1988, o Fundo Nacional Rodoviário seria definitivamente extinto e com a escassez de recursos, novas alternativas foram colocadas em prática na década de 90, a exemplo do Programa de Concessões Rodoviárias. (DNIT, 2016)

²⁸ Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, criado pela Lei nº 1.628, de 20 de junho de 1952, como uma autarquia federal, tendo autonomia administrativa e personalidade jurídica própria, sendo depois repassado ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral, por força do Decreto nº 60.900, de 26 de junho de 1967. Foi modificado pela Lei nº 5.662, de 21 de junho de 1971, transformando-o em empresa pública, de personalidade jurídica de direito privado, com seu patrimônio próprio permanecendo vinculado ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral.

²⁹ Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, antiga Comissão de Estradas de Rodagem Federais, foi transformado em uma autarquia federal brasileira pela Lei Joppert, de 27 de dezembro de 1945, existente entre os anos de 1937 e 2001, com autonomia administrativa e financeira, responsável pela execução da política rodoviária sob jurisdição federal e pela aplicação dos recursos do Fundo Rodoviário Nacional. Sua extinção foi determinada em 2001, por conta das concessões de algumas rodovias federais. Suas antigas atribuições foram transferidas à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). (DNIT, 2016)

rodovias construídas no país (AZEVEDO,1974); esse é o lado bom dos empréstimos. O lado ruim foi a criação das dívidas públicas e dos juros absurdos que até hoje são pagos no país.

No início dos anos 1970, foi criado o Programa de Integração Nacional (PIN), criado pelo decreto nº 1106, de 16 de junho de 1970, com a finalidade específica de promover e financiar um conjunto de obras de infraestrutura na região norte do país, visando sua integração à economia nacional. Na primeira etapa ocorreu a construção das Rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, como estradas de penetração na Amazônia e, na segunda etapa, a estrada Perimetral Norte destinada à colonização do chamado Setentrião brasileiro: toda área norte dos rios Solimões e Amazonas. (RESENDE, 1973)

As regiões sul e sudeste apresentavam um estágio de desenvolvimento que contemplava razoável concentração demográfica e expressiva participação na renda nacional. Levando em conta os fluxos de produção e as projeções de tráfego, foram fixadas prioridades para melhoramentos da rede viária dessas regiões, com a construção e pavimentação de novas estradas, aumentando a capacidade das existentes e a duplicação de novas faixas de rolamento. Várias destas obras se inseriram nos projetos de Corredores de exportação³⁰, destinados a minimizar os custos dos fretes internos dos produtos brasileiros, de modo a melhorar suas condições de oferta (concorrência) no mercado internacional. (RESENDE, 1973)

Portanto, nas áreas consideradas como “não desenvolvidas” do país, as obras rodoviárias foram realizadas com créditos internos e, nas áreas desenvolvidas, ocorreu a utilização de crédito externo. Com tal política de financiamento dos investimentos rodoviários pretendeu-se a atenuação das desigualdades regionais de desenvolvimento e renda. (RESENDE, 1973) Este programa, o PIN, teve continuidade e foi integrado ao Programa Nacional de Desenvolvimento (PND I) Lei nº 5.727 de 04 de novembro de 1971.

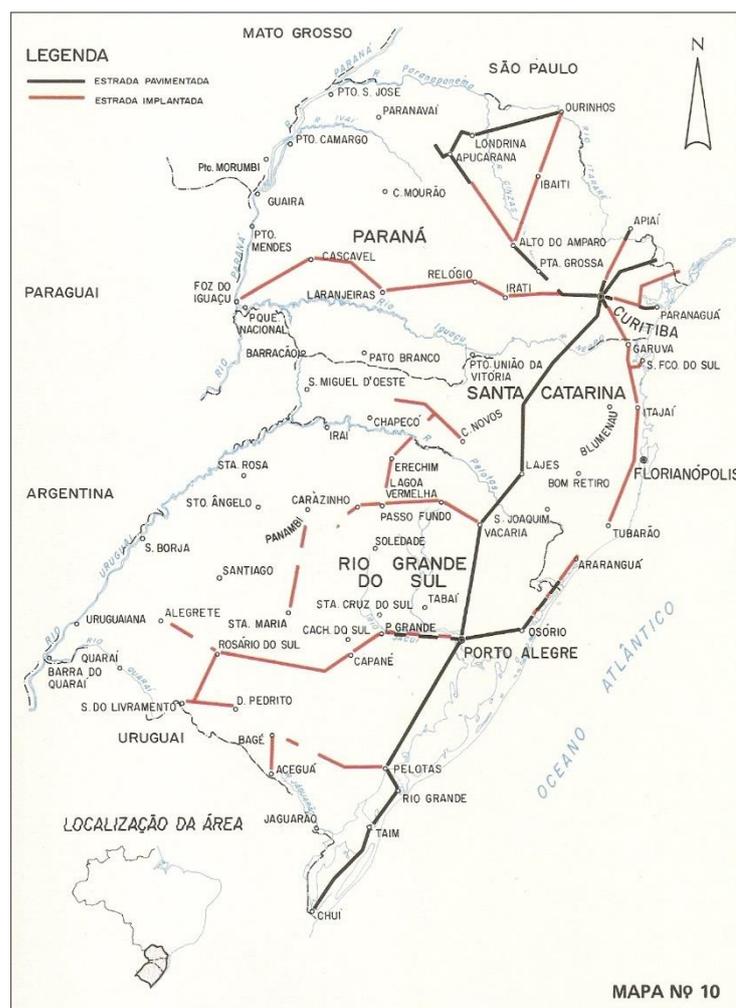
É importante a identificação dessas articulações que fogem à escala do município e do estado seja no âmbito físico, geográfico, como na escala das relações

³⁰ São definidos como um sistema integrado de transporte (rodoviário e hidroviário) e armazenamento para escoamento de produtos de alta concentração e grandes volumes, de forma a agilizar seu escoamento para exportação ou mesmo consumo interno.

interinstitucionais, nacionais e internacionais, e que vão apresentar reflexos significativos no caso local, como o que vemos para Lajeado.

Em 1975, em cumprimento à Lei nº 5917, de 10 de setembro de 1973, foi elaborado o “Plano Geral Viário do Estado” em consonância com o Plano Nacional de Viação, aprovado nos termos da mesma lei. O plano estadual, analisado e aprovado pelo Serviço de Programação da Divisão de Planos e Programas da Diretoria de Planejamento do DNER, constituiu-se, a partir da data de sua aprovação, no documento disciplinador das ações exercidas pelo Governo do Estado, integradas às ações e programas federais concernentes à manutenção, operação e planejamento da malha rodoviária do estado. (DAER, 1990) Na Figura 8 é possível observar a rede rodoviária Sul-Sudeste em 1965.

Figura 8 – Rede rodoviária Sul 1965.

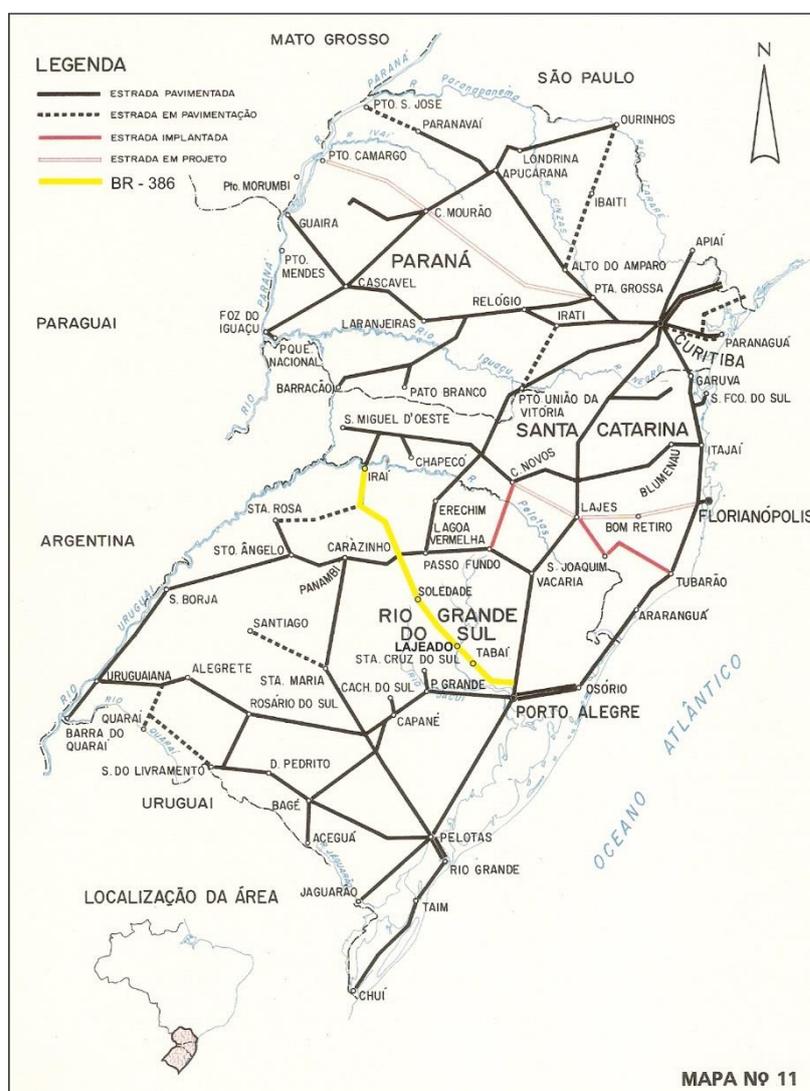


Fonte: Resende, 1973 adaptado por Scheibe, A. C., 2016 para a pesquisa.

No Rio Grande do Sul com a federalização, a “Estrada da Produção” (BR-386) teve seu revestimento asfáltico concretizado, inauguraram-se os trechos de Tabai-

Canoas em 07 de junho de 1972; de Sarandi a Iraí em 29 de novembro de 1975, colocando assim Estrela e Lajeado no eixo viário Porto Alegre – Noroeste do Estado. Mais tarde, com o cruzamento da RS-130, a direção Norte-Sul ficou ligada com a direção Leste-Oeste, via Encantado-Guaporé e Santa Maria-Uruguaiana, via Venâncio Aires e Santa Cruz do Sul. A BR-386 fica conectada à Rota do Sol, partindo da cidade de Estrela ligada ao litoral norte do Estado e Santa Catarina. (SCHIERHOLT, 2002). Essas ligações cada vez mais aproximam Lajeado dos demais municípios e da capital, reforçando o desenvolvimento local. Em 1974, é possível ver a rede (Figura 9) depois da inserção da BR-386 (em amarelo) que vai de Canoas até Iraí na divisa do estado do Rio Grande do Sul com Santa Catarina.

Figura 9 – Rede rodoviária Sul 1974.



Fonte: Resende, 1973 adaptado por Scheibe, A. C., 2016 para a pesquisa.

A rodovia federal BR-386 é também a principal rodovia que liga Canoas (na região metropolitana de Porto Alegre) ao município de Iraí (a extremo noroeste do estado, na divisa com Santa Catarina). A rodovia tem seu quilômetro zero na divisa do Rio Grande do Sul com Santa Catarina, em Iraí, e o Km 445 com seu marco final, em Canoas, na chegada à BR-116, passando por Lajeado e Estrela no km 346, conectando assim o Vale do Taquari à capital e a Santa Catarina. (DNIT,2015)

Em Lajeado/Estrela, a BR 386 cruza com duas rodovias estaduais: a RS 130 (Centro do Estado - Norte) e a RS 453 (Rota do Sol – Centro do Estado – Serra e Nordeste) isso faz com que grande parte do tráfego que se dirige às regiões adjacentes à BR 386 se utilizem desta rodovia até esses entroncamentos.

O período dos governos militares e das políticas de desenvolvimento (PND's citados anteriormente) além de influenciar fortemente a expansão rodoviária no país, também alterou algumas características das políticas urbanas, em especial quanto a programas habitacionais, de saneamento, planejamento e gestão urbana. Alguns fatores como a migração e o crescimento demográfico geraram aumento da ocupação fundiária irregular, carência de infraestrutura e agravamento da distribuição de renda, alterando o perfil das cidades e influenciando a evolução da urbanização e do planejamento urbano no Brasil, pois com o poder centralizado no governo federal, a implementação de políticas urbanas era facilitada através da intervenção estatal. Assim foram criados diversos órgãos e instituições como o BNH³¹(Banco Nacional de Habitação) criado em 1964, com o objetivo de apoiar projetos setoriais de estados e municípios através de sistemas de saneamento, habitação e planejamento urbano. No mesmo ano é instituído o SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo) que deveria promover, coordenar e prestar assistência técnica aos estados e municípios, na elaboração de planos diretores, cadastros urbanos, planejamento e gestão municipal, metropolitana, regional e microrregional. Os objetivos principais eram uma gestão racional, a integração dos serviços urbanos mediante planos integrados que promovessem a redução das disparidades sociais, intraurbanas e regionais. (FRANCISCONI, 2013)

Neste sentido, o SERFHAU, através de novas metodologias, qualificação de recursos humanos para o planejamento e gestão urbana, dos financiamentos

³¹ Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964.

concedidos aos municípios fortaleceu o planejamento e orientou programas habitacionais, de saneamento e infraestrutura social nas cidades. Com planos adotados por várias prefeituras no país. No entanto, a inadequada estratégia de ação, definição pouca precisa de normas de atuação e falta de fiscalização, levaram a resultados pouco positivos, gerando críticas ao SERFHAU e, com resultados contrários aos interesses do fundo financeiro que sustentava o desenvolvimento urbano no âmbito do BNH, o órgão acabou extinto em 1975. (FRANCISCONI, 2013)

Como uma das incumbências de assistência técnica do SERFHAU estava a organização e apoio a cursos e seminários de discussão sobre Planejamento Urbano Integrado, o órgão criou o projeto do “Municípios – Escola”, que objetivava a capacitação dos funcionários municipais na implementação do processo de planejamento. Tal programa existia com “Municípios – Escola Permanentes” e ainda os “Municípios – Escola Itinerantes”, promovendo o curso de duração limitada, normalmente em torno de 6 meses. No estado apenas a cidade de Novo Hamburgo contava com o programa permanente, mas até 1973 quatro outros municípios gaúchos foram eleitos para serem Municípios – Escola Itinerantes: Três de Maio, Uruguaiana, Três Passos e Lajeado. (VERRI, 2014)

Três anos depois da criação do SERFHAU, foi instituída, a partir do Decreto-Lei 301, de 28 de fevereiro de 1967 a Superintendência para o Desenvolvimento do Sul (SUDESUL), para atuar nos três estados da Região Sul (SC, PR e RS). A SUDESUL, atuou durante 23 anos na formulação, coordenação e orientação de planos de desenvolvimento da Região Sul do Brasil e foi extinta pela Medida Provisória 151, de 15 de março de 1990. A entidade autárquica era também subordinada ao MINTER (Ministério do Interior) assim como o SERFHAU e era responsável por planejar e promover o desenvolvimento regional além de coordenar as iniciativas federais na área. (MESSIAS, GOULARTI FILHO, 2015)

A SUDESUL, através de iniciativas vinculadas ao SERFHAU, “[...] firmou convênios com a SOP e com instituições de ensino gaúchas, a exemplo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e da Universidade Católica de Pelotas. [...] através destes acordos apoiou e promoveu a implantação do Sistema Nacional de Planejamento Local Integrado”. (VERRI, 2014, p. 189). Participando também da elaboração de estudos e planos diretores para diversas cidades gaúchas.

Mesmo com a atuação do SERFHAU e SUDESUL, no Rio Grande do Sul, a SOP³² (Secretaria de Obras Públicas) foi responsável pela elaboração da maioria dos planos diretores das cidades gaúchas, pois já existia anteriormente (desde 1890).

A secretaria atuava através de diretorias que tinham funções que compreendiam desde a manutenção de prédios públicos, como hospitais e escolas, até a conservação da estrutura viária do estado. No entanto, passa a intervir no meio urbano em 1917, quando surge a Comissão de Saneamento do Estado, e a partir daí a secretaria passa a orientar, coordenar, elaborar, executar e fiscalizar projetos de rede de água potável e sistemas de esgoto, drenagem e expansão urbana. Através de tais projetos, ampliava sua atuação passando a intervir na planificação das cidades e a direcionar seu crescimento e desenvolvimento. (VERRI, 2014)

Paralelamente à atuação dos engenheiros da secretaria nos melhoramentos e modernização da capital do estado, a Comissão de Saneamento do Estado é transformada em Diretoria de Saneamento e Urbanismo da SOP em 1936. (VERRI, 2014).

Tal momento, institucionaliza a atividade de planejamento urbano no estado, que, de acordo com Salengue e Moori (1972), considerado incipiente, recebe impulso a partir do I Plano de Saneamento do Estado, elaborado em 1943, cujo objetivo era fornecer água aos municípios que não tinham esse serviço, encampar serviços em prefeituras sem condições de manter os serviços existentes e fornecer esgoto aos municípios mais importantes do estado. (SALENGUE, MOORI, 1972)

O plano de saneamento previa a “execução de serviços preliminares de levantamento topográfico, elaboração de pré-planos diretores de urbanismo e projetos de água e esgoto cloacal”. Efetivamente a partir de 1945, o estado, com a obtenção de recursos para a execução do Plano de Saneamento, e mediante convênios com os municípios, iniciou a execução das obras e elaborou 32 Planos Diretores para sedes de municípios. (SALENGUE, MOORI, 1972). Aquela autora ainda registra que:

[...] não havia participação efetiva das prefeituras num processo que envolvia o que a constituição estabelece como de peculiar interesse do município; dos

³² Criada em 21 de março de 1890, secretaria esta que passou por diversas reformas institucionais ao longo de mais de cem anos de atuação, que alteraram seu nome algumas vezes, mas que em 2007 passa a ser novamente denominada Secretaria de Obras Públicas (SOP) e em 2011 tem seu nome alterado para Secretaria de Obras Públicas, Irrigação e Desenvolvimento Urbano, porém mantendo a mesma sigla. (VERRI, 2014, p.146)

Planos elaborados até 1947, somente Uruguaiana, Lajeado e Porto Alegre se devem à iniciativa municipal, sendo todos os demais elaborados com recursos técnicos e financeiros do Estado ou sob sua responsabilidade direta. Faltavam à maioria das prefeituras instrumentos técnicos e financeiros, tendo como consequência a delegação ao Estado de alguns serviços urbanos de sua direta competência administrativa. (SALENGUE, MOORI, 1972, p.4)

Há controvérsias sobre as datas e/ou existência de plano diretor municipal em Lajeado. O primeiro plano, consta como sendo do ano de 1945 e realizado pela SOP. (SALENGUE, MOORI, 1972) Em 1947 aparece novamente, desta vez como sendo proposta de responsabilidade da prefeitura, no entanto, o setor responsável na Prefeitura Municipal de Lajeado (consultado em 2015) não tem conhecimento deste plano, e considera como primeiro plano, o Plano Diretor de 1974, Lei 2.729/74. No entanto, foi encontrada a publicação do ano de 1949 do Plano Diretor Lajeado, no Boletim do Departamento de Prefeituras Municipais, ano III, nº 25-26, julho-agosto 1950, de autoria dos Urbanistas e Engenheiros Edvaldo P. Paiva e Francisco R. de Macedo. Este plano, curto e direto em suas determinações está, em cópia, neste trabalho, no ANEXO 5.

Dentre os demais municípios do Corede Vale do Taquari constam nos registros da SOP desta época, os planos urbanos de Estrela (1945), Arroio do Meio (1963, com a conclusão do Pré-Plano em 1965) e Bom Retiro (1967). (SALENGUE, MOORI, 1972)

A partir de 1960 é que as prefeituras passam a assumir um papel mais significativo no processo de desenvolvimento urbano, utilizando o planejamento como instrumento de administração e participando na elaboração dos planos, técnica e financeiramente, mas ainda com assessoria ou financiamento dos órgãos oficiais do estado e da união. Em 1972 já eram 133 municípios com planos e, desses, 33 elaborados com recursos próprios dos municípios. (SALENGUE, MOORI, 1972)

De acordo com o Relatório de Atividades da Secretaria de Obras Públicas, 1967-1970, a SOP possuía 28 agências regionais, chamadas de Residências da SOP. Elas era entidades que buscavam assegurar o processo contínuo de planejamento nos municípios, e ainda apoiar e assessorar tecnicamente os municípios durante o período de implantação dos planos diretores. (VERRI, 2014) A região de Lajeado possuía assessoramento da 3ª Residência, localizada em Estrela, a mesma que atendia os municípios de Anta Gorda, Arroio do Meio, Bom Retiro do Sul, Cruzeiro do

Sul, Encantado, Ilópolis, Lajeado, Muçum, Nova Bréscia, Putinga e Roca Sales. Constam no mesmo relatório os documentos (planos) concluídos e pesquisas realizadas pelo Departamento de Planejamento Regional e Urbano (DePRU), dentre eles cabe citar: Plano Diretor de Bom Retiro do Sul (1967), Programa de Desenvolvimento Integrado para o Vale do Taquari (1969), Plano Diretor de Anta Gorda (1970), Pesquisa temática para Planejamento Urbano de Muçum (1967), Assessoramento aos Escopos de Trabalho para o Planejamento da Bacia Taquari (1968).

O planejamento regional era recente, a primeira experiência deu-se em 1958 com o Plano de Desenvolvimento do Litoral que ficou apenas nos estudos preliminares. Em 1968 o estado retoma o trabalho de planejar microrregiões (partindo das bacias hidrográficas: Taquari-Antas, Sinos e Caí) enquanto o SERFHAU promovia estudos de microrregiões com base nas Associações de Municípios de Regiões Geoeconômicas do estado (SALENGUE, MOORI, 1972) e havia ainda estudos do SUDESUL conforme apresenta Barcellos e equipe (1972). (ANEXO 6)

No ano de 1972 o Relatório de Atividades da SOP, chama a atenção para sua própria reestruturação institucional, reorganizada de acordo com os princípios de modernização administrativa do Estado. A secretaria ficaria dividida em três Supervisões (Técnica, de Assessoramento Espacial e Administrativa) com uma programação regional e urbana que buscava atuar na promoção e elaboração de planos e projetos, assistência técnica ao planejamento regional e local e também à pesquisa, com destaque para algumas realizações como o II Seminário sobre Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Rio Grande do Sul (SDO, SUDESUL, UFRGS e SERFHAU); Organização do Sistema de Desenvolvimento Regional do Estado, Projeto de Regionalização do Estado (apoio técnico a Organização do Sistema, através das análises das estruturas territorial e espacial do sistema administrativo do estado) e Programa de Assistência Técnica Sistemática aos Municípios do Estado. A nova reestruturação criou o projeto para o Sistema de Desenvolvimento Regional em conjunto com a Secretaria de Coordenação e Planejamento do Estado. O relatório de 1973, aponta os projetos que a secretaria vinha realizando pelo SISDRU (Sistema de Desenvolvimento Regional e Urbano³³),

³³ SISDRU – Sistema instituído no III Seminário Sobre Política de Desenvolvimento Urbano em 1973.

onde aparecem os planos regionais que vinham sendo elaboradas para as regiões, dentre elas Lajeado-Estrela e Microrregião do Litoral Norte. (VERRI, 2014)

Além disso, de acordo com Relatório de Atividades de 1975 da SOP, outro órgão, a SURBAM (Supervisão do Desenvolvimento Urbano e Administração Municipal), entidade vinculada a SOP, era responsável pelo assessoramento técnico aos municípios e pela promoção do desenvolvimento urbano e organizacional municipal, ampliando o assessoramento técnico prestado pela SOP. (VERRI, 2014). Como um dos principais projetos da SURBAM consta a Pesquisa das Condições de Desenvolvimento Urbano nas Cidades de Médio Porte, cuja finalidade era avaliar as condições ambientais e necessidades prioritárias da infraestrutura e equipamentos urbanos dos principais municípios grandes e médios do estado (Caxias do Sul, Passo Fundo, Cruz Alta, Santo Ângelo, Santa Maria, Cachoeira do Sul, Bagé, Alegrete, Pelotas, Rio Grande, Lajeado, Estrela, Santa Cruz do Sul e Uruguaiana). De acordo com Verri (2014) o estudo realizado pela SOP em 1975 objetivava o desenvolvimento dos núcleos urbanos, e se antecipava à iniciativa do Programa de Cidades de Porte Médio promovido pela CNPU (Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana) que surgiu apenas no ano seguinte. Esses estudos passariam, então, a fazer parte da estratégia de desenvolvimento urbano do governo federal.

Nesta época, diversos motivos, entre eles as mudanças administrativas nos municípios, as condições financeiras e de estrutura administrativa (antiquadas e impróprias) para a implantação de planejamento, como também a rigidez de alguns planos e falta de uma sistemática de estudos das condições econômicas locais e regionais provocaram em muitos casos o “arquivamento” ou “esquecimento” dos planos e de seus preceitos técnicos. Isso comprovou a necessidade de medidas que dessem a continuidade ao processo. (SALENGUE, MOORI, 1972)

Através da Lei 2.658 de 11 de junho de 1973, o município de Lajeado, firma convênio com a SUDESUL, SDO (Secretaria do Desenvolvimento Regional e Obras Públicas) e SERFHAU. A equipe técnica do SERFHAU que elaborou o plano era composta por Gerson L. da Silveira (advogado, coordenador), Odival L. Lima (economista), José Albano Volkmer (arquiteto), Itamar Moraes Amador (arquiteto), Dorival C. Ramos (economista e contador), Elze M. Viana (assistente social) e Maria das Graças C. L. Lima (técnica em educação). Os objetivos principais eram a organização do cadastro imobiliário, para fins fiscais e de planejamento e a elaboração

do Plano Municipal de Desenvolvimento Integrado. Os técnicos, além de elaborarem a legislação, ministraram cursos e treinamentos para os servidores municipais, trabalho realizado entre julho e outubro de 1973. O plano foi aprovado pela Lei 2.729 de 1974, tendo impacto importante na visão de planejamento e gestão da cidade, com perímetro urbano de aproximadamente 28,85 km². (ALVES et al., 2011)

Em 1979, as condições do país (êxodo rural, desemprego, favelas, criação de periferias) exige a criação de uma legislação que desse conta do surgimento da irregularidade dos loteamentos e das ocupações, é criada a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, sobre o Parcelamento do Solo Urbano. (FRANCISCONI, 2013).

Lajeado acaba fazendo adequações à lei, mas apenas em 1992 realiza uma revisão e aprova novo plano pela Lei 4.788/92.

O Plano Diretor Municipal passa por revisões, coordenadas pela SEAVAT (Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Vale do Taquari) em 2002, para adequações às determinações do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001). A revisão do plano gera também alteração do perímetro urbano, com aumento do mesmo, que chega a 41,45 km². Através da Lei 7.650 de 10 de outubro de 2006 é aprovado o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado vigente até os dias atuais. (ALVES et al., 2011), no qual ocorre a última ampliação do perímetro urbano (de acordo com o artigo nº 22) que delimita a zona urbana do município em 79,87 km².

Cabe ainda examinar neste contexto, a instalação da Instituição de Ensino Superior na cidade de Lajeado, que ocorreu em 1969.

De acordo com Faleiro (2009), foram três os fatores essenciais que possibilitaram a instalação em Lajeado, do primeiro curso superior: “ [...] o quadro socioeconômico local, o papel de lideranças do lugar nas áreas da educação e da política, e alterações na legislação de Ensino Superior na esfera federal. ” (FALEIRO, 2009, p.29)

Na década de 1960, ocorre o processo de descentralização gradual do ensino universitário no Brasil, de acordo com modificações legislativas que, por um lado fechavam oportunidades e, de outro, autorizavam avanços. O Decreto-Lei n. 405, de 31 de dezembro de 1968, dispôs sobre o aumento de matrículas em estabelecimentos de ensino superior para o ano de 1969, permitindo que as universidades existentes se

expandissem, organizando cursos fora da sede original, fortalecendo assim, a dinâmica de interiorização, o que permitiu que a UCS (Universidade de Caxias do Sul) pudesse criar o curso em Lajeado. (FALEIRO, 2009)

De acordo com relatos sobre a história do município, ocorrem movimentações de vários grupos para o estabelecimento de cursos superiores em Lajeado e Estrela, no entanto, é a APEUAT³⁴ (Associação Pró-Ensino Universitário no Alto Taquari) formada por pessoas e lideranças da comunidade local do município de Lajeado, que encaminha ao Conselho Federal de Educação, proposta para a instalação de cursos superiores na cidade, e que, após diversas tentativas, obtêm êxito.

O projeto da APEUAT obteve sucesso pois foi planejado em cima do ordenamento político-partidário lajeadense. A entidade agiu pelos seus saberes locais, amparada nas conexões entre as diferentes instâncias do poder político arenista, executivo ou legislativo, estadual ou federal. Isto pode ser visto descrito por Faleiro:

[...]Após novembro de 1964, já no tempo de construção da Ditadura Militar brasileira e do bipartidarismo, aquele ordenamento ficou polarizado entre MDB e ARENA, sendo esta respaldada pelos governos dos presidentes da República, o que permitiu, para os arenistas de Lajeado, uma situação de clara vantagem, expressa em apoios e oportunidades singulares, como o fato de terem trazido para a cidade políticos de renome nacional, a exemplo de, Tarso Dutra, Ministro da Educação do Governo Costa e Silva; João Paulo dos Reis Velloso, que seria Ministro do Planejamento entre 1969 e 1979...[...] Isso indica o leque de influências e seu caráter imprescindível para o acesso aos órgãos deliberativos federais, por sua vez decisivos para a APEUAT no curso dos acontecimentos entre 1964 e 1968. (FALEIRO, 2009, p.34)

A importância e colaboração do Ministro Tarso Dutra, para todo o Rio Grande do Sul, é atestada também nos escritos de Neves (2007):

O apoio político do deputado e Ministro Tarso Dutra foi decisivo à concretização de muitos desses projetos na forma de IES privadas. Foi no conjunto dessas novas instituições de ensino superior, tornadas independentes e algumas poucas preexistentes, que alguns anos mais tarde emergiu a conceituação de universidade comunitária. (NEVES, 2007, p. 347)

³⁴ Fundada em 06 de junho de 1964.

Ainda segundo Faleiro (2009), os alinhavos políticos da época apareciam também em mudanças no cenário socioeconômico regional, como as obras físicas, tais como as da BR-386, e da RS-130, Porto de Estrela, a conclusão da Ferrovia do Trigo e as demais obras construídas e inauguradas durante o período militar, na região do estudo.

Em março de 1969, surge o primeiro curso superior, o Curso de Letras, criado como extensão da Universidade de Caxias do Sul. Em 1970, após verificado o interesse de mais pessoas, foram instalados os Cursos de Ciências Econômicas e Contábeis ainda em parceria com a UCS. No entanto, havia o problema de infraestrutura física: as aulas ocorreram primeiramente em salas da Escola Estadual Presidente Castelo Branco, depois, no Colégio Evangélico Alberto Torres e na Escola Normal Madre Bárbara. Era necessário a construção de um prédio próprio. Além da falta de estrutura, ficavam também comprometidos os aspectos pedagógicos, porém, se sabia que as mensalidades dos alunos ainda não eram suficientes para tal investimento e que seria necessária ajuda do município de Lajeado. (FALEIRO, 2009)

Assim, era preciso transformar a “associação” em “fundação”, um formato jurídico que se adequaria ao objetivo de habilitar-se ao recurso público, e que poderia vir a substituir a UCS como mantenedora, em um dado momento. Criou-se então, em 1972, a FATES (Fundação Alto Taquari de Ensino Superior) e, finalizados os atos legais, o Executivo Municipal, através de financiamento com a Caixa Econômica Federal, iniciou a construção do primeiro prédio em área pertencente ao município de Lajeado. Anos mais tarde, com autorização da União, a construção foi transferida para a FATES. (FALEIRO, 2009)

Em 1973 a FATES reafirmou seu vínculo com a UCS, no entanto, o convênio formado definia que a “responsabilidade técnico-pedagógica” ficaria a encargo da UCS e a “econômico-financeira” a encargo da Fundação. Várias dificuldades surgiram nos anos que se seguiram (não cabe aqui especificar) mas a mais latente era o fato que, embora existisse a AMVAT³⁵ (Associação de Municípios do Vale do Alto Taquari) as municipalidades não demonstravam interesse em colaborar com a instituição de ensino e não se viam como região. A partir de 1987, estando na presidência da FATES Laurindo Dalpian (que já havia sido Secretário da Educação de Arroio do Meio) e

³⁵ Fundada no dia 4 de novembro de 1961.

sendo bem relacionado no âmbito dos municípios da AMVAT, conseguiu apoio de alguns municípios como Arroio do Meio, Teutônia, Estrela, Encantado, Muçum e Cruzeiro do Sul, bem como de algumas empresas. O que deu um impulso significativo e determinante para a instalação da Universidade. (FALEIRO, 2009)

Na década de 1990, discutia-se no Rio Grande do Sul, a implantação dos Conselhos Regionais de Desenvolvimento. A AMVAT deflagrou, então, um movimento regional pela definição do Vale do Taquari como uma das regiões político-administrativas do estado, o que não estava previsto no projeto original. Surge aí uma parceria, entre a AMVAT e a FATES, para coordenar o processo de implantação de um Conselho Regional no Vale do Taquari. A reivindicação regional definiu a inclusão do Codevat (Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari) no bloco dos conselhos regionais, incentivando a criação de um grupo regional forte. Faleiro (2009) cita depoimento de Ney Lazzary (Reitor da UNIVATES) que reflete este momento:

A análise de documentos que vasculhamos obriga considerarmos que a criação do Codevat serviu para iniciar processo de (re)construção da identidade do Vale do Taquari como região independente, e não mais como retalhos incrustados nas extremidades das regiões vizinhas. (LAZZARY, 2007 apud FALEIRO, 2009, p. 172)

Em 2000, se extinguiu a FATES e fundou-se a FUVATES (Fundação Vale do Taquari de Educação e Desenvolvimento Social) mantenedora comunitária do atual Centro Universitário UNIVATES, com representação de diversos segmentos, entre eles docentes e discentes da UNIVATES, do Poder Público, assim como demais representantes regionais que compõem o colegiado. (FALEIRO, 2009)

Atualmente a UNIVATES oferece 47 cursos de graduação (bacharelado, licenciatura e superiores de tecnologia), 1 sequencial, 18 técnicos, 27 pós-graduação, além de diversos cursos de extensão. Possui um total de 12.616 alunos, provenientes de diversos municípios da região, de outras regiões do estado e do país, além de intercambistas de diversos países. Possui um Complexo Esportivo, que é o maior do gênero nos Vales do Taquari e Rio Pardo. Em 2013 foi autorizado e instalou o Curso de Medicina. Inaugurou em 2014 o Centro Cultural da Univates que abriga a biblioteca, teatro para 1.150 pessoas, salas especiais e área de lazer; e ainda o Parque Científico e Tecnológico – Tecnovates, espaço destinado ao desenvolvimento do conhecimento, da ciência e da tecnologia, funcionando como incubadora tecnológica de empresas

da região. Ainda em 2014 teve a inauguração do seu Estádio Olímpico e, recentemente, em 2015, inaugurou o Laboratório de Habilidades II - focado no aperfeiçoamento de atividades práticas relacionadas com técnicas cirúrgicas, procedimentos e treinamento direcionado para alunos da área da saúde. (UNIVATES, 2016)

2.2 A implantação dos COREDEs como divisão regional de planejamento e desenvolvimento

A discussão sobre a questão do planejamento regional vem se tornando cada vez mais relevante, principalmente a partir das transformações econômicas e tecnológicas que vem ocorrendo mundialmente desde os anos 1970. Tais transformações, devidas às mudanças no regime de acumulação fordista para o regime flexível, geraram impactos não só na economia, mas em diversos âmbitos e escalas. No entanto, no Brasil, a escala regional ainda carece de incentivo tanto no sentido do estudo como na implementação de medidas orientadoras do desenvolvimento. Como afirmam Silveira, Felippi e Souza (2014):

Se nas escalas nacional e municipal temos ao longo da história recente do país o desenvolvimento recorrente, ainda que não de modo sistemático, de iniciativas de planejamento, seja setorial ou territorial, na escala regional isso ainda é um grande desafio, sobretudo pela não existência no âmbito da federação da corrente institucionalização e reconhecimento formal do planejamento regional. Embora tenhamos iniciativas e políticas de planejamento regional importantes no âmbito das regiões metropolitanas, dos consórcios intermunicipais, olhando para o conjunto do território brasileiro, as escalas regional e sub-regional ainda carecem de uma política de promoção e de financiamento do planejamento regional. (SILVEIRA, FELIPPI e SOUZA, 2014, p. 96)

Aqueles autores, ainda esclarecem que, as regiões não dispõem de condições mínimas adequadas ao planejamento territorial nem à implementação das soluções propostas, por um lado, devido à falta de uma instância administrativa regional responsável por “pensar e efetivar” o planejamento e, por outro lado, e na maioria das regiões brasileiras, a falta de vontade política em realizar o processo de gestão regional. (SILVEIRA, FELIPPI e SOUZA, 2014)

No entanto, no Rio Grande do Sul, processos de planejamento e desenvolvimento regional vem sendo experimentados através das ações dos COREDEs.

Para o entendimento do significado dos COREDEs³⁶ na divisão regional do Rio Grande do Sul, partiu-se da aprovação da Constituição Federal de 1988. A Lei, no seu Art. 43 apoia e incentiva a integração de regiões em desenvolvimento e a composição de organismos regionais para a aplicação de planos de desenvolvimento econômico e social. (BRASIL, 1988)

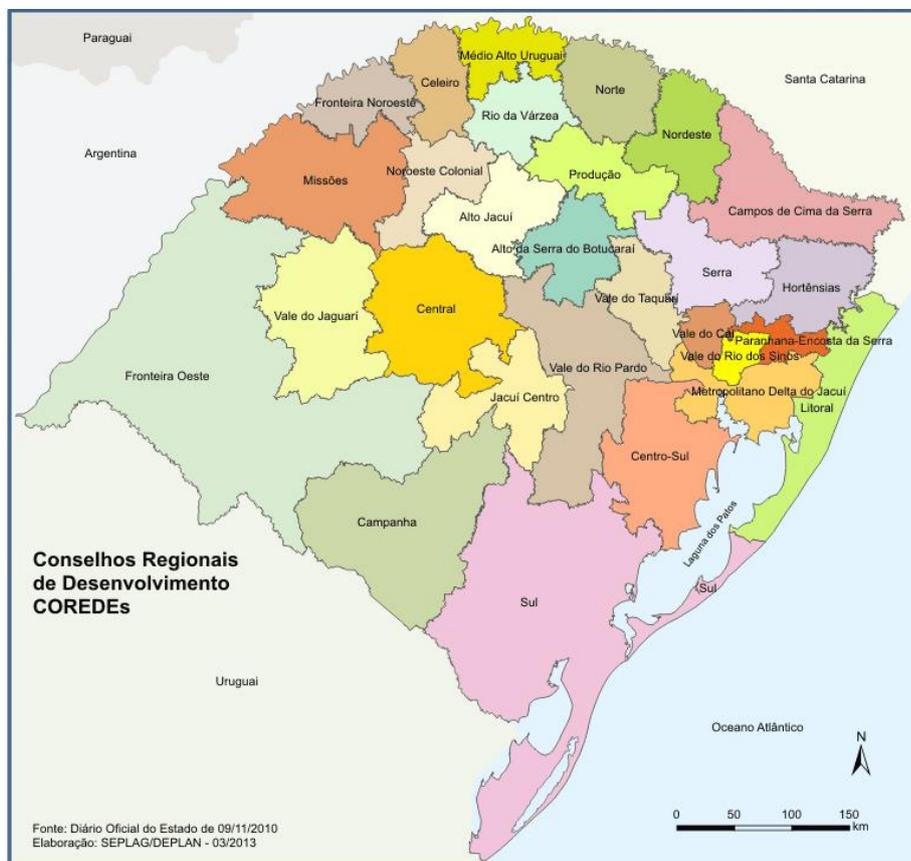
Existem dois princípios constitucionais que embasam a criação dos COREDEs no Estado do Rio Grande do Sul. De acordo com o disposto na Constituição Estadual de 1989 (Art. 149, § 8), “os orçamentos anuais e a lei de diretrizes orçamentárias, compatibilizados com o plano plurianual, deverão ser regionalizados e terão, entre suas finalidades, a de reduzir as desigualdades sociais e regionais”. Segundo a mesma lei (Art. 167) a definição das diretrizes globais, regionais e setoriais da política de desenvolvimento caberá a órgão específico, com representação paritária do Governo do Estado e da sociedade civil, através dos trabalhadores rurais e urbanos, servidores públicos e empresários, dentre outros, todos eleitos em suas entidades representativas. (BUTTENBENDER, SIEDENBERG, ALLEMBRANDT, 2011 e RIO GRANDE DO SUL, 1989). Assim, a partir da base constitucional, no Rio Grande do Sul são propostos os Conselhos Regionais de Desenvolvimento, que foram sendo estruturados desde 1991, mas instituídos legalmente pela Lei nº 10.283, de 17 de outubro de 1994 e regulamentados pelo Decreto nº 35.764, de 28 de dezembro de 1994. O Estado do Rio Grande do Sul está dividido em 28 COREDEs, agrupados em nove regiões funcionais de planejamento, resultado das contribuições de diversos estudos e estabelecidos com base em critérios de “homogeneidade” econômica, ambiental e social. (FÓRUM DOS COREDEs, 2014)

A composição dos COREDEs contempla as diversas estruturas de representação da sociedade regional, a começar pelos órgãos públicos formalmente constituídos, na condição de membros natos: os deputados (federais e estaduais) com domicílio na região, prefeitos, presidentes das câmaras de vereadores, presidentes dos Conselhos Municipais de Desenvolvimento – Comudes e, na condição de representantes: membros de instituições de ensino superior e de ciência e tecnologia, sindicatos patronais e de trabalhadores, associações, cooperativas, movimentos

³⁶ COREDEs – Conselhos Regionais de Desenvolvimento - Fóruns constituídos e órgãos legalmente instituídos no Estado do Rio Grande do Sul para discutir estratégias e propor políticas e ações voltadas ao desenvolvimento regional. (SIEDENBERG, 2004, p.135)

sociais organizados e outras entidades da sociedade organizada. (BUTTENBENDER, SIEDENBERG, ALLEMBRANDT, 2011)

Figura 10 - Localização dos 28 Conselhos Regionais de Desenvolvimento no RS em 2013.



Fonte: SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão do Estado do RS, 2013.

Os COREDEs são concebidos como instâncias nas quais os agentes sociais, politicamente organizados, podem debater e decidir sobre as opções de desenvolvimento mais apropriadas para cada uma das regiões do estado. Esse tipo de articulação entre os municípios, para o desenvolvimento regional, ocorreu a partir da descentralização político-administrativa dos processos de planejamento e gestão territorial que, de acordo com a Constituição de 1988 passaram a ser centrados no município, o novo ente federativo, determinado constitucionalmente. O município tornou-se responsável por uma série de serviços e, assim, a associação regional é fundamental para dar conta de suas novas atribuições. (FEE, 2008)

Os COREDEs surgiram como instrumentos de Planejamento Regional e quando começam a ser estruturados, passam a ser caracterizados como uma instância de regionalização do estado, a partir da discussão dos interesses da sociedade civil organizada. Criados com o objetivo de suprir a falta de órgãos de

articulação regional e de mobilização da sociedade que fossem capazes de aprofundar a compreensão dos problemas regionais no estado, os COREDEs são canais de comunicação e de criação de parcerias com as administrações públicas (federal, estadual e municipal), possibilitando a participação da comunidade organizada e dos cidadãos na formulação e implementação de iniciativas voltadas para a promoção do desenvolvimento regional. (AGOSTINI E GREVE, 2009)

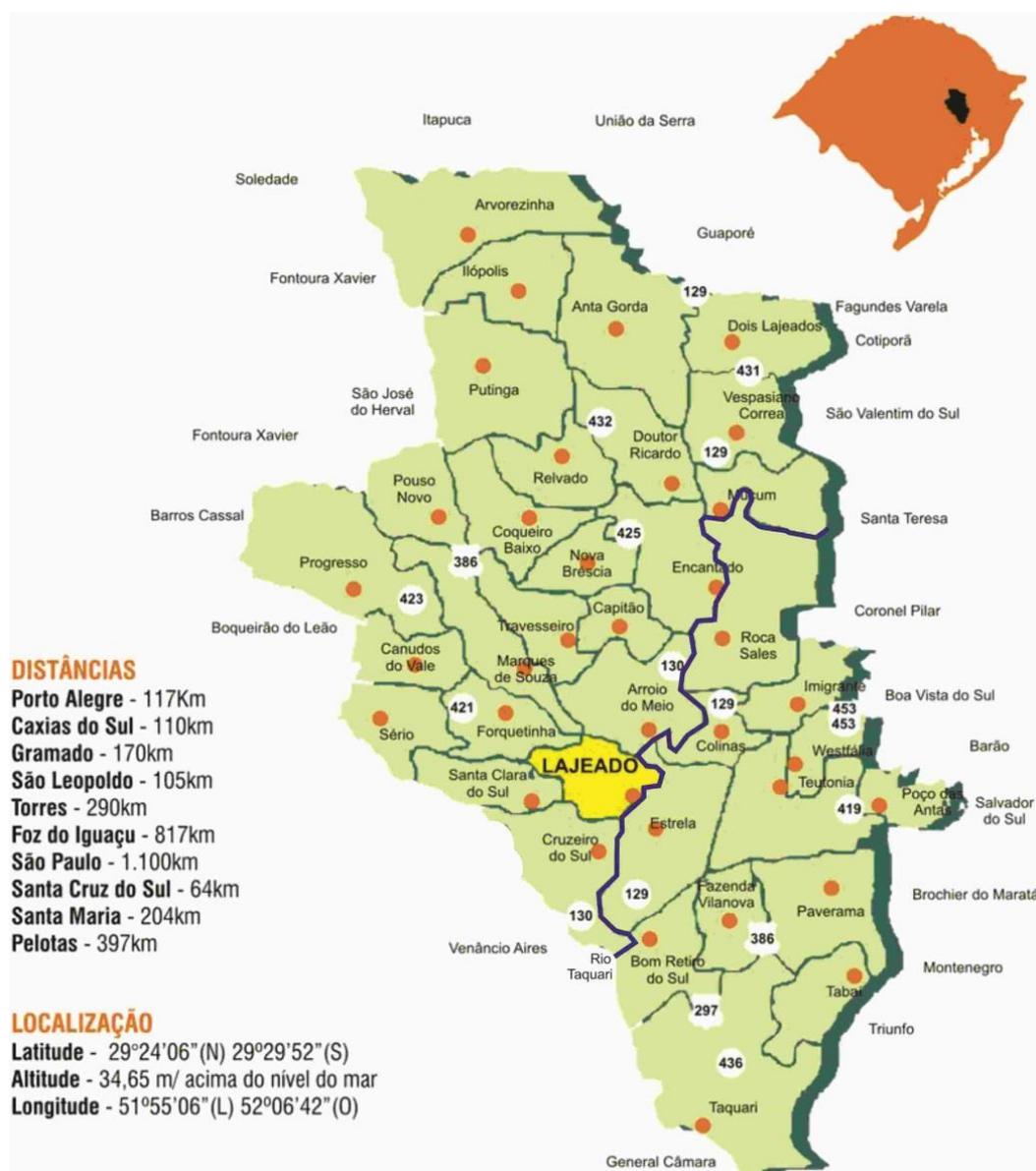
Em 1999, depois de instituído o Programa de Regionalização Administrativa do Estado pelo Decreto nº. 40.349, os COREDEs passam a ser reconhecidos como Regionalização de Referência para toda a administração direta e indireta, com o objetivo de coordenar a compatibilização destas diferentes referências territoriais de cada órgão. (CARGNIN, 2009, p. 2) Apesar de tal regionalização ter sido institucionalizada inicialmente para fins administrativos é hoje objeto do planejamento regional, influenciando, assim, diretamente, no desenvolvimento dos municípios e do estado. Por esta razão é definido como recorte espacial para o presente estudo, o Codevat³⁷ (Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari), conforme mostra a Figura 11.

A região de interesse do estudo, definida como Codevat, é composta por 36 municípios da região central do estado do Rio Grande do Sul. Grande parte desses municípios (Bom Retiro do Sul, Cruzeiro do Sul, Estrela, Lajeado, Arroio do Meio, Colinas, Roca Sales, Encantado e Muçum) são banhados pelo Rio Taquari e originados da colonização de origem alemã, italiana e açoriana.

O Codevat está localizado na área central do Rio Grande do Sul, distando aproximadamente 150 quilômetros da capital. Esse Corede possui 327.822 habitantes em uma área de aproximadamente 4.867km², e uma densidade demográfica de 68 hab/km². Em 2010, o PIB do Corede chegou a 7,8 bilhões, tendo a agropecuária, a indústria e os serviços com maior representatividade. Os municípios do Corede são reconhecidamente produtores de alimentos e praticamente 80% da sua atividade produtiva gira em torno do agronegócio. Já no PIB per capita, o Corede Vale do Taquari chegou a R\$ 20.007,04; enquanto a nível nacional o PIB per capita é de R\$ 19.766,33. (IBGE, 2010)

³⁷ Fundado em 13 de novembro de 1991.

Figura 11 - Localização do Corede Vale do Taquari no RS e seus municípios.

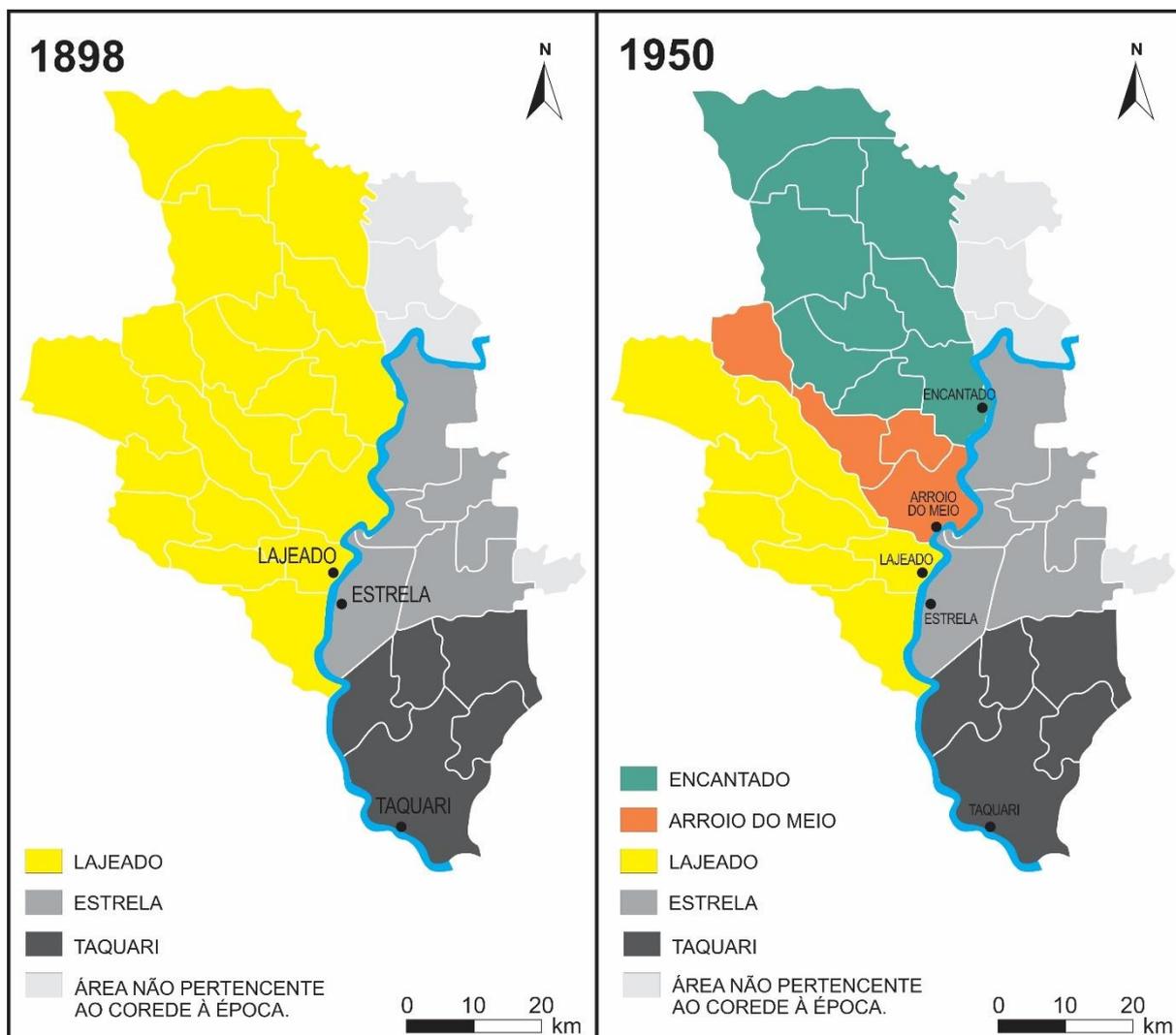


Fonte: SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão do Estado do RS, 2010, adaptado por Scheibe, A. C., 2016 para a pesquisa.

O aparecimento de indústrias e o desenvolvimento do comércio e do setor de serviços na região provocaram alterações e crescimento urbano significativo nos últimos 40 anos. Para se ter uma ideia da magnitude dessas mudanças, em termos populacionais e em relação às transformações rural-urbano, em 1970, 74,27% da população vivia no meio rural e, passadas quatro décadas, o quadro praticamente se inverteu: hoje 73,84% vive na zona urbana. (IBGE, 2010)

Apresenta-se, nas Figuras 12 e 13, o mapa de evolução das emancipações de municípios de acordo com os períodos do estudo e a formação do Codevat.

Figura 12 – Evolução das emancipações dos municípios e formação do Codevat, 1898 – 1950.



Fonte: Codevat, adaptado por Scheibe, A. C., 2016 para a pesquisa. As divisões em cor branca são referentes as divisões territoriais atuais. O município de Nova Bréscia originou-se dos municípios de Arroio do Meio e Encantado, porém, por não se ter, neste mapa, clareza de onde ocorre esta divisão territorial, o território do município de Nova Bréscia aparece aqui todo no território de Encantado.

Tabela 1 - Municípios do Corede Vale do Taquari, População Total, Taxa de Urbanização, PIB e PIB per capita.

	DADOS CENSO IBGE 2010	POPULAÇÃO TOTAL	TAXA DE URBANIZAÇÃO (%)	PIB (R\$)	PIB PER CAPITA (R\$)
	BRASIL	190.732.694	84	3.770.084.871,58	19.766,33
	RIO GRANDE DO SUL	10.695.532	85,1	252.482.596,82	23.606,36
Municípios do COREDE VALE DO TAQUARI	Anta Gorda	6.073	38,4	108.431,25	17.854,64
	Arroio do Meio	18.783	78,1	602.907,77	32.098,59
	Arvorezinha	10.225	61,3	126.049,39	12.322,75
	Bom Retiro do Sul	11.472	79,9	171.982,32	14.991,49
	Canudos do Vale	1.807	22,7	24.999,99	13.835,08
	Capitão	2.636	43,5	41.632,12	15.793,67
	Colinas	2.420	45,7	36.347,33	15.019,56
	Coqueiro Baixo	1.528	18,5	26.955,12	17.640,79
	Cruzeiro do Sul	12.320	60,7	189.072,80	15.333,13
	Dois Lajeados	3.278	47,7	69.666,22	21.239,70
	Doutor Ricardo	2.030	34,1	34.228,00	16.861,08
	Encantado	20.510	87,2	497.703,92	24.261,67
	Estrela	30.619	84,6	970.387,10	31.683,01
	Fazenda Vilanova	3.697	54,4	152.221,03	41.174,20
	Forquetinha	2.479	18,9	29.359,78	11.872,13
	Ilópolis	4.102	53,8	61.024,22	14.891,22
	Imigrante	3.023	49,6	116.283,16	38.440,71
	Lajeado	71.445	99,6	2.179.579,31	30.491,73
	Marques de Souza	4.068	38	57.412,12	14.113,11
	Muçum	4.791	84,4	95.662,92	19.967,21
	Nova Bréscia	3.184	47,5	66.171,41	20.782,48
	Paverama	8.044	50,9	102.780,76	12.772,56
	Poço das Antas	2.017	42,7	30.361,46	15.052,78
	Pouso Novo	1.875	33,7	36.166,35	19.288,72
	Progresso	6.163	30,4	82.955,67	13.464,64
	Putinga	4.141	38,1	67.767,88	16.341,42
	Relvado	2.155	34,1	35.256,26	16.360,21
	Roca Sales	10.284	64,2	270.951,38	26.339,20
	Santa Clara do Sul	5.697	50,1	89.435,08	15.712,42
	Sério	2.281	23,2	28.889,89	12.665,45
Tabaí	4.131	30,2	46.683,12	11.300,68	
Taquari	26.092	83,8	423.140,26	16.190,56	
Teutônia	27.272	85,5	784.841,29	28.785,67	
Travesseiro	2.314	38,3	45.891,92	19.832,29	
Vespasiano Correa	1.974	20,6	44.223,27	22.402,87	
Westfalia	2.793	40,5	92.381,09	33.075,94	

Fonte: Elaborado por Scheibe, A. C., 2015 com base nos dados do Censo IBGE 2010.

CAPÍTULO 3 – A conceituação de Cidade Média

O objetivo deste capítulo é apresentar os conceitos utilizados na pesquisa. São eles: cidades médias, território, região, espaço intra-urbano e regional. E ainda os conceitos da Sintaxe Espacial, baseados nas obras de Bill Hillier e Julienne Hanson. Como investigação de um processo de evolução urbana o presente capítulo apresenta as leituras e as reflexões que orientam o encaminhamento da pesquisa.

3.1 Território, Região e Rede

O conceito de território surgiu na Geografia Política, como o espaço concreto em si (de atributos naturais e socialmente construídos), ocupado por um grupo social. Tal apropriação do território seria geradora de raízes e identidades, assim, o grupo é compreendido através do seu território, e a identidade sociocultural estaria ligada aos atributos do espaço (natureza, patrimônio arquitetônico, paisagem). Essa definição de território esteve associada ao recorte do “território nacional”, ou Estado-Nação, noções estas, tratadas no século XIX por Friedrich Ratzel (1974), e considerava o território essencialmente fixado ao referencial político do Estado. (SOUZA, 2000)

Outra forma de abordagem, uma visão mais flexível do que seja território, é sua interpretação, como um *campo de forças* ou uma *rede de relações sociais* que, dentro da sua complexidade, define um limite, a diferença entre “nós” (grupo) e os “outros” (estranhos). “Territórios, que são no fundo antes relações sociais projetadas no espaço que espaços concretos (os quais são apenas os substratos materiais das territorialidades), podem...formar-se e dissolver-se....de modo relativamente rápido – e isto apesar de que o substrato espacial permanece ou pode permanecer o mesmo.” (SOUZA, 2000, p. 87)

Segundo Raffestin (1993) território pode ser definido como:

[...] um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder. (...) o território se apóia no espaço, mas não é o espaço. É uma produção a partir do espaço. Ora, a produção, por causa de todas as relações que envolve, se inscreve num campo de poder [...] (RAFFESTIN, 1993, p.144).

Para Raffestin (1993) o território são as relações de poder que se dão em um determinado espaço, ocorrem em redes, em uma troca constante de energia e informação, por meio do trabalho, e relacionado a qualquer energia empregado, com um determinado conhecimento, em todos os níveis de relações.

Souza (2000) concorda com Raffestin quanto ao espaço ser anterior ao território, mas discorda quando o autor incorpora ao conceito o substrato material. Para Souza, sempre que houver interação entre homens e espaço, transformando o espaço natural através do trabalho, criando valor ao modificar e retrabalhar o espaço social, se estará diante de um território e não só de um espaço econômico, pelo simples fato, de que um espaço que foi valorizado pelo trabalho, não pode deixar de estar territorializado por alguém. Da mesma forma como o poder sempre estará

presente nas relações sociais, o território estará presente em toda espacialidade social (enquanto o homem também estiver). (SOUZA, 2000)

Para Souza (2000, p.97) “[...] o território não é o substrato, o espaço social em si, mas, sim, um campo de forças, as relações de poder espacialmente delimitadas e operando, destarte, sobre um substrato referencial. Ou seja: “[...] o território é fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder. “ (SOUZA, 2000, p. 78)

Para Haesbaert (2001), o território surge com dimensão material e também simbólica:

Desde a origem, o território nasce com uma dupla conotação, material e simbólica, pois etimologicamente aparece tão próximo de *terra-territorium* quanto de *terreo-territor* (terror, aterrorizar), ou seja, tem a ver com dominação (jurídico-política) da terra e com a inspiração do terror, do medo – especialmente para aqueles que, com esta dominação, ficam aliados da terra, ou no “territorium” são impedidos de entrar. Ao mesmo tempo, por extensão, podemos dizer que, para aqueles que têm o privilégio de usufruí-lo, o território inspira a identificação (positiva) e a efetiva “apropriação”. (HAESBAERT, 2001, p. 6774)

Além do espaço material e das relações de poder criadas, interessa para o estudo a identidade criada, o simbolismo e a cultura como dimensões para compreensão da territorialização.

A palavra região deriva do latim *regere* palavra composta pelo radical *reg* que deu origem a outras palavras como *regione* que nos tempos do Império Romano era utilizada para denominar áreas que, ainda que dispusessem de uma administração local, estavam subordinadas às regras gerais das magistraturas sediadas em Roma. (GOMES, 2000)

As noções de região, na linguagem do senso comum, podem ser vistas como o conjunto de áreas onde há o domínio de determinadas características que distinguem aquelas áreas das demais. Há também o sentido de unidade administrativa e, neste caso, a divisão regional é o meio pelo qual se exerce a hierarquia e o controle na administração dos Estados e onde o tecido regional é, frequentemente, a malha administrativa fundamental que define competências e os limites das autonomias dos poderes locais, na gestão do território. (GOMES, 2000)

No entanto, seguindo a perspectiva de Lefebvre, as regiões existem como unidades básicas da geografia, não como unidades morfológica e fisicamente pré-

constituídas, mas, sim, como o resultado do trabalho humano em determinado ambiente. (LEFEBVRE apud GOMES, 2000)

As formas da organização social da civilização, a ação humana e o tipo de vida devem ser interrogados para compreendermos uma determinada região. São essas formas que dão unidade, pela complementaridade, pela solidariedade das atividades, pela unidade cultural, a certas porções do território, nascendo a noção de “região geográfica”, unidade superior que sintetiza a ação transformadora do homem sobre um determinado ambiente. (GOMES, 2000)

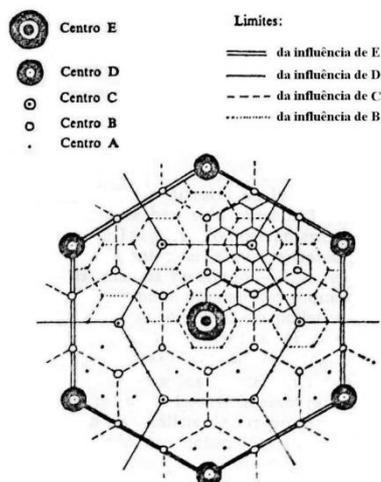
O que nos interessa para esse estudo é justamente este conceito de região (seja ela homogênea, ou polarizada) com estrutura espacial, econômica e de cultura próprias e que delimita o espaço para a compreensão, a análise e o desenvolvimento do planejamento regional, ou local.

A partir da região, é possível perceber que o conjunto de cidades que a compõe apresentará níveis diferenciados de interação e interdependência entre si, e, conseqüentemente, uma hierarquia. O estudo sobre a hierarquização das cidades começou com o geógrafo alemão Walter Christaller, em 1933 com sua Teoria dos Lugares Centrais. Para aquele autor, a cidade se caracterizaria por sua centralidade, ou seja, sua capacidade de atuar como “lugar central” do espaço circundante, fornecendo-lhe (ao espaço circundante ou demais cidades) bens e serviços. O lugar central é então: o centro de uma região onde a densidade de população e a atividade econômica é maior que na região complementar. Assim, a teoria dos lugares centrais parte do princípio de que as pessoas procuram o lugar central mais próximo para se abastecerem e que os fornecedores seguem o princípio econômico de maximização do lucro, os lugares centrais e as respectivas áreas de influência, portanto, tendem a dispor-se no espaço segundo uma malha hexagonal. (CHRISTALLER, 1966)

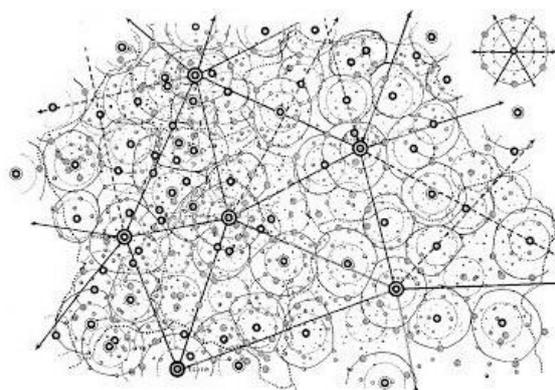
A Figura 14 demonstra o padrão hexagonal de distribuição de elementos em uma rede de localidades de determinada região e o padrão em aplicação nas cidades como estudadas por Christaller no Sul da Alemanha.

Figura 14 - a) Padrão Hexagonal de rede de cidades segundo Christaller. b) Aplicação da Teoria dos Lugares Centrais no Sul da Alemanha.

a)



b)



Fonte: CHRISTALLER, 1966.

Assim para aquele autor, a região apresenta a configuração de uma rede de inter-relações, em uma área politicamente delimitada e com estratégias de interação definidas, sejam elas de finalidade pública, política, econômica, de identidade, ou cultural.

Conforme já citado, a hierarquia estabelecida por Christaller para a rede de cidades, em configuração hexagonal, foi testada posteriormente para uma região da Alemanha. Ela foi também muito utilizada ao longo dos anos em diversos estudos regionais, inclusive nos estudos da rede urbana brasileira realizados pelo IBGE – REGIC (2007). Neste estudo, a rede é definida como Regiões de Influência das Cidades e classificou os centros e delimitou a área de atuação dos mesmos em função da gestão do território, avaliando níveis de centralidade do Poder Executivo e do Poder Judiciário a nível federal. Este trabalho avaliou também a centralidade empresarial, bem como os diferentes equipamentos e serviços disponibilizados. (IBGE - REGIC, 2007)

Para Santos (2006) as definições de redes se enquadram em duas matrizes. A que considera o seu aspecto, sua realidade material, ou seja, a infraestrutura, que permite o transporte da matéria, energia ou informação, sobre um território onde se caracteriza por seus pontos de acesso, ou nós de comunicação. E ainda outra, onde

é também considerado o dado social, ou seja, a rede é também social e política, através das pessoas, mensagens e valores. (SANTOS, 2006)

De acordo com aquele autor, as redes podem ser examinadas de acordo com suas relações com o território, segundo um “enfoque genético”:

As redes são formadas por troços, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja substituição no território também se deu em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória. Cada movimento se opera na data adequada, isto é, quando o movimento social exige uma mudança morfológica e técnica. A reconstituição dessa história é, pois, complexa, mas igualmente ela é fundamental, se queremos entender como uma totalidade a evolução de um lugar. (SANTOS, 2006, p. 177)

Ou ainda, segundo um “enfoque atual”, que descreve o que a constitui, um estudo estatístico de quantidades e qualidades técnicas, e uma avaliação das relações que os elementos da rede mantêm com a presente vida social em todos aspectos. O importante segundo aquele autor é unir os dois enfoques para análise. (SANTOS, 2006). Aquele autor ainda ressalta que, para compreendermos as redes precisamos enxergar além das manifestações locais ou regionais, graças aos progressos técnicos e às formas de realização da vida econômica, as redes são também globais, redes produtivas, de comércio, de transporte ou de informação.

3.2 Cidades Médias

Roberto Lobato Corrêa (2007) parte do pressuposto que, para classificarmos as cidades, é preciso uma análise específica da combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização do espaço intra-urbano. Seria por meio desta combinação que se poderia conceitualizar a pequena, média e a grande cidade, assim como a metrópole. Para aquele autor:

Tamanho demográfico significa, para um mesmo contexto regional de renda e padrão cultural, maior ou menor economia de escala, envolvendo a cidade e seu espaço de atuação, possibilitando maior ou menor desenvolvimento de funções urbanas ou atividades básicas, direcionadas essencialmente para fora da cidade, e de atividades não-básicas, voltadas essencialmente para o consumo da própria cidade. A partir dessa relação é possível definir e identificar a pequena, média e grande cidade e a metrópole. O inverso também procede. O desenvolvimento de novas funções urbanas, criadas por grupos locais ou regionais ou por interesses extra-regionais, suscita o aumento demográfico e a multiplicação de novas atividades não-básicas ou das já existentes. (CORREA, 2007, pág 24)

Sendo assim, é possível que uma cidade, sob impulso de novas funções, passe de cidade pequena para cidade média ou desta para o status de cidade grande. (CORREA, 2007)

Sobre o tamanho demográfico de uma cidade, ou município, há três variáveis a serem consideradas, segundo Correa (2007). Em primeiro lugar, o número de habitantes, que deve ser relativizado à própria dimensão da cidade e às demais cidades. Em segundo, a escala espacial de referência, ou seja, a cidade deve ser pensada em relação a uma escala espacial que pode adquirir sentido, ou função, de cidade média. Em terceiro, em relação à dimensão temporal, tendo em vista o rápido processo de urbanização, o número de habitantes vem se alterando consideravelmente, portanto, uma cidade considerada como média, em um dado momento, pode não ser mais definida demograficamente assim alguns anos depois.

Aquele autor sugere também três elementos essenciais para a construção de um quadro técnico sobre a cidade média:

- a presença de uma elite empreendedora, capaz de estabelecer uma autonomia econômica e política na cidade, criando assim interesses locais e regionais capazes de competir em alguns setores de atividades com grandes cidades;

- a localização relativa, ou seja, a cidade média como lugar central na hierarquia regional, nó de tráfego, localizada próxima às principais vias de circulação;

- e as interações espaciais, sendo estas multidirecionais e marcadas pela multiescalaridade, e em grande parte controladas pela elite da cidade. Tais interações espaciais ocorrendo na escala regional e extra-regional, nacional ou internacional. Sendo que as interações de escala extra-regional devam ser consideradas decisivas para identificar uma cidade média, distinguindo-a de uma usual capital regional.

A partir disso, Correa apresenta tipologias preliminares de cidades médias, que segundo o autor, podem ser:

a) Lugar central, caracterizado por poderosa concentração da oferta de bens e serviços para uma hinterlândia regional. Neste caso, trata-se do que se convencionou denominar capital regional, foco do comércio varejista e de serviços diversificados, dotado de amplo alcance espacial máximo. [...] Possui uma elite comercial.

b) Centro de drenagem e consumo da renda fundiária. Trata-se de cidade localizada em tradicional área pastoril, caracterizada pela grande propriedade rural e pelo absenteísmo de seus proprietários, que residem na cidade. [...] Em ambos os casos a cidade apresenta significativa concentração de

atividades varejistas e de prestação de serviços que, contudo, têm como clientela principal essa elite fundiária, para quem as lojas de luxo, restaurantes, clubes e serviços sofisticados têm sua razão fundamental de existência.

c) Centro de atividades especializadas. Este tipo de cidade média caracteriza-se pela concentração de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, pois se trata de atividades destinadas ao mercado nacional ou internacional. As interações espaciais regionais são menos importantes. A especialização advém dos esforços de uma elite local empreendedora que, sob condições de competição com outros centros, estabeleceu nichos específicos de atividades que, bem sucedidas, originaram uma especialização produtiva na indústria ou em certos segmentos do setor terciário. (CORREA, 2007, pag.31)

Neste sentido é possível perceber a importância que o autor dá à existência de uma elite local. Seja ela, comercial, fundiária ou empreendedora, o seu papel enquanto “elite” local é elemento crucial para a qualificação da cidade média.

Para Sposito, quando nos referimos à cidade considerando apenas seu caráter demográfico, estamos considerando as cidades de “porte médio”, isto é, aquelas que têm entre 50 mil e 500 mil habitantes. Segundo a autora, no Brasil, há relativo consenso em considerar cidades de porte médio aquelas que estão entre 50 mil e 500 mil habitantes, ainda que esse intervalo esteja sujeito a alterações, a cada vez que os resultados dos censos demográficos são divulgados. No entanto, a autora chama a atenção para que não se pode conceituar essas cidades como médias apenas empregando o elemento demográfico. Ou seja, cidade de “porte médio” não é a mesma coisa que “cidade média”. As cidades médias são aquelas que desempenham papéis de intermediação em suas redes urbanas, diferenciando-as de cidades de “porte médio”, que são aquelas que são assim definidas, exclusivamente, em função de seu tamanho demográfico (SPOSITO, 2009).

As cidades médias seriam, portanto, definidas não apenas por seus tamanhos demográficos e dimensões, mas, principalmente, de acordo com as funções que desempenham na rede urbana, isto é, o seu papel nos fluxos de mediação (bens, serviços, informação, administração, etc.) entre os territórios da sua área de influência e dos outros centros e áreas menores. Essas cidades exerceriam funções de intermediação entre os espaços locais e os espaços regionais e ainda globais. Identificamos como sendo este o caso da cidade de Lajeado que analisaremos neste trabalho. Portanto, utilizamos aqui o conceito de cidade média de acordo com Sposito (2009).

Verifica-se que no Brasil, aos poucos, as redes urbanas foram sendo organizadas de forma hierárquica, associadas aos sistemas de transportes. Nessas redes, as cidades médias foram ganhando perfis funcionais, definidos assim pelo interesse na distribuição da produção industrial em escala nacional, sendo que o crescimento do consumo de bens e serviços teve papel importante na definição do perfil dessas cidades. Isso ocorreu, sobretudo devido à posição relativa das cidades na rede de circulação regional e na instalação de atratores monopolistas (CUTINI, 2001) relacionados a serviços e instituições tais como Universidades, Hospitais, etc. Isto ocorreu também no município de Lajeado.

Sobre a cidade média, é importante ainda destacar algumas especificidades e reflexões apresentadas por Sposito (2007) e colaboradoras, integrantes da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), cujo objetivo principal é oferecer elementos para a compreensão dos papéis das cidades médias brasileiras e, possibilitar que elas sejam comparadas entre si, de modo a verificar como se altera a posição de cada cidade na divisão territorial do trabalho. Essas autoras utilizam para isso a análise da dimensão econômica, seguida da dimensão social, através de dinâmicas e variáveis consideradas relevantes no entendimento do conjunto de mudanças em curso. Tendo a cidade média seu papel definido nas redes urbanas hierárquicas com princípios de circulação, pela situação geográfica que ocupam ou pelo papel político-administrativo, a importância da cidade tem relação direta com a sua área de influência. Em contextos geográficos estruturados segundo esses elementos, o princípio da proximidade (o que não se traduz apenas pela distância, mas também pelo tempo necessário aos deslocamentos) é importante, e uma cidade média é parte de um espaço de relações marcado pela contiguidade, ou seja, um espaço estruturado como área ou região. (SPOSITO, 2007)

Ainda conforme Sposito, nos dias atuais, as telecomunicações ganharam importância diminuindo a necessidade de deslocamentos materiais e ampliando a lógica das relações de uma sociedade. No entanto a proximidade continua a ter importância, e a ela se agregam as possibilidades oferecidas pela conectividade. (SPOSITO, 2007). Assim, de acordo com estes autores, para entender o papel da cidade média é preciso considerar a articulação entre a contiguidade e a conectividade, e ainda as relações entre os fluxos de natureza material e imaterial, de transportes e de telecomunicações que ao mesmo tempo podem reforçar

continuidades ou gerar descontinuidades territoriais. Assim conforme conclui SPOSITO (2001):

[...] podemos concluir que as relações, com base na quais se considera a situação geográfica de uma cidade estão, na atualidade, medidas por duas escalas – a das distâncias espaciais e a da conectividade que as redes de transmissão de informações possibilitam – expressando a indubitável indissociação entre espaço e tempo. (SPOSITO, 2001, p. 630)

Levando isso em consideração, SPOSITO e suas colaboradoras descrevem os processos que vêm ocorrendo e repercutindo na redefinição das redes urbanas, e por consequência no papel das cidades médias: a) Concentração e centralização econômicas, no âmbito do capitalismo, b) A melhoria e a diversificação dos sistemas de transporte e telecomunicações, diminuindo os custos de circulação de mercadorias, pessoas e informações, c) As formas contemporâneas de organização espacial das atividades econômicas ligadas ao comércio de bens e serviços como parte de um processo de concentração econômica que se acompanha de desconcentração espacial, d) Consumo de bens e serviços especializados ligados à modernização do setor agropecuário com um significativo avanço do papel comercial e de serviços das cidades de porte médio.

3.3 Espaço Intra-urbano e Regional

As reflexões de Villaça (2001), referem-se à importância da investigação histórica na compreensão da formação dos espaços da cidade, para que assim seja possível, captar os aspectos efetivamente estruturais e a importância da investigação sobre a articulação entre as várias áreas funcionais, ou seja, sobre a estrutura intra-urbana.

O autor destaca que nos últimos anos os estudos vêm se detendo demasiadamente aos espaços regional e planetário, e reforça a necessidade do estudo dos processos socioespaciais intra-urbanos, ou seja, das conexões entre as transformações das esferas socioeconômicas e as espaciais. O estudo não só dos efeitos das transformações econômicas sobre o espaço, mas também o contrário: os efeitos das transformações espaciais sobre a esfera socioeconômica. (VILLAÇA, 2001)

Em seu estudo, Villaça chama de “estrutura” um todo constituído de elementos que se relacionam entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e todas as demais relações. E considera como elementos constitutivos dessa estrutura o centro principal da cidade (maior aglomeração diversificada de empregos, ou de comércio e serviços), os subcentros (réplicas menores do centro principal), os bairros residenciais e as áreas industriais. No entanto, para aquele autor, essa estrutura estaria relacionada diretamente a outras estruturas territoriais, tais como os sistemas de transportes e de saneamento. E essa estrutura territorial estaria também articulada a outras, não territoriais: a econômica, a política e a ideológica. Sendo assim, conclui que a estrutura territorial é socialmente produzida e, ao mesmo tempo, reage sobre o social. (VILLAÇA, 2001)

Cabe citar também a distinção que o autor faz sobre os efeitos do espaço sobre o social. Para ele, é dentro das cidades que os efeitos do espacial sobre o social são mais fortes. O urbano é definido pelos efeitos das interações entre o social e o espacial, provocadas pela forma de articulação espacial da produção, da circulação e do consumo, na formação social, como pode ser visto a seguir:

Uma palavrinha sobre “relações sociais”. Claro que espaços não mantêm relações sociais entre si. Entretanto, há certos processos sociais nos quais espaço e sociedade estão de tal forma imbricados que é impossível entender as relações sociais sem uma visão espacial. Isso é particularmente verdadeiro quando se trata do espaço intra-urbano, onde a presença do espaço nas relações sociais é marcante. (VILLAÇA, 2001, p.15)

Ressaltando uma distinção importante entre o espaço intra-urbano e espaço regional, que deriva dos transportes e das comunicações, o autor aponta que o deslocamento de matéria e do ser humano tem um poder estruturador maior do que o deslocamento da energia ou das informações. Sendo assim, o espaço regional é estruturado pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias e eventualmente pela força de trabalho. Enquanto isso, o espaço intra-urbano é estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano, enquanto portador da força de trabalho ou enquanto consumidor, seja no deslocamento casa-trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola. Por isso, as áreas comerciais e de serviços, são fortes estruturadoras do espaço intra-urbano, pois atraem e geram maior quantidade de deslocamentos. (VILLAÇA, 2001)

Portanto, e em acordo com a lógica de Villaça (2001), pretende-se, através da análise, não apenas mostrar as transformações espaciais para caracterizar a estrutura

urbana de Lajeado. Será mostrado como as mudanças em um elemento da estrutura provoca mudanças em outros elementos, e como o sistema de transporte aparece como fator decisivo na estruturação do espaço urbano e regional. Essa é também a lógica que guia a metodologia adotada nesta presente pesquisa a partir do trabalho de Muller (1974).

3.4 A Sintaxe Espacial

Considerando-se que um dos objetivos do trabalho busca descrever a evolução da malha urbana da cidade de Lajeado, adotou-se, como ferramenta de análise o método da Sintaxe Espacial.

A teoria da Sintaxe Espacial³⁸ baseia-se no pressuposto que, ao dar forma ao nosso mundo material, a arquitetura estrutura o sistema de espaços nos quais vivemos e nos movemos. Ao fazer isso, ela tem uma relação direta – mais do que simbólica – com a vida social, uma vez que provê as condições para os padrões de movimento, encontros e esquivanças que constituem a realização material – assim como por vezes constituem o gerador – das relações sociais e das práticas cotidianas. (HILLIER E HANSON, 1984)

O método da Sintaxe Espacial publicado pelos autores Bill Hillier e Julienne Hanson possibilita a realização de análises com foco na configuração espacial, identificando propriedades do sistema de espaços públicos urbanos. Assim a teoria identifica que espaços mais integrados na rede de percursos terão maior probabilidade de concentrar movimento, fato que tem forte influência na localização dos usos do solo com características de atratores como o comércio e os serviços. Assim, a configuração, por si só, implica numa diferenciação e hierarquização espacial capaz de repercutir em vários aspectos socioespaciais.

Os autores estudados mostraram que a arquitetura possui uma propriedade relacional que pode ser chamada de 'configuracionalidade'. Isto significa que a configuração é alterada quando vista de diferentes pontos dentro dela mesma; e que, se houver alterações na configuração, do elemento, ou da relação, o conjunto pode

³⁸ Teoria desenvolvida a partir dos anos 1980 na University College Londres - Bartlett School of Architecture, que se desdobra num conjunto de métodos e ferramentas amplamente difundidas no desenho e planejamento urbano atualmente tem como figuras-chave os profs. Bill Hillier e Julienne Hanson, autores do livro que delinea os principais pressupostos teóricos, aqui referenciados.

mudar, decorrendo em mudanças nos padrões de apropriação do espaço. A Sintaxe Espacial trata dessa relação configuracional da parte com o todo, e tem como objetivo expressar as suas propriedades peculiares de uma forma consistente, rigorosa e quantitativa, usando representações gráficas das propriedades morfológicas de modo a detectar padrões. (Hillier e Hanson, 1997). Assim sendo, a Sintaxe Espacial entende o espaço arquitetônico como um sistema de obstruções e permeabilidades ao movimento e à visibilidade; e de continuidades e descontinuidades, segundo padrões de proximidade e distância topológica relacionadas ao grau de deformação da malha urbana, às suas propriedades morfológicas. (HILLIER E HANSON, 1984). Através dos seus métodos, ferramentas e teoria é possível correlacionar transformações dinâmicas – sociais e econômicas – a mudanças nos padrões espaciais e na forma como o espaço é apropriado nas práticas cotidianas.

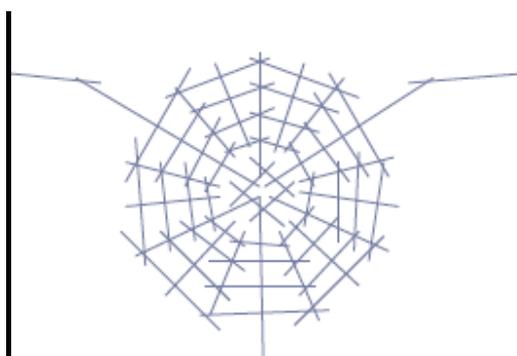
Portanto, através dos métodos e da teoria da Sintaxe Espacial é possível correlacionar transformações dinâmicas – sociais – a mudanças nos padrões espaciais e na forma como o espaço é apropriado nas práticas cotidianas.

Para tal, o estudo utilizará a “decomposição unidimensional”, na qual o menor número de linhas mais longas corta o maior número de espaços convexos. Conforme exemplo nas Figuras 15 e 16, a decomposição fica mais clara de ser observada:

Figura 15 – Palmanova, Itália.



Figura 16 – Mapa de decomposição axial.



Fonte: Elaborado por Scheibe, A. C., 2015, com base na imagem da Wikipedia.

Sendo a linha axial a extensão máxima dos espaços abertos em linha reta, maiores linhas de visibilidade e movimento articulam o maior número possível de lugares ou espaços convexos; e no conjunto das linhas axiais o mapa axial: instrumento que operacionaliza a descrição sintática da configuração e provê noção

clara das distâncias topológicas (destaca os atributos de continuidade, integração, barreiras, etc.) da malha urbana. (HOLANDA, 2002)

O presente trabalho foca na descrição de dois aspectos da configuração espacial em estudo: a acessibilidade e a centralidade na hierarquia dos fluxos de passagem. As medidas sintáticas de integração global e local serão tomadas como indicadores de acessibilidade. Já o sistema de escolha de rotas (choice) expressa a hierarquia e a centralidade dos espaços públicos, ou seja, das vias.

A Integração é a expressão da profundidade topológica de cada linha a partir de todas as outras do sistema (valor matemático), que expressando a relação entre profundidade média de cada linha axial e o número total de linhas do conjunto, indica a acessibilidade relativa entre todos os espaços de um assentamento em relação à maior economia de mudanças de direção. Esse procedimento afere o quanto um espaço é mais integrado (próximo) ou segregado (distante) dos demais no conjunto. E a Integração Local (R3, R5, R7) é a medida de integração associada a uma medida de restrição. Relaciona todas as linhas axiais com até "x" mudanças de sentido (passos de profundidade) em relação a todas as outras. Comparando-se os mapas de Integração Global e Local pode-se inferir a coerência entre padrões espaciais globais e locais, que refletem as diferentes escalas do sistema urbano, através da correlação de sinergia. (RIGATTI, 2000)

Já a medida de Choice (Sistema de Escolha de Rotas) mede a probabilidade de uma linha axial ser utilizada em deslocamentos através de todo o assentamento. Baseada no conceito de centralidade betweenness (FREEMAN, 1979), ela captura o potencial de movimento através da malha urbana em deslocamentos origem-destino ou a probabilidade de fluxos através de certas rotas (through movement), apontando a quantidade de movimento que passa através de cada elemento espacial em deslocamentos ou entre todos os pares de elementos espaciais num sistema, (HILLIER, YANG & TURNER, 2009), podendo ser aplicada à escala global e à local.

Tal medida se refere à probabilidade de um espaço estar presente no conjunto dos menores caminhos entre todos os pares de espaços, aferindo uma espécie de centralidade no sistema espacial. Hillier e Lida (2005) sugerem que a medida de Choice indica um potencial de movimento de passagem, enquanto que a Integração indicaria um potencial de movimento de destino. Em síntese, a medida de integração

captura acessibilidade depreendida por distância topológica e a medida de Choice captura potencial ou probabilidade de mobilidade no ambiente urbano.

Pelas possibilidades apresentadas pela sintaxe espacial é que ela será utilizada para tal análise e auxiliará o estudo a mostrar a evolução da malha urbana e suas alterações espaciais ao longo do crescimento da cidade, analisando a inserção da rodovia e sua influência na rede urbana.

CAPÍTULO 4 – Elaboração da análise e resultados dos dados urbanos e regionais

Este capítulo apresenta a elaboração da análise e divide-se em 4 subcapítulos. Primeiro, descreve a construção da análise, os recortes espaciais e temporais definidos. O segundo, apresenta a metodologia utilizada para a análise do estudo urbano, baseada na sintaxe espacial realizado através dos mapas axiais de evolução urbana da cidade de Lajeado, com as respectivas análises sintáticas. O terceiro, apresenta os dados encontrados no estudo regional através dos dados das cinco variáveis adotadas na construção da análise: fatores populacionais, fatores econômicos, fatores sociais, fatores estruturais/locacionais e fatores institucionais. O último analisa os resultados encontrados pelo estudo urbano e regional e confrontado com o referencial teórico da pesquisa, buscando o objetivo geral deste trabalho, que é compreender o processo de transformação de Lajeado na cidade média polarizadora regional.

4.1 A construção da análise

Para alcançar o objetivo da pesquisa, - compreender o processo de transformação de Lajeado em cidade média -, foi necessário construir uma estrutura de análise que englobasse as possíveis variáveis encontradas nesse processo, nos aspectos urbano e regional. Para tanto, a construção da análise apoia-se no referencial teórico apresentado nos capítulos anteriores e em estudos já realizados sobre os processos de evolução e crescimento urbanos referenciados na literatura. Por isso, além da análise da legislação e das políticas públicas já apresentada anteriormente, analisaremos aqui os demais fatores encontrados.

As modificações de uma cidade, ou região, podem originar-se em um fator, ou em mais de um, e, conforme a sua natureza, propaga-se em algum ou em todos os demais fatores³⁹. A explicitação que Muller (1974) faz dos “fatores”, facilita a análise das modificações e das causas do crescimento. Além dos fatores populacional, econômico, sociocultural e institucional há, para aquela autora, outros relevantes, agrupados sob a denominação de “locacionais”:

Normalmente tem papel predominante na origem dos núcleos, tanto os aspectos locacionais da região, quanto os do sítio de implantação do núcleo. Posteriormente podem determinar aceleração ou retardamento na expansão do mesmo e influir na direção que esta toma no conjunto urbano. Haverá casos em que interessará explicar os aspectos físico-espaciais da cidade, pois todos os demais aspectos tem seu reflexo e sua expressão material neste substrato físico-espacial; a sua análise pode tornar-se elucidativa do processo de crescimento. (MULLER, 1974, p. 30)

Assim, durante a construção da análise, foi levada em consideração a importância de tal afirmação sobre os aspectos espaciais e, para uma melhor compreensão, o estudo foi dividido em duas partes: a **Análise da evolução da malha urbana**, que trata da sua configuração espacial e está baseada nos mapas axiais e nas análises sintáticas, e a **Análise Urbano - Regional** baseada em: Fatores Populacionais, Fatores Econômicos, Fatores Sociais, Fatores Estruturais/Locacionais e Fatores Institucionais.

³⁹ A denominação de “fatores” utilizada por Muller (1974), se refere aos elementos considerados relevantes para o surgimento e desenvolvimento de um núcleo urbano, determinantes na aceleração ou retardamento da expansão do mesmo, através dos quais se torna possível entender ou explicar tal processo, para tanto, a denominação “fatores” será utilizada neste estudo com o mesmo significado e finalidade. Além disso, o presente trabalho considera também, além deste conjunto de fatores, a legislação e as políticas públicas, assim como o conhecimento local, como partes das determinações que produzem as cidades.

Como já foi explicado, o trabalho é realizado através destas duas análises, entendidas e utilizadas aqui como complementares. O estudo da legislação, das políticas públicas e dos fatores que através de ações na materialidade urbana produzem a urbanidade (os comércios, serviços, infraestruturas, moradias e grandes empreendimentos) são responsáveis pelo crescimento e evolução da malha urbana. A malha (representada aqui pelos mapas axiais nos devidos períodos) demonstra a interação entre os elementos do espaço/cidade analisados, pressupondo a interdependência funcional entre eles. Ou, nos planos de Milton Santos (1985), “O estudo das interações permite recuperar a totalidade social, isto é, o espaço como um todo, e igualmente a sociedade como um todo, pois cada ação é um resultado do próprio processo social”. (SANTOS, 1985, p.2)

A **Análise da evolução da malha urbana** irá mostrar as dinâmicas internas da cidade, as alterações espaciais e o crescimento de acordo com o passar dos anos. Novamente, conforme Santos (1985), as funções e os processos (sociais, econômicos, políticos...) da sociedade se realizam através de formas. Aqui demonstramos esta realização através dos mapas axiais.

Seguindo, para analisar a evolução urbana da cidade foi necessário definir o **recorte temporal**, através de períodos históricos relevantes para o conhecimento da cidade e relativos ao seu crescimento: 1º período – 1855 a 1900, com início na chegada dos colonizadores alemães ao vilarejo e término em 1900 quando o primeiro “núcleo urbano” já estava instalado; 2º período – 1900 a 1964, período de crescimento do núcleo urbano até o início da Ditadura Militar; 3º período – 1964 a 1988, da Ditadura Militar a Constituição Federal de 1988 e 4º período – 1988 a 2014, da Constituição Federal de 1988 ao ano de 2014, quando se deu início à pesquisa e última intervenção significativa na infraestrutura da cidade com a conclusão da construção do viaduto e primeira perimetral (acesso à Univates).

Baseado nisso, a **Análise da evolução da malha urbana**, está assentada nos mapas (i) de 1898 (primeiro núcleo urbano); (ii) de 1940/1952 (crescimento do núcleo) (iii) de 1970⁴⁰ (ano de conclusão da implantação da rodovia BR 386) e (iv) o mapa de 2014 (último mapa atualizado e disponibilizado pela Prefeitura Municipal)

⁴⁰ Os mapas de 1898, 1945/52 e 1970 foram retirados do estudo “Crescimento Urbano – Um instrumento de Análise Aplicado ao Vale do Taquari” de Doris Maria Muller, 1974 e são apresentados nos anexos deste trabalho.

redesenhados e transformados em mapas axiais e que, ao demonstrarem a evolução da malha intra-urbana através dos mapas e da análise sintática, permitem acompanhar e analisar as mudanças na configuração espacial da cidade. Cabe salientar que esta pesquisa não é especificamente baseada no método da Sintaxe Espacial, mas reconhece a capacidade do modelo de explicar as situações e alterações da malha urbana e, particularmente, para os objetivos do trabalho, reforça a hipótese e auxilia a justificar – graficamente – o que é encontrado na história, na legislação e no crescimento da cidade.

No entanto, essa única análise não pode demonstrar claramente a relação de Lajeado com seu entorno, as demais cidades da região, o que é necessário para alcançar os objetivos da pesquisa. Para isso, a metodologia definiu a segunda parte, denominada de **Análise Urbano - Regional** e dedicada à análise das variáveis estipuladas para Lajeado e para todos os demais municípios do Vale do Taquari.

Portanto, o **recorte espacial** é a cidade de Lajeado e a região em que está imediatamente inserida, denominada Vale do Taquari, mais especificamente o Codevat (Conselho Regional de Desenvolvimento Vale do Taquari).

Segue tabela resumida com a definição da construção da análise proposta.

Tabela 2 - Construção da análise de dados.

Períodos Análise Histórica		Análise Evolução Malha Urbana (Configuracional)	Análise Urbano-Regional (Fatores)
Período	Momento Histórico	Ano do Mapa	Ano dos Dados
1855 a 1900	Chegada dos imigrantes alemães - Formação do primeiro "núcleo urbano"	1898	1890
1900 a 1964	Desenvolvimento do núcleo urbano - Início da Ditadura Militar	1940/52	1950
1964 a 1988	Ditadura Militar - Constituição Federal de 1988	1970	1970
1988 a 2014	Constituição Federal de 1988 - Dias atuais	2014	2010-2013

Fonte: Elaborado por Scheibe, A. C., 2016.

Para estruturar a **Análise Urbano - Regional** partiu-se do trabalho de Muller (1974). Aquela pesquisa que tem como base um “Modelo de Crescimento Urbano”⁴¹ que demonstra e analisa a fase elementar de formação de um núcleo urbano, a partir do estudo dos fatores locacionais, populacionais, econômicos, institucionais, físicos e socioculturais, que, quando instalado passa a desenvolver funções urbanas⁴² e estabelecer fluxos entre sua área rural e o núcleo central, e, no estágio seguinte, com a região onde está inserido. Para Muller (1974), a partir deste segundo estágio:

A região continua solicitando o núcleo por suas necessidades de complementação, provocando-lhe as funções correspondentes. O núcleo por sua vez, crescendo, vai obtendo formas características em seus aspectos populacionais, econômicos, sócio-culturais e institucionais e vai devolvendo à região o produto de seu funcionamento, sob a forma do fornecimento de bens e serviços. Os fatores locacionais que deram início ao núcleo podem ser enriquecidos de outros, acrescidos devido ao seu desenvolvimento ou pré-existentes, mas tomando relevância em situações posteriores. (MULLER, 1974, p. 26)

E avançando para um território mais amplo, com núcleos de vários tamanhos, o inter-relacionamento se estabelece sob múltiplas formas de trocas. Como mostra o esquema geral de alternativas de desenvolvimento (Figura 17), onde a região se relaciona com outras regiões, geralmente através das cidades que lhe servem de polos, seja na economia (comercialização da produção, aquisição de insumos, serviços de transportes, comunicação) ou nos aspectos socioculturais (ensino de 2º e 3º grau), serviços de saúde ou culturais. As outras regiões podem dirigir sua ação tanto à cidade, como também influir diretamente na região (como exemplo, através da fixação dos preços de produtos agrícolas). (MULLER, 1974)

Desde a forma mais simples do modelo, o núcleo é designado por “cidade”, por ser um núcleo com atividades não rurais; o modelo completo é válido e explicativo para o inter-relacionamento de qualquer núcleo, desde a vila rural, a cidade pré-industrial até a metrópole moderna. (MULLER, 1974, p. 25)

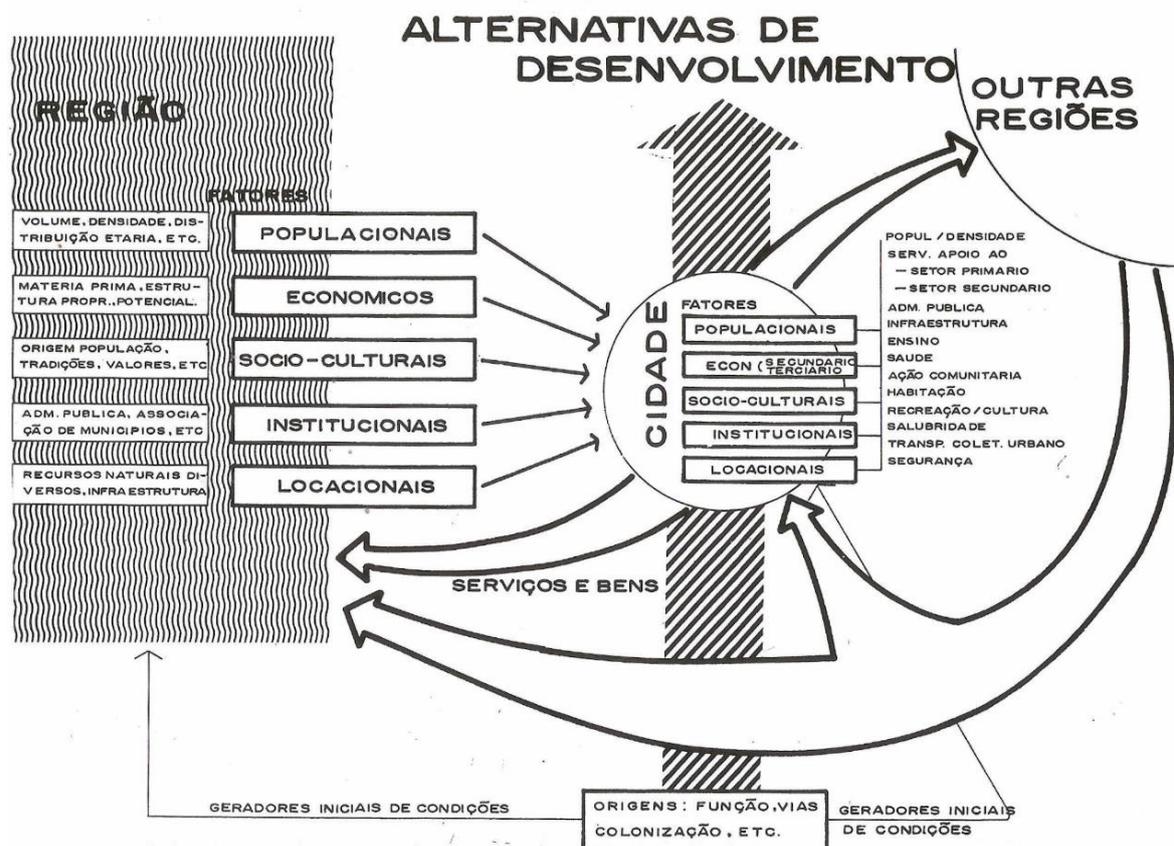
O modelo consiste em dar um enfoque sistêmico ao crescimento urbano, procurando mostrar como a “cidade” jamais pode ser encarada como entidade isolada, mas sim entendida como parte de uma realidade mais ampla, ou seja, sua estreita interdependência com a região e com outras regiões. Nenhuma cidade se modifica

⁴¹ Com base no “Modelo Tentativo de Crescimento Urbano” in: **Política de Desenvolvimento Urbano**, Porto Alegre, UFRGS, 1970 – 5 Volumes.

⁴² Funções urbanas definidas no trabalho de Muller (1974) como as atividades dirigidas para o exterior – funções externas, como também as exercidas a favor da população residente na cidade – funções internas, havendo ainda as funções mistas que atendem a ambos os setores.

quantitativa ou qualitativamente, positiva ou negativamente, sem que ocorram fatos correlatos em sua região ou em outras regiões. (MULLER, 1974)

Figura 17 – Esquema Gráfico Completo do Modelo.



Fonte: Muller, 1974.

Baseado em princípios de crescimento urbano que podem ser chamados de gerais, pois compreendem todos os aspectos do crescimento urbano, seja positivo ou negativo, com o crescimento ou a extinção de um núcleo "Um núcleo urbano sofre modificações quantitativas ou qualitativas em sua população, quando ocorrem mudanças quantitativas ou qualitativas em suas funções. [...] Sendo a recíproca da lei verdadeira em muitos casos". (MULLER, 1974, p.31)

Conforme afirma Muller (1974), o modelo poderia ser utilizado como recurso metodológico para planejar o desenvolvimento urbano e regional, embora em seu trabalho seja somente utilizado como instrumento de análise do crescimento urbano.

Aqui, neste estudo, utilizaremos como referencial apenas os "fatores" de Muller, com o mesmo significado utilizado no trabalho da autora, que interpreta esses

“fatores” como elementos, variáveis, atores e determinações que ocorrem na evolução e crescimento urbano do município.

Para Muller (1974), os fatores mais dinâmicos e de maior influência no crescimento e de maior e mais imediatos reflexos sobre as modificações quantitativas da cidade são os **Fatores Populacionais e Econômicos**. Estes são os movimentos de população e as modificações na atividade econômica. Para a análise destes fatores é preciso analisar: (i) a evolução numérica da população, sua distribuição na cidade e região e sua composição (por ocupações), (ii) a atividade econômica por setores, sua estrutura e evolução, pois são elucidativos das funções urbanas e deverão aparecer em correlação com a evolução populacional.

Já os demais fatores devem ser analisados de acordo com a necessidade específica de cada cidade. Os **Fatores Institucionais** acabam mais por consolidar o crescimento urbano do que por torná-lo dinâmico. Como exemplo, podemos citar os núcleos rurais ou sedes de distrito, que adquirem certo tamanho por sua função de apoio rural e, se posteriormente, se tornam sedes de município isto pode acrescentar uma parcela a sua capacidade de retenção de população. Assim como, uma cidade pode receber atribuições da administração pública dos níveis estadual e federal, recebendo com isto acréscimo de população. Os **Fatores Sócio-culturais**, por sua vez, são responsáveis pela qualidade de vida do núcleo, podendo resultar em acréscimos de população, o que é significativo em casos especiais, como por exemplo, cidades universitárias, centros de prestação de serviços especializados ou centros turísticos, e deverão ser analisados especificamente. (MULLER, 1974)

E por fim, os **Fatores Locacionais**, urbanos e regionais, que estão sempre ligados à dinâmica do crescimento e devem ser examinados para cada cidade e região. Os fatores locacionais são diversos e contribuem para a caracterização de ambas, cidade e região. A sua relevância, no processo de crescimento, é variável. Em um período determinado, um aspecto locacional pode ter sido vital, em outro período um novo pode surgir, perdendo o primeiro a sua importância. Tais fatores têm a capacidade de fornecer conclusões sobre a evolução das próprias funções urbanas. (MULLER, 1974)

Buscando aprofundar a metodologia ampliando sua abrangência e capacidade analítica, assim como os fatores de análise, buscaram-se estudos recentes sobre crescimento e desenvolvimento regional. Com base no que foi citado sobre a

formação dos COREDEs e divisão regional do estado, foi possível encontrar respaldo nos estudos de Planejamento Estratégico⁴³ realizados pelos Conselhos Regionais de Desenvolvimento, no item que os mesmos denominam como “Diagnóstico Regional”.

O Diagnóstico Regional contemplaria aspectos tratados em análises quantitativas e qualitativas e em análises situacionais, a partir dos dados e questionários respondidos pela comunidade regional. Naquele estudo, os fatores de análise utilizados foram definidos como: **aspectos físicos e naturais**, descritos a partir das percepções de pesquisadores e de referências de pesquisas desenvolvidas na região, e os **aspectos populacionais, sociais, estruturais, econômicos e institucionais** foram levantados a partir de dados disponíveis em institutos oficiais e questionários. (AGOSTINI E GREVE, 2009)

Os **aspectos populacionais** são apresentados através dos indicadores referentes à densidade demográfica regional, taxa de urbanização, população total, urbana e rural, masculina e feminina, razão entre sexos (nº homens/nº mulheres) e população conforme faixas etárias (até 14 anos, de 15 a 24 anos, de 25 a 49 anos e acima de 50 anos). No item de **aspectos sociais** são apresentadas informações referentes aos indicadores de desenvolvimento: Índice de Desenvolvimento Socioeconômico – IDESE⁴⁴, indicador trabalhado pela Fundação de Economia e Estatística do Estado do RS que apresenta informações, em sua composição, de renda, educação, saneamento, domicílios e saúde. E também é utilizado o Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal – IFDM⁴⁵. Além dos indicadores de desenvolvimento do Vale do Taquari, são apresentados indicadores relativos à educação, saúde e segurança regional. (AGOSTINI E GREVE, 2009)

⁴³ Foi utilizado como referência o trabalho “Planejamento Estratégico do Vale do Taquari”. Organizadores Cíntia Agostini e Gustavo Greve, 2009. Codevat – Conselho Regional de Desenvolvimento do Vale do Taquari.

⁴⁴ IDESE (Índice de Desenvolvimento Socioeconômico) tem por objetivo mensurar e acompanhar o nível de desenvolvimento do Estado, de seus municípios e dos Coredes, informando a sociedade e orientando os governos (municipais e estadual) nas suas políticas socioeconômicas. O Idese varia de zero a um e, assim como o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano), permite que se classifique o Estado, os municípios ou os Coredes em três níveis de desenvolvimento: baixo (índices até 0,499), médio (entre 0,500 e 0,799) ou alto (maiores ou iguais a 0,800) (FEE, 2009)

⁴⁵ O IFDM considera, com igual ponderação, as três principais áreas de desenvolvimento humano, a saber, Emprego & Renda, Educação e Saúde. A leitura dos resultados – por áreas de desenvolvimento ou do índice final – é bastante simples, variando entre 0 e 1, sendo, quanto mais próximo de 1, maior o nível de desenvolvimento da localidade. Neste sentido, estipularam-se as seguintes classificações: municípios com IFDM entre 0 e 0,4 são considerados de baixo estágio de desenvolvimento; entre 0,4 e 0,6, de desenvolvimento regular; entre 0,6 e 0,8, de desenvolvimento moderado; e entre 0,8 e 1,0, de alto desenvolvimento (FIRJAN, 2009)

Quanto aos **aspectos estruturais**, são apresentadas informações sobre o sistema logístico da região, além de dados sobre quantidade de veículos registrados, terminais telefônicos fixos, jornais, energia elétrica (número de consumidores e consumo), abastecimento de água, destino do lixo e esgoto. Em se tratando dos **aspectos econômicos**, são apresentados os seguintes indicadores e análises: Produto Interno Bruto – PIB, Produto Interno Bruto per capita – PIB per capita, Valor Adicionado Bruto (VAB) total e por setor (agropecuário, serviços e industrial), trabalho formal total e por setor (agropecuário, serviços e industrial), mão de obra por faixa salarial, Índice de Desenvolvimento de Micro e Pequenas Empresas, exportações total e por produto e importações total e por produto, roteiros turísticos regionais, dados de finanças municipais, Áreas Plantadas de Culturas Temporárias, Áreas Plantadas de Culturas Permanentes, Extração Vegetal, Pecuária e Silvicultura. E por fim, sobre os **aspectos institucionais** foram realizados questionários sobre a gestão institucional das entidades representativas locais e regionais, e sobre a gestão política representativa em si, nos movimentos culturais, de esporte e lazer. (AGOSTINI E GREVE, 2009)

Assim, através da compreensão, do cotejamento e da ampliação do escopo metodológico com conjugação de ambas as metodologias de análise e a partir do referencial teórico exposto no capítulo deste estudo sobre cidades médias⁴⁶, as variáveis utilizadas para analisar o processo de transformação de Lajeado em cidade média foram assim definidas:

1. Fatores Populacionais

Referem-se ao estudo dos movimentos quantitativos de população nos períodos definidos, particularizados, quando for possível à própria cidade e região. Os indicadores populacionais foram obtidos principalmente através dos censos demográficos – IBGE⁴⁷ e FEE⁴⁸ - população total, urbana e rural, densidade demográfica e taxa de urbanização.

⁴⁶ Capítulo 3 – A conceituação de cidade média.

⁴⁷ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

⁴⁸ Fundação de Economia e Estatística.

2. Fatores Econômicos

Compreendem a análise da economia local e regional. Buscou-se identificar quais setores, primário (agropecuária), secundário (indústria) e terciário (comércio e serviços) vem apresentando maior influência no crescimento da cidade e da região. Os indicadores econômicos foram obtidos através dos censos econômicos – IBGE, FEE e nos dados de Muller (1974) - Produto Interno Bruto (PIB), Produto Interno Bruto per capita (PIB per capita), Valor Adicionado Bruto (VAB) total e por setor (agropecuário, serviços e industrial). Estes dois grupos de indicadores sobre a população e a economia da cidade e da região demonstram as funções urbanas mais importantes e também a sua correlação com a evolução urbana.

3. Fatores Sociais

Tais fatores se referem à qualidade de vida da população, ao perfil da população residente no local, sua origem, tradições, valores e capital social. Para caracterizar os primeiros períodos foram realizadas observações sobre a área de estudo encontradas nos estudos históricos, tendo em vista a falta de informações através de indicadores. Foram utilizados, no último período, além de observações, indicadores de desenvolvimento: Índice de Desenvolvimento Socioeconômico – IDESE, que apresenta informações, em sua composição, de renda, educação, saneamento, domicílios e saúde.

4. Fatores Estruturais/Locacionais

Referem-se principalmente à análise das informações sobre o sistema de transporte da região. Baseado em mapas e informações históricas dos períodos definidos, tiveram aqui a finalidade de investigar se a localização geográfica das cidades ou da própria infraestrutura influenciou o crescimento.

5. Fatores Institucionais

Compreendem a análise da existência e importância das entidades representativas locais e regionais, administração pública, associação de municípios, etc. Para isso foram realizadas observações sobre a área de estudo encontradas nos estudos históricos, tendo em vista a falta de informações através de indicadores.

Com os resultados destes dados, que abrangem o estudo urbano (subcapítulo 4.2) e regional (subcapítulo 4.3), obteve-se elementos suficientes para a construção de um quadro explicativo sobre a cidade, e a região onde está inserida, e realizar uma análise final que alcance os objetivos delineados para a pesquisa.

4.2 Análise da Evolução da Malha Urbana - Configuracional

Esse subcapítulo apresenta os resultados encontrados no estudo do espaço urbano de Lajeado realizado através dos mapas axiais da evolução urbana do município com as análises sintáticas do objeto de estudo. Com base nos estudos preliminares apresentados em SCHEIBE, A. C.; PICCININI, L. T. S.; BRAGA, A. C. (2015)

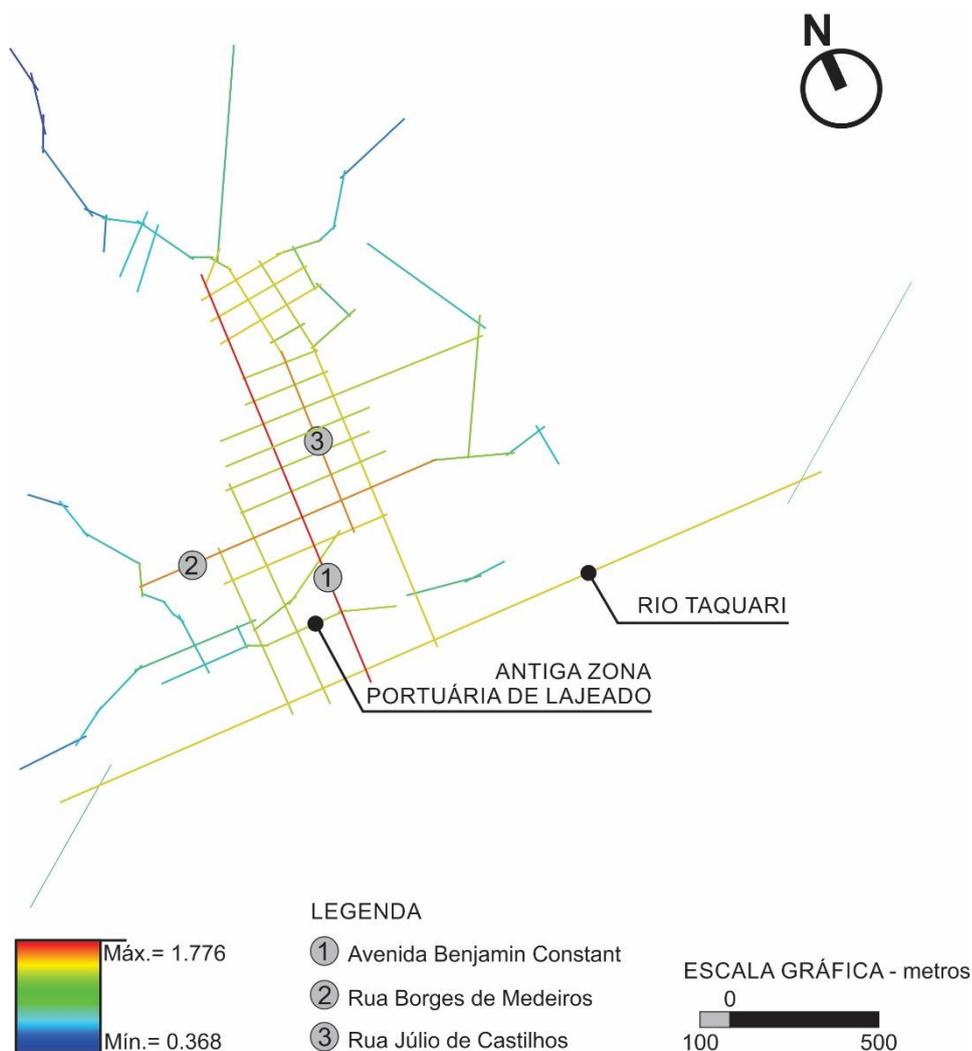
A pesquisa documental que subsidia esses estudos empíricos tratou da seleção de bases cartográficas na evolução da malha urbana do município de Lajeado, resgatando as mudanças no espaço urbano e no território, desde a colonização até a contemporaneidade, nos quais ficassem mais patentes mudanças na morfologia da malha urbana. Foram selecionados quatro momentos históricos: o primeiro mapa disponível de Lajeado (1898) mostra o núcleo urbano inicial, definido como “primeiro núcleo urbano”; o segundo, de 1940/1952, com pequeno crescimento do núcleo; o terceiro, de 1970, corresponde à conclusão da implantação da Rodovia Federal Presidente Kennedy, denominada “BR 386”; e o quarto mapa utilizado, do ano de 2014, demonstra o sistema viário atual.

Da cartografia selecionada fez-se a decomposição axial montando os mapas axiais, capturando a estrutura dos espaços abertos da cidade de Lajeado nos diferentes momentos históricos. Com auxílio da ferramenta Depht map.0.3x (VAROUDIS, 2013) foi feita a modelagem axial dos quatro mapas axiais confeccionados, concentrando a análise nas medidas de integração global (R_n), local (R_3 e R_5) e do Sistema de Escolha de Rotas (Choice). A partir das medidas obtidas e da iconografia resultante da modelagem, procedeu-se à análise qualitativa da configuração espacial de Lajeado / RS nos recortes históricos propostos.

O sistema espacial do núcleo urbano de Lajeado (1898) foi decomposto em 68 linhas axiais, um sistema pequeno, compacto, com malha regular tendente à ortogonalidade. Na modelagem, o leito do rio Taquari foi agregado como linhas axiais dado que a única forma de acesso ao núcleo urbano era fluvial, não existindo estradas que o conectassem ao resto do estado ou à região. Por esta razão o Rio Taquari comparece no sistema urbano, caso contrário não haveria nenhuma lógica

configuracional no sistema, já que ele pode ser considerado a única via de acesso ao núcleo urbano⁴⁹ no período. Ver Figura 18.

Figura 18 – Mapa Integração Global (Rn) de Lajeado em 1898.



Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa de 1898, Muller (1974).

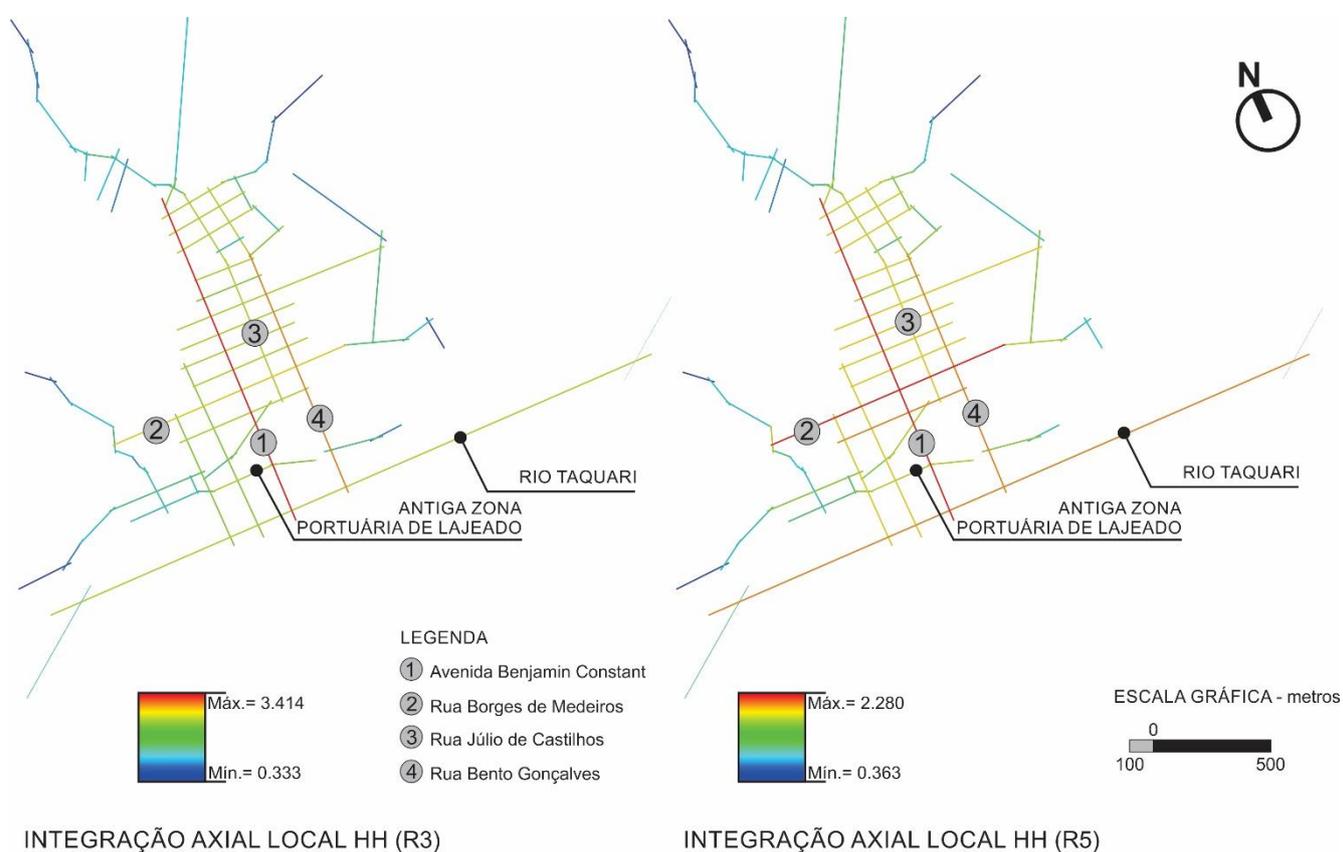
Conclui-se, a partir deste mapa, que as vias com valores mais altos de integração, ou seja, acessibilidade são a Avenida Benjamin Constant e a Rua Borges de Medeiros, espaços que, na época, eram referência para a comunidade, concentrando comércio, serviços e equipamentos simbólicos. No seu cruzamento, a

⁴⁹ As colônias do século XIX no Estado do Rio Grande do Sul se caracterizaram por estarem vinculadas ao sistema fluvial do Estado. Num momento em que estradas entre a Capital e as colônias eram inexistentes, o sistema de circulação regional era exclusivamente fluvial num primeiro momento.

conexão mais importante entre os dois portos (de Lajeado e Estrela) em torno dos quais se consolidou a vida urbana: o primeiro num braço do rio Taquari, o segundo sobre o próprio, rota fluvial de grande importância que conecta a região à Triunfo, à Porto Alegre. A conexão com o porto é importante para a estruturação do espaço urbano e sua organização, como demonstra a captura de Integração Global pelos dois eixos, tendo em vista que era por ali que se escoava toda a produção agrícola local.

A Figura 19 apresenta os resultados da análise da Integração Local (R3) e Integração Local (R5).

Figura 19 – Mapa Integração Local (R3) e (R5) de Lajeado em 1898.

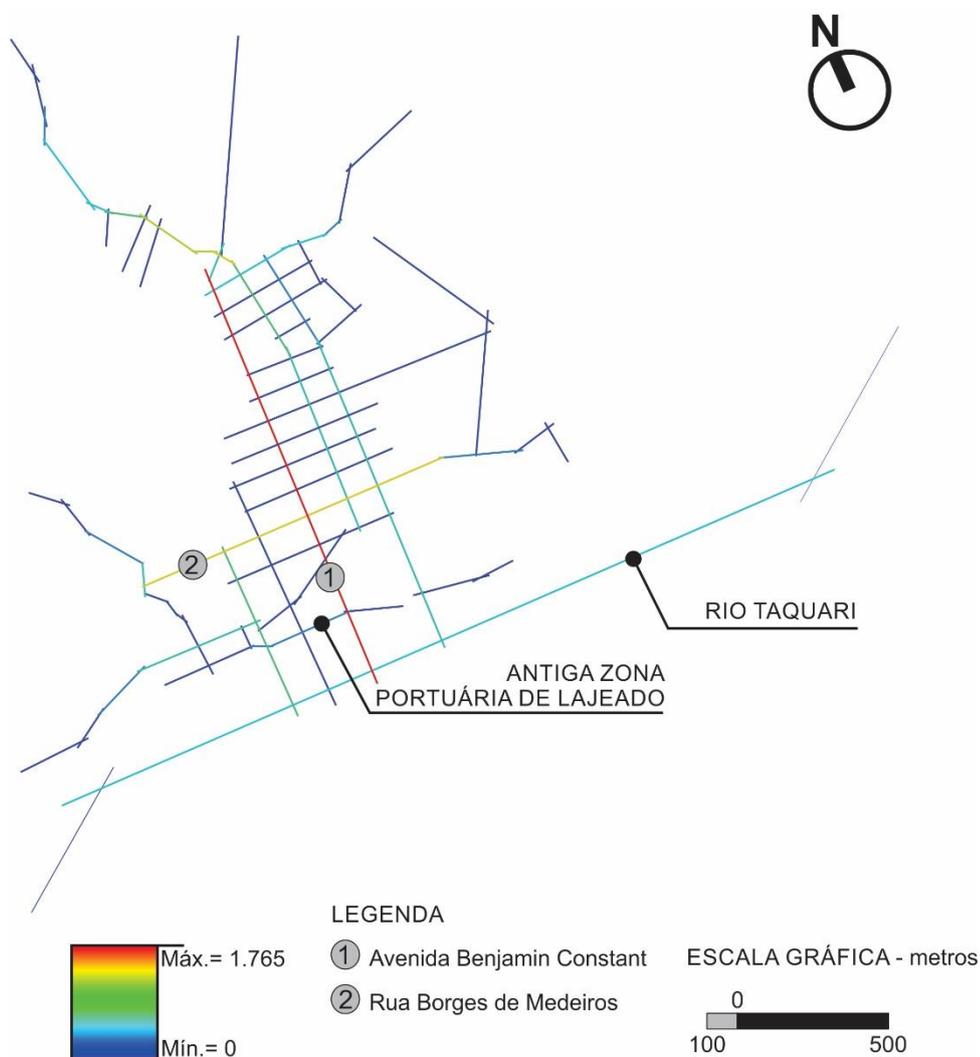


Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa de 1898, Muller (1974).

Comparando-se os grafos de Integração local (R3 e R5) percebe-se a maximização da acessibilidade e conectividade da Avenida Benjamin Constant com o Rio Taquari em (R3), que aparece duplicada, por eixo de integração menor, mas que revela a coerência entre centralidade funcional existente nestes espaços e a conexão

do Porto com a cidade. A Figura 20 apresenta os resultados da análise da medida de Choice (Rn):

Figura 20 – Mapa de Choice (Rn) de Lajeado em 1898.



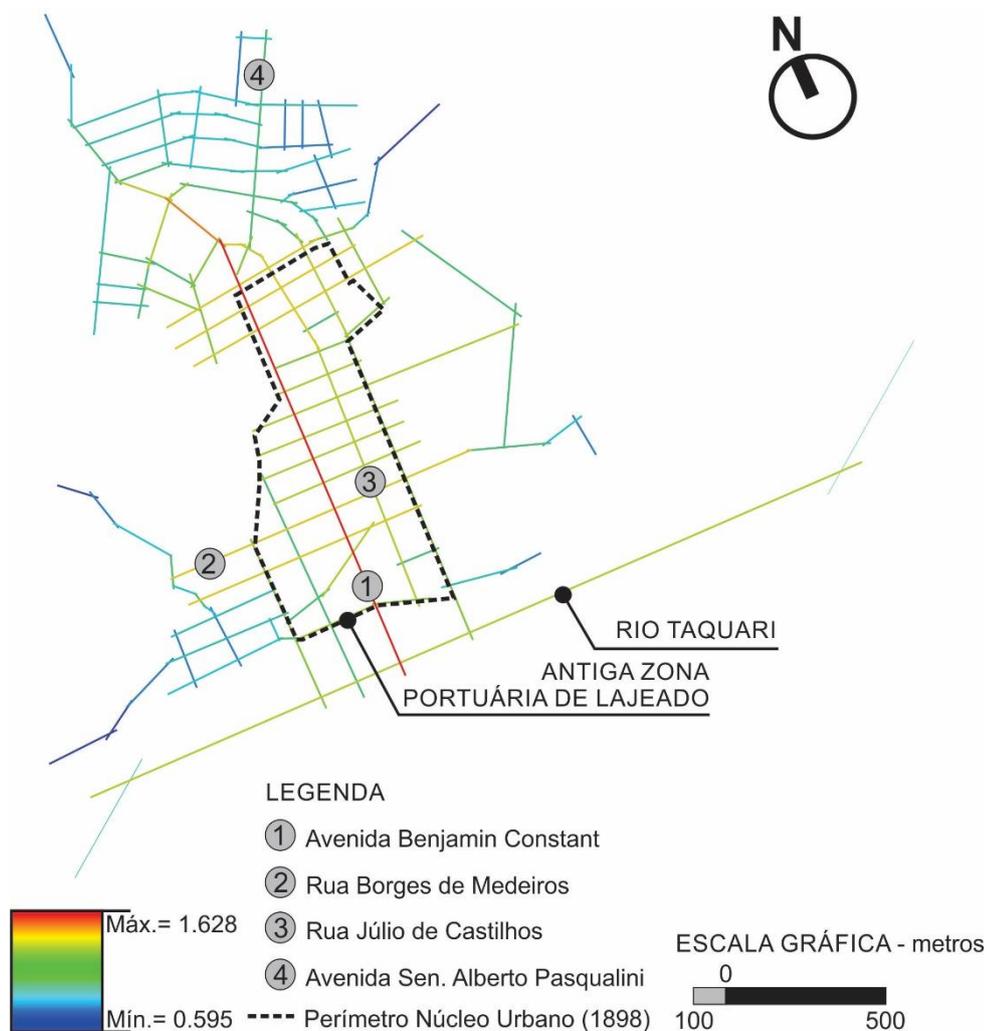
Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa de 1898, Muller (1974).

A medida de Choice ressalta a importância da Avenida Benjamin Constant e seu potencial de capturar movimento através da malha urbana, entre partes da cidade, e principalmente entre o Porto e o entorno rural ainda agrícola, se apresentando como rota de fácil acesso, interligando o núcleo urbano de norte a sul ao Porto. Isto demonstra a importância do Rio Taquari para a Integração Global e Local, coerente com o sistema de circulação regional que dá origem à colonização eminentemente ribeirinha do estado.

A seguir apresenta-se a modelagem axial do mapa de 1940/52 (Figura 21). O sistema espacial de Lajeado para este período, foi decomposto em 106 linhas axiais,

um sistema ainda pequeno, começando a apresentar alterações na configuração da malha que antes era totalmente regular.

Figura 21 - Mapa Integração Global (Rn) de Lajeado em 1940/52.

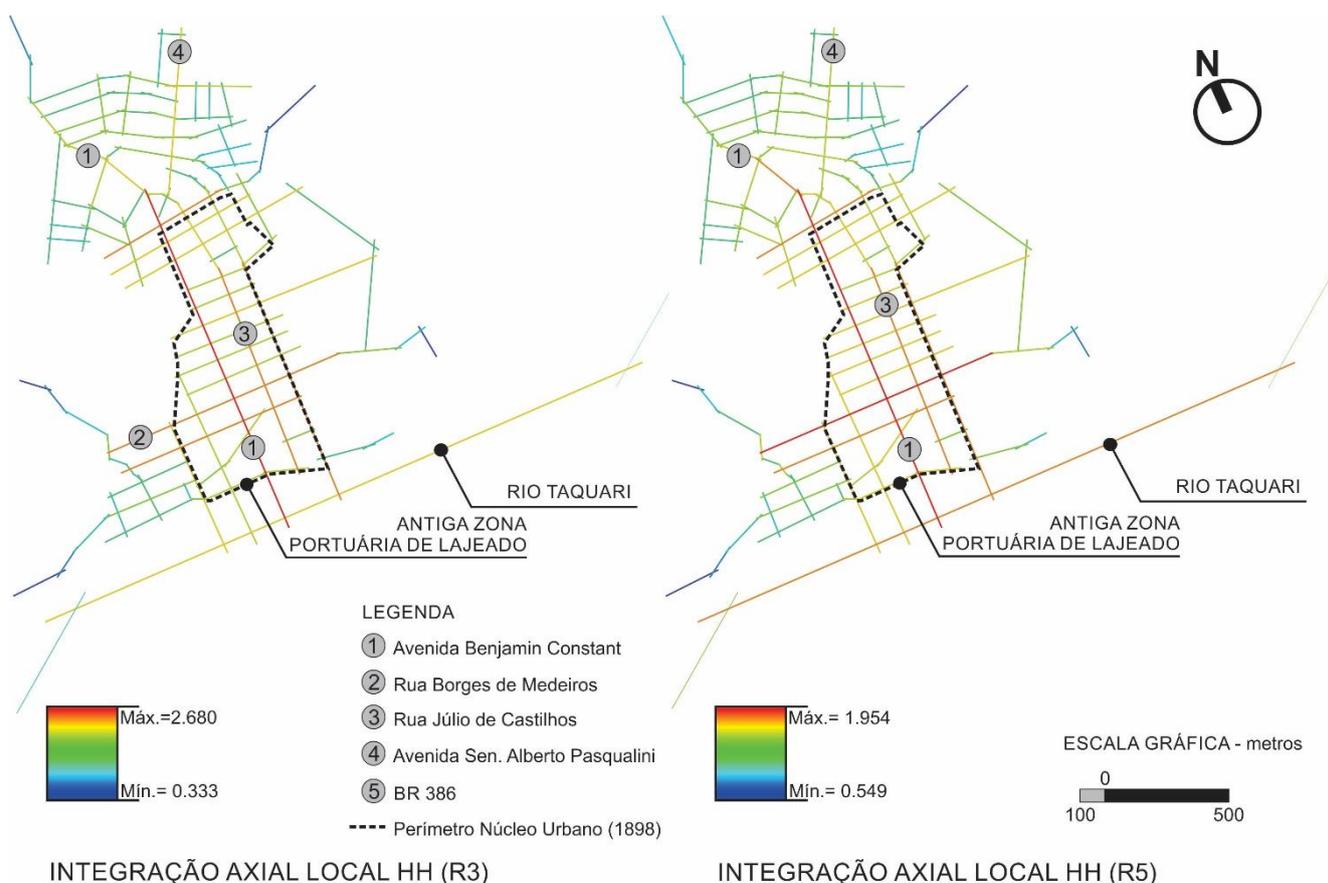


Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa de 1940/52, Muller (1974).

Conclui-se, a partir deste mapa, que a Avenida Benjamin Constant, continua a ser a via com valor mais alto de integração, ou seja, acessibilidade. Sendo que as novas ruas que foram aparecendo, em sua maioria, tem ligação com ela e com um novo prolongamento da mesma, a Avenida Alberto Pasqualini, no sentido norte.

A Figura 22 apresenta os resultados da análise da Integração Local (R3) e Integração Local (R5).

Figura 22 - Mapa Integração Local (R3) e (R5) de Lajeado em 1940/52.

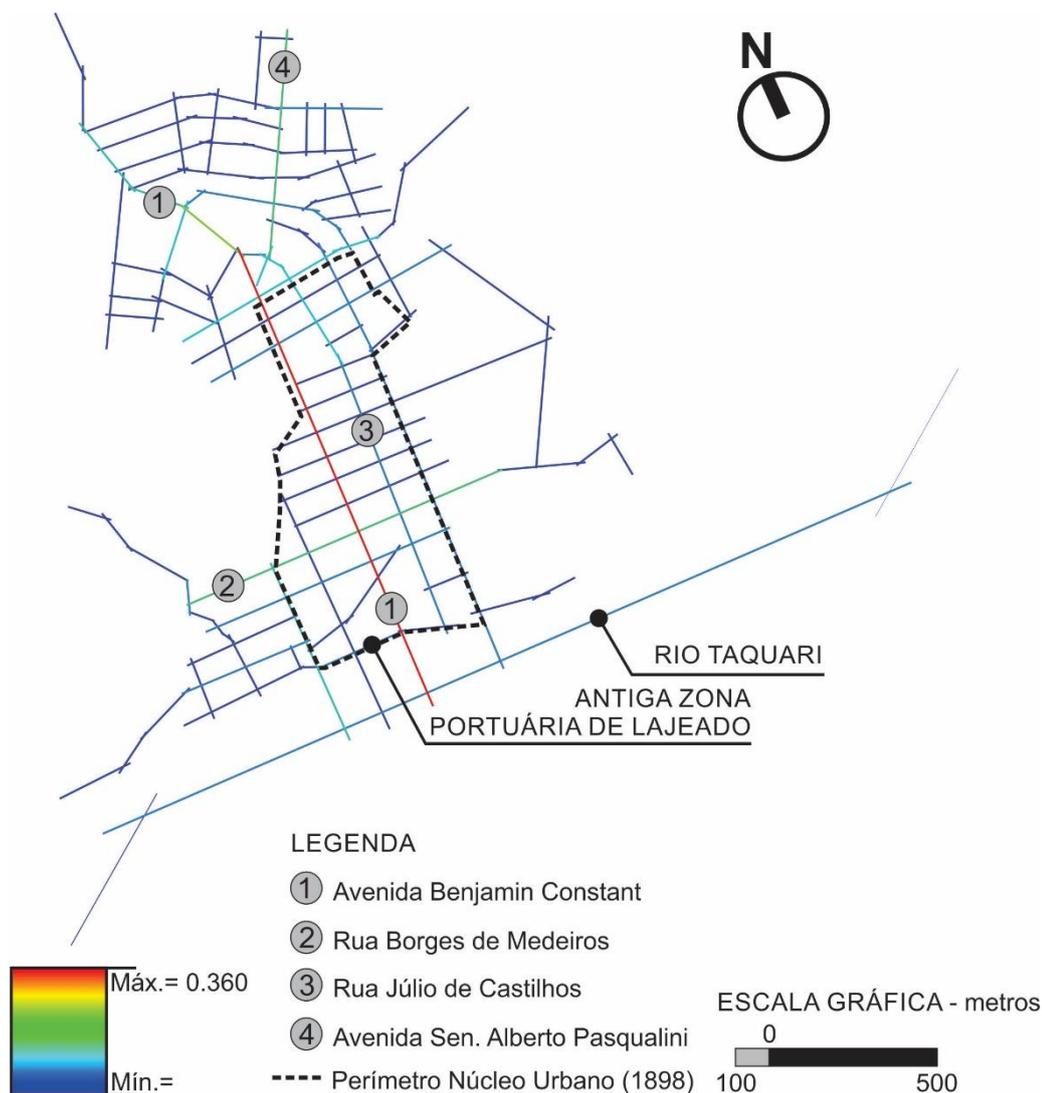


Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa de 1940/52, Muller (1974).

Comparando-se os grafos de Integração local (R3 e R5) percebe-se ainda maior a maximização da acessibilidade e conectividade da Avenida Benjamin Constant com o Rio Taquari em (R5), e também com a Rua Borges de Medeiros.

A Figura 23 apresenta os resultados da análise da medida de Choice (R_n). Com poucas alterações na malha, a medida de Choice, neste período, ressalta a mesma Avenida Benjamin Constant, porém agora com o prolongamento da Avenida Alberto Pasqualini no sentido norte.

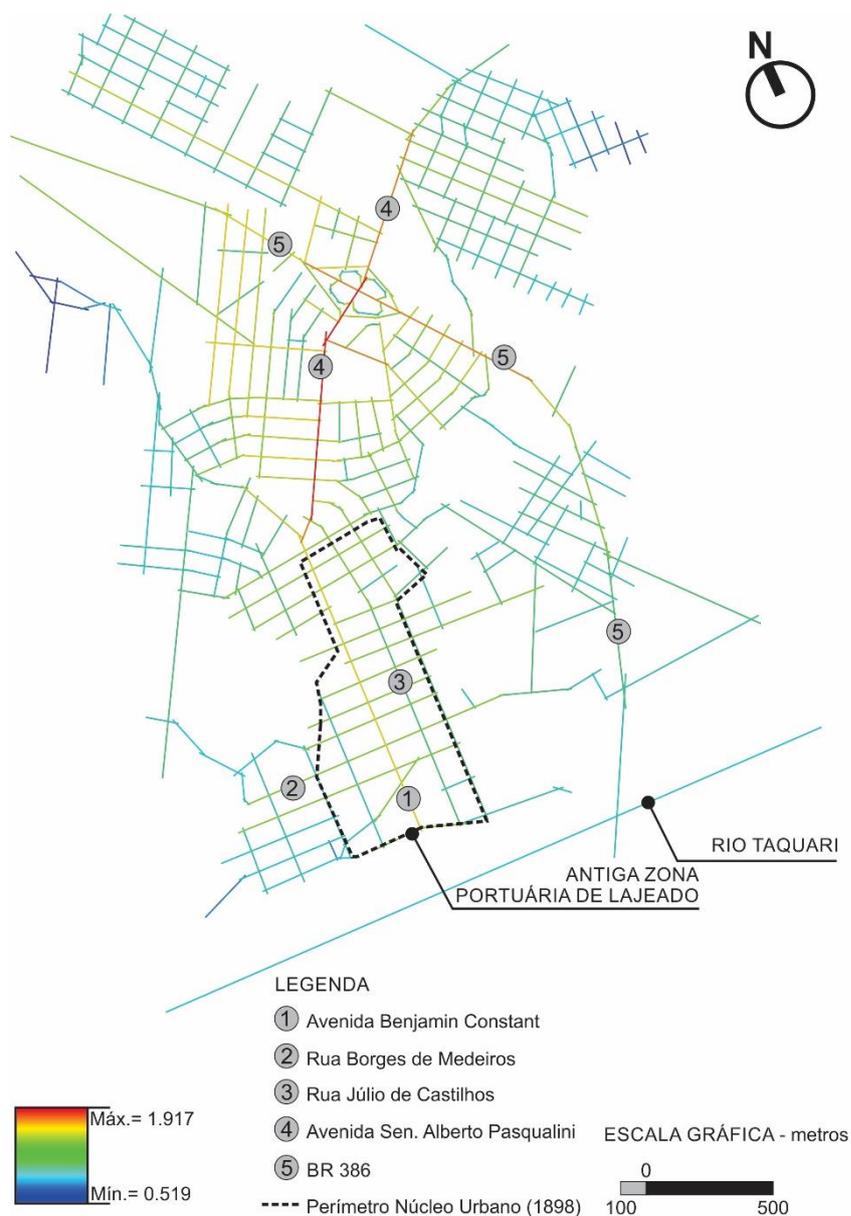
Figura 23 - Mapa de Choice (Rn) de Lajeado em 1940/52.



Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa de 1940/52, Muller (1974).

A modelagem axial do mapa de 1970 (Figura 24) destaca a primeira ligação rodoviária do núcleo urbano com Porto Alegre através da implantação da Rodovia Federal BR 386 que corta os municípios de Lajeado e Estrela e atravessa o Rio Taquari a montante das duas cidades, tangenciando o entroncamento hidro-rodoviário (Muller, 1974). Percebe-se, neste fato, a influência das políticas nacionais de desenvolvimento do período militar, que incentivaram fortemente a instalação de rodovias por todo país, contribuindo para o crescimento dos núcleos urbanos e o surgimento das cidades médias, como no caso de Lajeado.

Figura 24 – Mapa Integração Global (Rn) de Lajeado em 1970.⁵⁰



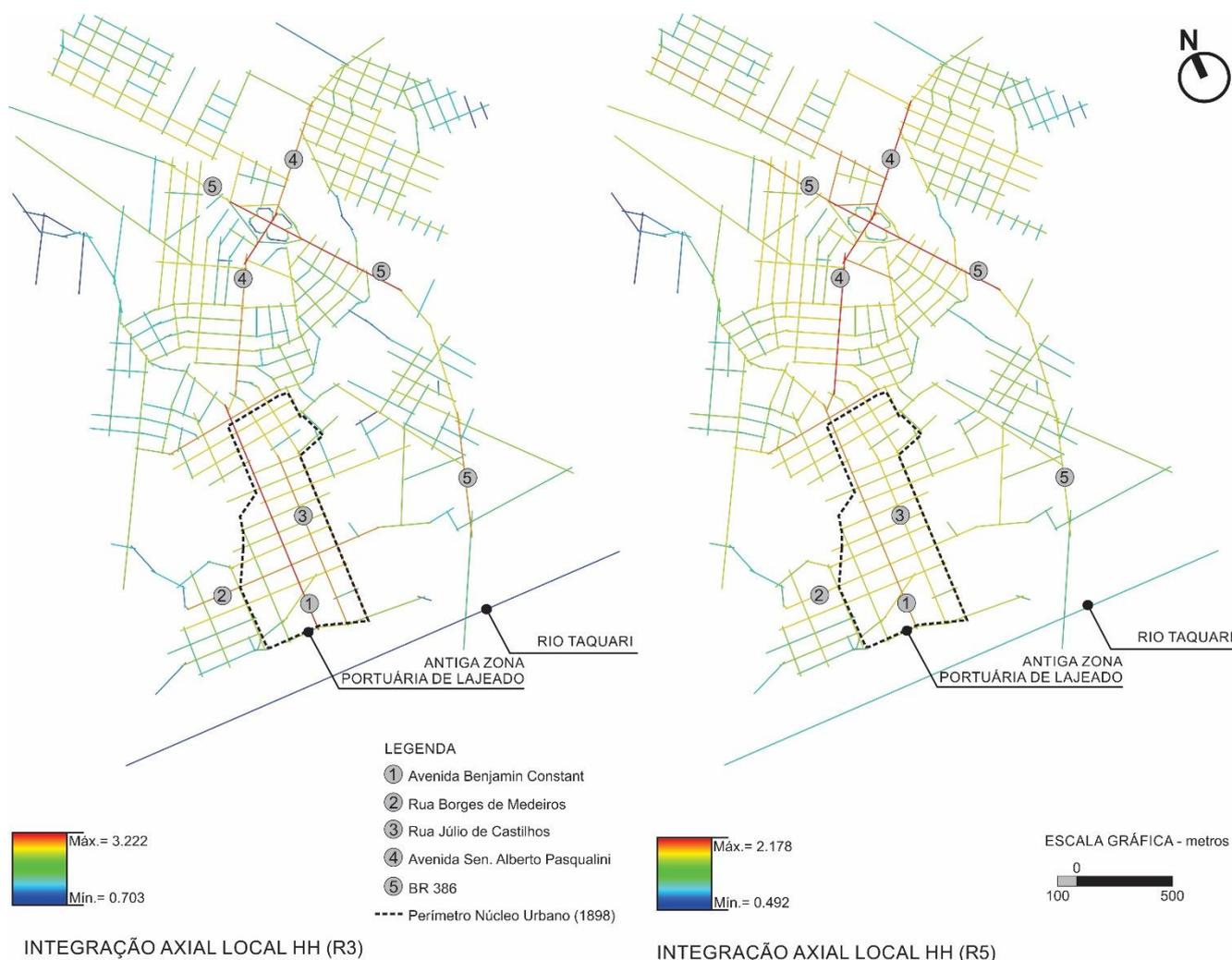
Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa de 1970, Muller (1974).

Verifica-se, através do mapa axial, que as vias de maior acessibilidade passam a ser a Avenida Senador Alberto Pasqualini e a BR 386, espaços que passaram também a capturar comércio e serviços, que se concentram sobre a linha de maior integração, uma rodovia, que impacta a forma como as áreas eminentemente residenciais vão se estruturar, tornando o sistema mais descontínuo e polarizado. O Porto e o Rio Taquari, com a perda da função de transporte e escoamento da

⁵⁰ Em todos os mapas a seguir as intersecções entre a rodovia e as ruas locais foram tratadas no Depthmap (unlink) e a conexão aparente foi removida.

produção para a rodovia BR 386, que passa a ligar a cidade a outras regiões do estado, fortalecendo o transporte rodoviário, torna-se segregado globalmente, impactando a configuração espacial e, sobretudo, deslocando o eixo da vida urbana para um trecho da rodovia.

Figura 25 – Mapa Integração Local (R3) e (R5) de Lajeado em 1970.

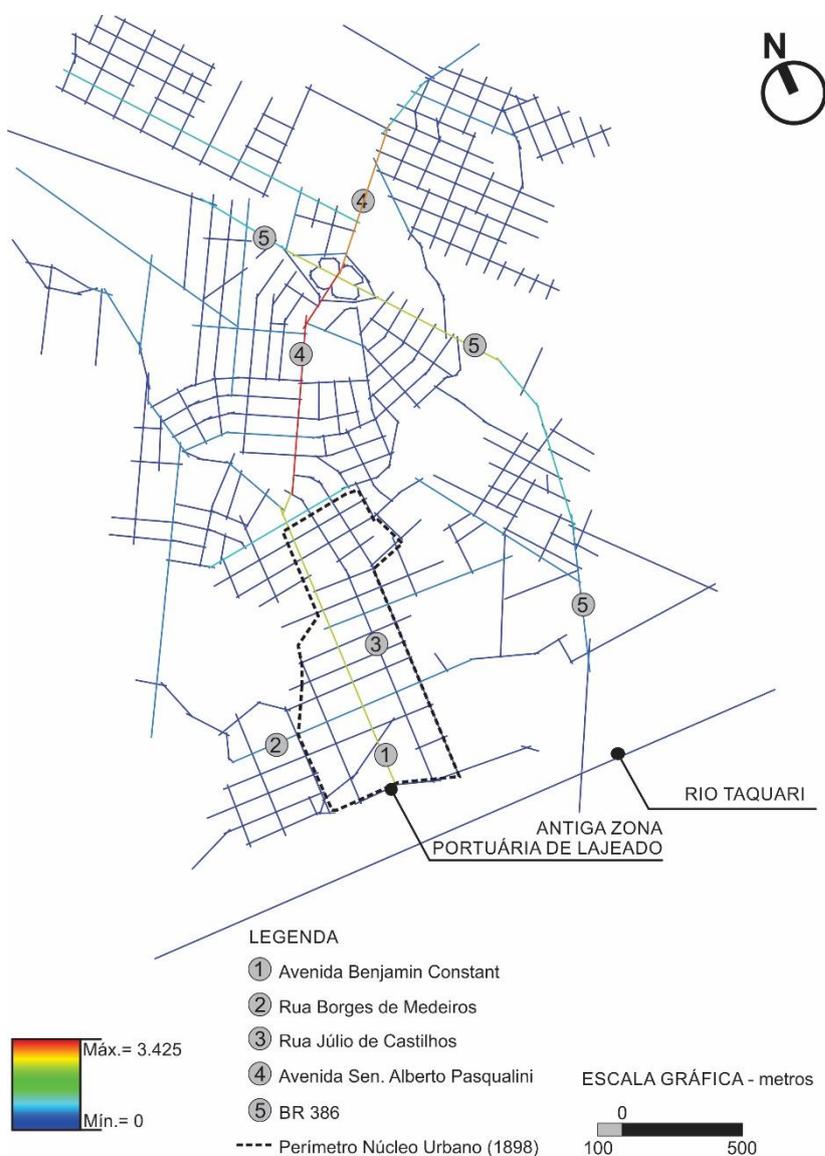


Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa de 1970, Muller (1974).

Na Figura 25, que apresenta a modelagem de Integração Local (R3 e R5) pode-se perceber que, localmente, a Avenida Benjamin Constant ainda retém o potencial de uma centralidade em vias de se tornar secundária à emergente rodovia, que passa a exercer força sobre a expansão urbana e deslocando a centralidade principal para o entroncamento entre a rodovia e a malha urbana. No mapa de Integração Local (R3) percebe-se dois núcleos de integração, um no perímetro do primeiro núcleo urbano e

o segundo na expansão da malha urbana que encontra a BR 386, demonstrando assim a mudança na configuração espacial e na dinâmica de uso do solo, mais visível em (R5). A partir disso, pode-se inferir que o sistema como um todo torna-se mais profundo, portanto mais propenso a sofrer diferenciações na localização de funções, o que significa que as funções da cidade possam se deslocar para outras regiões da mesma, ou que ainda, novas funções tenham se estabelecido. A Figura 26 apresenta os resultados da análise da medida de Choice (Rn):

Figura 26 – Mapa de Choice (Rn) de Lajeado em 1970.



Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa de 1970, Muller (1974).

A medida de Choice ressalta a importância da Avenida Alberto Pasqualini que se apresenta como rota de fácil acesso, interligada à Avenida Benjamin Constant e conectando o antigo núcleo urbano inicial (localizado ao sul) à malha urbana em expansão (ao norte).

O mapa datado de 2014 apresenta a situação atual da malha urbana. Neste, verifica-se que o sistema espacial referente foi representado em 3.534 linhas axiais, sendo que a Figura 27 apresenta os resultados da análise da Integração Global.

Figura 27 – Mapa Integração Global (Rn) de Lajeado em 2014.



Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa da Prefeitura Municipal Lajeado, Sistema Viário 2014.

Conclui-se que as vias com valores mais altos de integração passam a ser novamente a Avenida Benjamin Constant, ou melhor, seu prolongamento (L) e da

malha urbana com maior acessibilidade e malha regular diretamente conectada à BR 386 e a ERS 130, onde se concentra hoje a maior parcela do comércio, serviços, rodoviária, e os novos loteamentos residenciais da cidade. O trecho correspondente ao núcleo urbano inicial perde integração e menor potencial de movimento distribuído. No entanto, nas expansões à Oeste há uma mudança nos padrões espaciais que denotam diferenças quanto à integração. Organizada ao longo da estrada, loteamentos tipo espinha de peixe com valores mais altos de integração dão conta do deslocamento da centralidade e no seu tipo: relacionada ao movimento econômico (veicular) que organiza as expansões urbanas, sobretudo residenciais.

A Figura 28 apresenta os resultados da análise da Integração Local (R3):

Figura 28 – Mapa Integração Local (R3) de Lajeado em 2014.



Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa da Prefeitura Municipal Lajeado, Sistema Viário 2014.

Nos grafos de Integração Local (R3) percebem-se três espaços de maior integração. Um no prolongamento da Avenida Benjamin Constant, que a Figura 27 de Integração Global (Rn) também mostrava como núcleo de maior centralidade, um segundo na via conhecida como ERS 421 instalada recentemente, e onde no início da colonização, ficavam as terras agrícolas cultivadas, hoje áreas de comércio, serviços e moradia e, um terceiro espaço, definido como Perimetral 01(Avenida Amazonas) que teve sua instalação finalizada em 2012, com acesso a ERS 130 e ligação à UNIVATES. Na análise de Integração Local (R3) percebe-se claramente a atração da esfera de influência das rodovias que modificaram os padrões de produção do espaço, que passa da malha ortogonal a núcleos isolados que causam a fragmentação do território urbanizado.

Figura 29 – Mapa de Choice (Rn) de Lajeado em 2014.



Fonte: Base espacial elaborada por Scheibe, A. C., 2015, sobre mapa da Prefeitura Municipal Lajeado, Sistema Viário 2014.

A Figura 29 apresenta os resultados da análise de Choice (Rn). A medida de Choice ressalta ainda mais a centralidade da Avenida Benjamin Constant em seu prolongamento, apresentando-se como rota de fácil acesso, interligada a ERS 130 e conectando a cidade no sentido Leste-Oeste, ou seja, na direção onde a malha urbana apresenta maior expansão.

4.3 Análise Urbano - Regional – Fatores

Esse subcapítulo apresenta os resultados encontrados nas cinco variáveis adotadas na construção da análise: Fatores Populacionais, Fatores Econômicos, Fatores Sociais, Fatores Estruturais/Locacionais e Fatores Institucionais. Cabe salientar que nas três primeiras seções 4.3.1 Fatores Populacionais, 4.3.2 Fatores Econômicos e 4.3.3 Fatores Sociais são apresentados através de dados quantitativos, já nas duas últimas 4.3.4 Fatores Estruturais e 4.3.5 Fatores Institucionais a pesquisa se torna descritiva.

4.3.1 Fatores Populacionais

Como um dos fatores de maior influência no crescimento, com reflexo maior e mais imediato sobre as modificações quantitativas da cidade temos os movimentos de população na cidade e região. (MULLER, 1974)

Para a análise desse fator foi analisada a evolução numérica da população, sua distribuição na cidade e região (urbana/rural). Os indicadores populacionais foram obtidos principalmente através dos censos demográficos – IBGE e FEE- população total, urbana e rural, densidade demográfica e taxa de urbanização sempre que os dados fossem existentes.

Os dados oficiais de população total referentes à área de pesquisa existem a partir do ano de 1872, ano do 1º Censo Demográfico no Brasil. No entanto, utilizamos os dados a partir de 1890, quando os municípios de General Câmara e Venâncio Aires, antes também pertencentes ao território de Taquari, já haviam se emancipado, evitando assim um erro a mais, considerando que hoje esses municípios fazem parte do Corede Vale do Rio Pardo.

A Tabela 3 demonstra a evolução da população do ano de 1890 a 1940. Num primeiro período, que vai de 1890 até 1910, o crescimento populacional é

considerável, enquanto ainda acontece o processo de ocupação da área. Esse crescimento é visível e se dá através do crescimento natural da população já residente e também pela contínua chegada de imigrantes europeus.

Tabela 3 - Dados populacionais 1890 e evolução até o ano de 1940.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	POPULAÇÃO TOTAL 1890	POPULAÇÃO TOTAL 1910	POPULAÇÃO TOTAL 1920	POPULAÇÃO TOTAL 1940
Estrela¹	5.783	16.783	18.085	20.410
Lajeado¹	17.558	42.075	31.075	35.004
Taquari¹	11.190	12.999	16.706	22.044
Total da área de pesquisa	34.531	71.857	65.866	77.458
Rio Grande do Sul	897.455	1.594.439	2.182.713	3.320.689
Brasil	14.333.915	-	30.635.605	41.236.315

Fonte: IBGE, FEE e Muller (1974), elaborada por Scheibe, A. C, 2016. ¹ Estes municípios já eram emancipados, o nucleamento de Lajeado tinha ainda em 1890 status de distrito de Estrela e passa a ser município em 1891.

Logo após, em 1920, as taxas de crescimento diminuem devido à emigração rural, famílias desta área teriam se transferido para outras colônias agrícolas dentro do estado. Tendo isto em vista, tem-se praticamente apenas o crescimento natural da população residente. (ROCHE, 1969)

Aos anos que seguem passam a ocorrer desmembramentos no território, como o município de Arroio do Meio, que em 1934 se emancipa de Lajeado, fazendo com que este perca parcela de sua população. Mesmo assim, o município de Lajeado ainda apresenta a maior parcela da população da região.

A partir de 1950, os dados do Censo Demográfico já apresentam uma relação nominal de todos os municípios do estado do Rio Grande do Sul divididos em zonas fisiográficas⁵¹, sendo que os municípios do Vale do Taquari naquela ocasião pertencem ao que se denominava Zona da Colônia Baixa. (IBGE, 1950)

A Tabela 4 apresenta os dados populacionais em 1950, quando as sedes municipais (núcleos urbanos) já possuem número considerável de habitantes.

⁵¹ Consideradas regiões naturais, definidas apenas por suas características físicas. Zoneamento definido pelo IBGE para fins estatísticos. (MESQUITA, 1984)

Mesmo com o fortalecimento dos núcleos urbanos, a população nas sedes municipais representava apenas 16,25% da população total da região, enquanto os demais 83,75% dos habitantes estava na área rural, o que demonstra que a estrutura da área colonial era de economia basicamente agrícola.

Tabela 4 - Dados populacionais 1950.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	TAXA DE URBANIZAÇÃO (%)
Arroio do Meio¹	22.644	1.918	20.726	8,47
Bom Retiro do Sul	7.455	1.840	5.615	24,68
Canudos do Vale	4.313	130	4.183	3,01
Cruzeiro do Sul	6.129	949	5.180	15,48
Encantado¹	34.231	4.269	29.962	12,47
Estrela¹	30.825	5.756	25.069	18,67
Lajeado¹	47.710	8.149	39.561	17,08
Marques de Souza	4.877	318	4.559	6,52
Nova Bréscia	8.823	468	8.355	5,30
Paverama	5.960	872	5.088	14,63
Progresso	4.570	293	4.277	6,41
Roca Sales	9.454	1.111	8.343	11,75
Santa Clara do Sul	4.751	543	4.208	11,43
Sério	4.584	183	4.401	3,99
Tabaí	3.409	197	3.212	5,78
Taquari¹	27.884	6.438	21.446	23,09
Teutônia	8.486	559	7.927	6,59
Total da área de pesquisa	163.294	26.530	136.764	16,25
Rio Grande do Sul	4.164.821	1.421.980	2.742.841	34,14
Brasil	51.944.397	18.782.891	33.161.506	36,16

Fonte: IBGE Censo Demográfico de 1950 e FEE, elaborada por Scheibe, A. C., 2016. ¹Estes municípios já eram emancipados, os demais nucleamentos que já constam na tabela tinham na época status de vila, bairro ou distrito e sua população está contabilizada também no município (s) de origem. * Dado não encontrado. Taxa de urbanização - percentagem da população da área urbana em relação à população total.

Em 1968, o IBGE elaborou uma nova divisão regional do Brasil, publicada juntamente com os dados do Censo Demográfico de 1970. A nova divisão regional apresentava uma relação dos municípios do estado do Rio Grande do Sul com indicação de microrregiões homogêneas⁵², sendo que os municípios do Vale do

⁵² O forte crescimento da população, a expansão urbana e industrial e a ampliação da rede rodoviária alteraram a estrutura regional nas últimas décadas, tais fatores tornaram superada a antiga divisão regional baseada no conceito de região natural. Os novos estudos visavam demarcar espaços homogêneos e polarizados sob a orientação metodológica do Geógrafo francês Michel Rochefort. O espaço homogêneo definido como “forma de organização em torno da produção”, expresso por fatores físicos, sociais e econômicos. (MESQUITA, 1984)

Taquari nesta ocasião pertenciam ao que se denominava microrregião Colonial do Baixo Taquari (Arroio do Meio, Bom Retiro do Sul, Cruzeiro do Sul, Encantado, Estrela, Lajeado, Muçum, Nova Bréscia e Roca Sales) e microrregião Colonial do Alto Taquari (Anta Gorda, Arvorezinha, Ilópolis e Putinga). (IBGE, 1970)

A Tabela 5 apresenta os dados de 1970, sendo que, decorridas duas décadas, diversas localidades se emanciparam de seus municípios de origem fazendo com que estes perdessem população e não apresentassem crescimento populacional significativo.

Tabela 5 - Dados populacionais 1970.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	TAXA DE URBANIZAÇÃO (%)
Anta Gorda¹	8.375	525	7.850	6,27
Arroio do Meio¹	19.515	3.186	16.329	16,33
Arvorezinha¹	14.475	1.743	12.732	12,04
Bom Retiro do Sul¹	8.914	2.377	6.537	26,67
Canudos do Vale	4.807	209	4.598	4,35
Capitão	1.844	94	1.750	5,10
Coqueiro Baixo	3.562	236	3.326	6,63
Cruzeiro do Sul¹	8.771	1.447	7.324	16,50
Encantado¹	18.605	5.962	12.643	32,05
Estrela¹	30.752	10.516	20.236	34,20
Ilópolis¹	3.424	724	2.700	21,14
Lajeado¹	56.992	18.090	38.902	31,74
Marques de Souza	5.240	403	4.837	7,69
Muçum¹	7.923	2.188	5.735	27,62
Nova Bréscia¹	9.360	1.116	8.244	11,92
Paverama	6.548	609	5.939	9,30
Pouso Novo	3.383	162	3.221	4,79
Progresso	4.769	523	4.246	10,97
Putinga¹	6.841	615	6.226	8,99
Roca Sales¹	10.706	2.000	8.706	18,68
Santa Clara do Sul	4.879	656	4.223	13,45
Sério	5.494	208	5.286	3,79
Tabaí	3.499	27	3.472	0,77
Taquari¹	26.786	9.190	17.596	34,31
Teutônia	10.035	2.020	8.015	20,13
Travesseiro	3.235	125	3.110	3,86
Total da área de pesquisa	231.439	59.679	171.760	25,79
Rio Grande do Sul	6.664.841	3.553.006	3.111.885	53,31
Brasil	94.508.583	52.904.744	41.603.839	55,98

Fonte: IBGE Censo Demográfico de 1970 e FEE, elaborada por Scheibe, A. C., 2016. ¹Estes municípios já eram emancipados, os demais nucleamentos que já constam na tabela tinham na época status de vila, bairro ou distrito e sua população está contabilizada também no município (s) de origem.

Como é o caso do município de Arroio do Meio, do qual se emancipou parte do município de Nova Bréscia (1965), apresentando o município uma taxa de crescimento populacional negativa de -13%; e também Taquari, do qual se emancipou Bom Retiro do Sul (1959), fazendo com que a população do município de origem diminuísse -3%, mesmo com o crescimento natural.

No caso de Estrela que teve emancipado de seu território Roca Sales (1954), a população praticamente se manteve igual. Encantado é o município com maior perda populacional, com diversas emancipações durante o período; emanciparam-se os municípios de Arvorezinha, em 1959 (deste ainda se emancipou Anta Gorda em 1964), Ilópolis e Putinga, em 1964 e ainda Nova Bréscia, em 1965 (do qual parte do território também pertencia a Arroio do Meio). Com isso, a população diminuiu quase que pela metade, uma taxa de crescimento populacional negativa de -45%.

Apesar de Lajeado ter perdido parte de seu território com a emancipação de Cruzeiro do Sul (1963) teve um crescimento de 19,5% na sua população, sendo o único município da região a apresentar crescimento populacional.

Observa-se que, apesar de não haver crescimento populacional na maioria dos municípios, grande parte devido às emancipações ocorridas, a taxa de urbanização cresceu em todos eles, significando que uma parcela da população que vivia no meio rural possa ter se transferido para o núcleo urbano, que o crescimento natural tenha sido maior no núcleo urbano, ou ainda, que a área urbana tenha sido ampliada. Mesmo assim, a maior parcela da população ainda se concentrava nas áreas rurais, o que demonstra que a base da economia continuava a ser a agricultura.

No período em análise (1970), a divisão regional do IBGE era de microrregiões homogêneas; já os estudos regionais posteriores trataram o território como regiões funcionais urbanas, publicados em 1972, 1987 e 2000 definiram os níveis da hierarquia urbana e estabeleceram a delimitação das regiões de influência das cidades brasileiras, realizados a partir de questionários que investigaram a intensidade dos fluxos de consumidores em busca de bens e serviços, nos anos de 1966, 1978 e 1993. (IBGE, 2008)

A introdução de novas tecnologias, as alterações nas redes, o aprofundamento da globalização da economia brasileira e o avanço da fronteira de ocupação

imprimiram modificações marcantes no território, indicando a necessidade de atualização do quadro das regiões de influência das cidades. (IBGE, 2008)

Sendo assim, para o próximo período a ser analisado (2010) foi publicado em 2008 pelo IBGE o REGIC 2007 (Regiões de influências das cidades) atualizando assim o quadro de referência da rede urbana brasileira. Baseado na definição de cidades como “centros de gestão do território”, estabelecidos como principais nós da rede e, as regiões de influência desses centros, com base nas redes de interação que conectam as cidades. (IBGE, 2008)

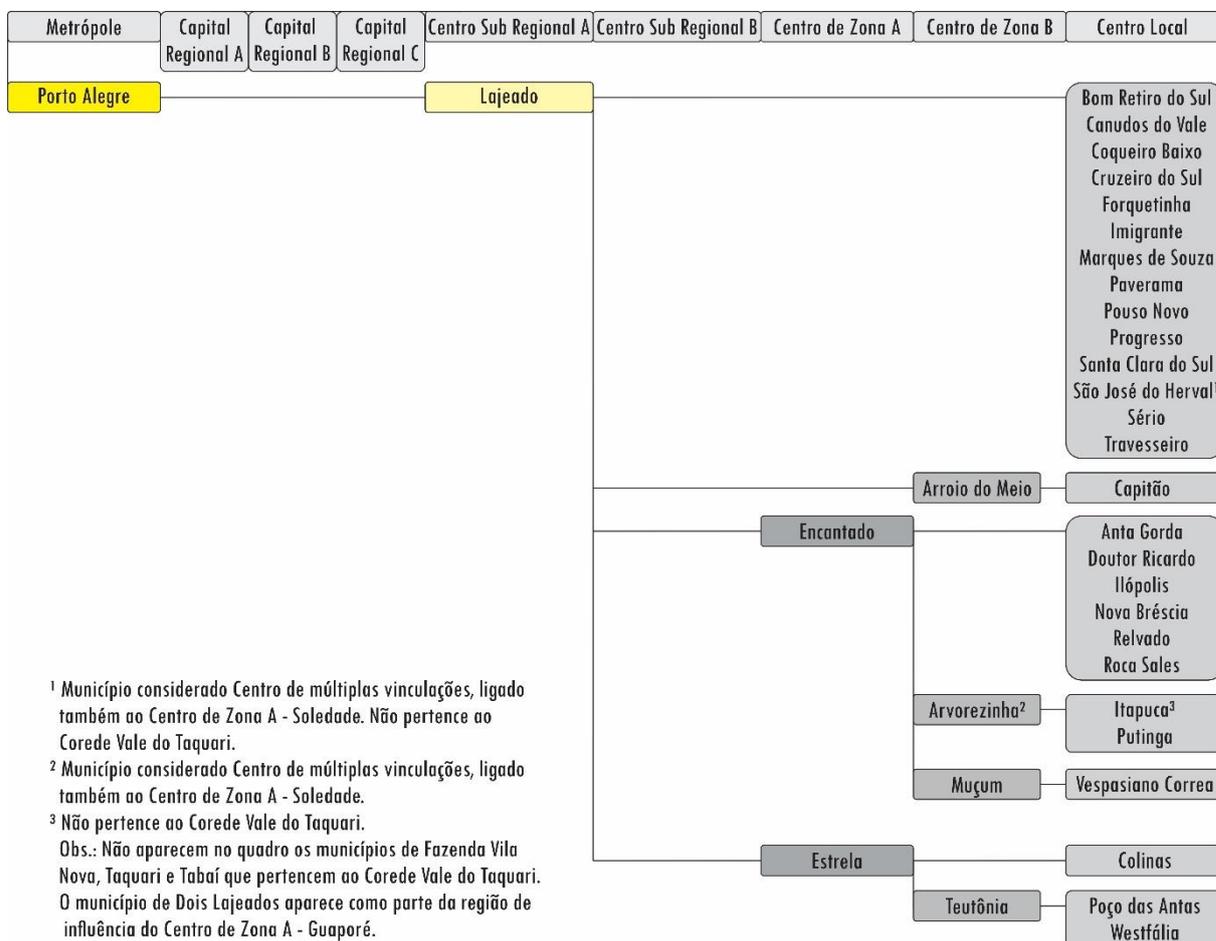
O novo estudo mostra as permanências e as modificações na rede urbana brasileira. O avanço da divisão técnica e territorial do trabalho e as transformações decorrentes das novas formas de comunicação ampliaram a organização em: redes de produção e distribuição, de prestação de serviços, de gestão política e econômica - cujos nós, são constituídos pelas cidades. Nesse contexto, “a idéia de rede [...] chama a atenção para a complexidade das interações espaciais, resultantes do conjunto de ações desencadeadas em lugares mais ou menos longínquos” (DIAS, 2005, p. 23) ou ainda, como observa Offner (2000), atualmente convivem dois tipos de sistema urbano - o sistema de localidades centrais, com regiões formadas no entorno dos centros, e o sistema reticular, em que a cidade funciona como nó de uma rede mundial.

Como já foi dito no início da análise dos dados populacionais, os estudos do IBGE eram basicamente para a realização de levantamentos de dados estatísticos, no entanto, estes últimos estudos, de acordo com os objetivos daquele Instituto, têm também a finalidade de colaborar tanto para o planejamento da localização de investimentos e da implantação de serviços (públicos e privados) em bases territoriais, quanto como quadro de referência para pesquisas de avaliação das condições de acesso da população aos serviços. (IBGE, 2008)

Segue a Figura 30 com o organograma que consta no estudo do IBGE – Regic 2007, que nos mostra a região de influência de Porto Alegre em relação ao município de Lajeado e os municípios sob influência do mesmo. Com o organograma é possível perceber que a divisão regional político-administrativa do Corede Vale do Taquari aparece de forma similar neste estudo do IBGE, que tem como base as influências das cidades, sendo que praticamente todos os municípios que pertencem ao Corede

aparecem na lista, o que enfatiza a importância e ligação de tais municípios na região em que estão inseridos.

Figura 30 – Organograma Região de Influência de Porto Alegre, 2007.



Fonte: IBGE – Regic 2007, adaptado por Scheibe, A. C., 2016.

A Tabela 6 apresenta os dados de 2010, sendo que Lajeado, considerado Centro Sub Regional A pelo IBGE devido sua influência sobre os demais municípios, aparece com a maior população residente, 71.445 habitantes, a maior taxa de urbanização chegando a 99,6%, superando a média do estado que chega a 85,1% e consequentemente a menor população rural, com apenas 265 habitantes. Na tabela consta também o dado referente à densidade demográfica, sendo que o município de Lajeado assume o maior índice, 793,06 habitantes/km², quando a média estadual é de apenas 39,79 habitantes/km² e a brasileira fica em 22,43 habitantes/km². O município apresenta uma taxa de crescimento populacional equivalente a 25,4%, o que representa o dobro da média da área de pesquisa, porém menos da metade da média do estado que é de 60,5%. (Ver Tabela 21, Apêndice 01)

Tabela 6 - Dados populacionais 2010.

MUNICÍPIOS VALE DO TAQUARI	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	TAXA DE URBANIZAÇÃO (%)	ÁREA TOTAL Km ²	DENS. DEMOG. Hab/Km ²
Anta Gorda	6.073	2.331	3.742	38,40	243,00	25,00
Arroio do Meio	18.783	14.663	4.120	78,10	158,00	118,91
Arvorezinha	10.225	6.273	3.952	61,30	271,60	37,64
Bom Retiro do Sul	11.472	9.162	2.310	79,90	102,30	112,11
Canudos do Vale	1.807	411	1.396	22,70	81,90	22,06
Capitão	2.636	1.147	1.489	43,50	74,00	35,64
Colinas	2.420	1.105	1.315	45,70	58,40	41,46
Coqueiro Baixo	1.528	282	1.246	18,50	112,30	13,61
Cruzeiro do Sul	12.320	7.476	4.844	60,70	155,60	79,20
Dois Lajeados	3.278	1.564	1.714	47,70	133,40	24,58
Doutor Ricardo	2.030	693	1.337	34,10	108,40	18,72
Encantado	20.510	17.879	2.631	87,20	139,20	147,38
Estrela	30.619	25.913	4.706	84,60	184,20	166,25
Fazenda Vilanova	3.697	2.013	1.684	54,40	84,80	43,60
Forquetinha	2.479	468	2.011	18,90	93,60	26,49
Ilópolis	4.102	2.207	1.895	53,80	116,50	35,22
Imigrante	3.023	1.499	1.524	49,60	73,40	41,21
Lajeado	71.445	71.180	265	99,60	90,10	793,06
Marques de Souza	4.068	1.545	2.523	38,00	125,20	32,50
Muçum	4.791	4.044	747	84,40	110,90	43,20
Nova Brésia	3.184	1.511	1.673	47,50	102,80	30,97
Paverama	8.044	4.098	3.946	50,90	171,90	46,80
Poço das Antas	2.017	861	1.156	42,70	65,10	31,00
Pouso Novo	1.875	632	1.243	33,70	106,50	17,60
Progresso	6.163	1.873	4.290	30,40	255,90	24,09
Putinga	4.141	1.577	2.564	38,10	205,10	20,19
Relvado	2.155	734	1.421	34,10	123,40	17,46
Roca Sales	10.284	6.600	3.684	64,20	208,60	49,29
Santa Clara do Sul	5.697	2.855	2.842	50,10	86,60	65,75
Sério	2.281	530	1.751	23,20	99,60	22,90
Tabaí	4.131	1.246	2.885	30,20	94,80	43,60
Taquari	26.092	21.875	4.217	83,80	350,00	74,56
Teutônia	27.272	23.322	3.950	85,50	178,60	152,68
Travesseiro	2.314	887	1.427	38,30	81,10	28,52
Vespasiano Correa	1.974	406	1.568	20,60	113,90	17,33
Westfalia	2.793	1.130	1.663	40,50	64,00	43,64
Total da área	327.723	241.992	85.731	73,84	4.824,700	67,90
Rio Grande do Sul	10.693.929	9.100.291	1.593.638	85,10	281.731,445	39,79
Brasil	190.732.694	160.925.792	29.830.007	84,37	8.515.767,049	22,43

Fonte: IBGE Censo Demográfico de 2010 e FEE, elaborada por Scheibe, A. C., 2016.

A alta taxa de urbanização em Lajeado se deve em grande parte à redução significativa da área rural, via sucessivas ampliações do perímetro urbano da cidade, ocorridas através de decisões político-administrativas. Em 1973 a área urbana correspondia a 23,85 km², em 1992 a mesma subiu para 41,45 km², em 1998 já era de 78,22 km² e hoje é de 79,87 km², enquanto a área rural corresponde a apenas 10,548 km². Tal discrepância pode ser observada também na quantidade de habitantes para zona urbana e rural e que foi diminuindo consideravelmente com o passar dos anos.

O segundo município em termos de população residente é Estrela, com 30.619 habitantes, porém, com taxa de urbanização de 84,6%, inferior à média estadual, com crescimento populacional de -0,4%, ou seja, a população passou a residir em maior número na área urbana, porém, praticamente não houve alteração no número de habitantes do município.

Analisando todos os municípios do Corede quanto ao seu crescimento populacional em relação ao período anterior (1970), é possível destacar os quatro que mais cresceram: Teutônia (171,8%), Capitão (43%), Cruzeiro do Sul (40,5%) e Progresso (29,2%) tiveram as taxas mais elevadas de crescimento, com destaque para Teutônia, que praticamente triplicou sua população. Enquanto isso, Canudos do Vale (-62,4%), Coqueiro Baixo (-57,1%), Nova Bréscia (-66%) e Pouso Novo (-44,6%), todos municípios de pequeno porte, com menos de 5 mil habitantes, tiveram ainda grande perda de população.

De modo geral, o crescimento da população da área de estudo é significativo, apresentando taxas mais altas que o crescimento natural. A área apresenta taxa de urbanização de 73,84%, o que fica abaixo da média do estado, que é de 85,10%, e do país, que é de 84,37%, mas apresenta densidade demográfica de 67,9%, maior que a estadual, que é 39,79%, e a brasileira, que é de 22,43%.

4.3.2 Fatores Econômicos

Também considerado fator de maior influência no crescimento das cidades, as atividades econômicas são divididas por setores: enquanto o setor rural é normalmente responsável pela configuração regional e por certo grupo de funções urbanas, os setores secundário e terciário são setores urbanos propriamente ditos, conseqüentemente sua estrutura e evolução aparecem em correlação com a evolução da população. (MULLER, 1974)

Para a análise desse fator será estudada a economia local e regional. Busca-se na evolução da economia identificar quais setores, primário (agropecuária), secundário (indústria) e terciário (comércio e serviços) tenham tido maior influência no crescimento da cidade e da região. Os indicadores econômicos foram obtidos através dos censos econômicos – IBGE, FEE e nos dados de Muller (1974) - Produto Interno Bruto (PIB), Produto Interno Bruto per capita (PIB per capita), Valor Adicionado Bruto (VAB) total e por setor (agropecuário, serviços e industrial).

Para o primeiro período de análise (1855 – 1900), que definimos como sendo o ano de 1890, não foram encontrados dados estatísticos específicos, portanto, faz-se uma descrição da economia da região à época.

Como vimos, durante a descrição da ocupação do território, e nos anos seguintes, a cidade de Lajeado e sua região, era uma área de colônia, ou seja, baseada na pequena e média propriedade familiar com exploração de diversas culturas agrícolas. Sendo que nessas propriedades, mora e trabalha toda a família, portanto na época não existiam empregados assalariados, e a produção era praticamente de subsistência.

A policultura destas áreas coloniais, de origem alemã, caracterizava-se por culturas agrícolas tradicionalmente predominantes como: milho, mandioca, batata inglesa, batata doce, feijão, trigo, soja, fumo, cebola e cana - de - açúcar, sendo que o milho ocupava a maior parte da área de produção, e conforme havia excedente de produção este era comercializado. Associadas às culturas agrícolas estavam a produção de suínos (transformação em banha e toucinho) e a pecuária leiteira. (MULLER, 1974)

Os núcleos urbanos que foram surgindo tinham a finalidade de servir ao setor rural, tinham alguns serviços mínimos como a capela, escola, pequeno comércio,

moinho para moer grãos, serrarias para corte de madeira, a administração pública mínima, barbeiro, alfaiate e em alguns casos cooperativas. (MULLER, 1974)

Sabe-se que entre os primeiros imigrantes, encontravam-se mais artesãos e profissionais, do que agricultores. No entanto, a maior parte deles, devido às circunstâncias, teve que trabalhar na agricultura. Mesmo assim, o espírito criador dos colonos, fazia com que exercessem suas habilidades simultaneamente, e tentassem produzir bens que por seu isolamento ou situação financeira não podiam comprar. (MULLER, 1974)

No Vale do Taquari não foi diferente, existia o que se pode chamar de “artesanato rural”, que serve para a elaboração do produto rural. Como a pré-elaboração da cana-de-açúcar, transformada em melado, açúcar e cachaça no próprio estabelecimento rural, através das moendas de cana e alambiques. Encontravam-se também, as refinarias de banha, principalmente em Lajeado e Estrela; os socadores de erva-mate e de mandioca, e os moinhos para a moagem de grãos. (MULLER, 1974)

E ainda, o “artesanato de apoio rural”, que fornece aos produtores implementos para sua produção. Existiam os que faziam ferramentas, facas, facões, construtores de carroças, os curtidores de couro que fabricavam tamancos e chinelos. E ainda as olarias, de tijolos e telhas, assim como os profissionais ligados à construção, pedreiro, carpinteiro, marceneiro e ferreiro. Como típico da colonização alemã surge também, o cervejeiro. (MULLER, 1974)

Para o segundo período (1900-1964), utiliza-se os dados de 1950, com os seguintes indicadores quantitativos: as culturas agrícolas predominantes, a população pecuária, o número de estabelecimentos agropecuários, industriais, comerciais e o pessoal ocupado em cada setor. Através destes quantitativos apresenta-se um panorama da economia local e regional no período.

A Tabela 7, apresenta as culturas predominantes. É possível observar que em 1950, o milho, era a cultura com maior área cultivada em hectares na área de estudo, seguido pelo trigo e pela mandioca. As maiores áreas cultivadas de milho eram em ordem de grandeza, Encantado, Lajeado e Estrela. Destaca-se a cidade de Encantado na produção do trigo.

Tabela 7 – Principais Culturas Agrícolas – área cultivada (em ha).

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	CULTURAS AGRÍCOLAS - ÁREA CULTIVADA EM HA (hectares) - 1950								
	Arroz	Milho	Trigo	Feijão	Batata Inglesa	Mandioca (aipim)	Cana	Fumo	Soja
Arroio do Meio	467	11.397	1.965	1.528	86	1.239	857	118	0
Encantado	907	23.085	7.502	3.279	28	524	404	6	0
Estrela	380	16.522	2.082	642	297	4.056	3.057	45	0
Lajeado	1.342	18.412	2.814	2.403	245	2.623	1.657	621	0
Taquari	748	7.368	231	1.035	45	3.789	1.224	6	0
Total da área	3.844	76.784	14.594	8.887	701	12.231	7.199	796	0

Fonte: IBGE (Censo Econômico 1950) e Muller (1974), elaborada por Scheibe, A. C, 2016.

Tabela 8 - Principais Culturas Agrícolas – produção em toneladas.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	CULTURAS AGRÍCOLAS - PRODUÇÃO EM TONELADAS - 1950								
	Arroz	Milho	Trigo	Feijão	Batata Inglesa	Mandioca (aipim)	Cana	Fumo	Soja
Arroio do Meio	402	15.815	1.712	1.028	315	20.160	11.230	241	217
Encantado	557	36.579	4.315	1.805	152	5.266	3.750	16	21
Estrela	325	17.718	1.190	516	810	55.089	42.554	109	128
Lajeado	1.333	23.351	2.514	1.839	728	34.005	25.071	1.587	21
Taquari	633	7.557	130	687	126	33.710	13.659	12	0
Total da área	3.250	101.020	9.861	5.875	2.131	148.230	96.264	1.965	387

Fonte: IBGE (Censo Econômico 1970) e Muller (1974), elaborada por Scheibe, A. C, 2016. Aparece aqui a produção de soja, sendo que no quadro anterior esta aparece nula, como nesta tabela aparece como unidade de medida a tonelada, acredita-se que na anterior não apareça devido à unidade ser o hectare, e não tenham sido computadas as áreas menores a 1 hectare que já cultivavam a soja.

A Tabela 8, apresenta as principais culturas agrícolas, analisadas quanto a sua produção em toneladas. A mandioca é o produto em destaque na região, seguido pelo milho e pela cana-de-açúcar. Sendo que a maior produção de mandioca era do município de Estrela, seguido de Lajeado e Taquari. A produção de milho era maior no município de Encantado, Lajeado e Estrela. Sendo assim, o milho, a mandioca e a cana-de-açúcar eram os principais produtos agrícolas cultivados na época na região do Vale do Taquari.

A Tabela 9, mostra a produção animal, ressalta-se aqui os rebanhos bovino e suíno, e as aves (galinhas) que aparecem como principais neste setor da produção. A produção de galinhas aparece como principal, tanto na região quanto nos municípios individualmente, em segundo aparece o rebanho suíno e por último e

bovino. Conforme cresce o rebanho bovino, aumenta também a produção de leite, que é quase equivalente em Lajeado e Estrela.

Tabela 9 – População Pecuária em 1950 (Número de cabeças por espécie).

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	POPULAÇÃO PECUÁRIA 1950 (Número de cabeças por espécie)			
	BOVINOS	SUÍNOS	GALINHAS	LEITE (1000 litros)
Arroio do Meio	15.093	69.409	126.701	4.866
Encantado	21.919	95.170	180.014	6.858
Estrela	27.935	117.471	164.352	10.084
Lajeado	27.744	119.549	234.524	8.842
Taquari	21.328	33.852	73.847	3.129
Total da área	114.019	435.451	779.438	33.779

Fonte: IBGE (Censo Econômico 1950) elaborada por Scheibe, A. C, 2016.

A produção e beneficiamento de leite e de outros laticínios como o queijo, começa a receber incentivo para o desenvolvimento destes no setor industrial, promovido por órgãos públicos, principalmente a partir de 1960. (MULLER, 1974)

Quanto à estrutura da propriedade rural, apresenta-se a Tabela 10, que mostra o número de estabelecimentos rurais e o número de pessoal ocupado nestas propriedades.

Lajeado aparece com o maior número de propriedades, e também de pessoal ocupado total.

Tabela 10 – Número de Estabelecimentos Agropecuários em 1950 e Pessoal Ocupado.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	NÚMERO ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS 1950			
	Nº ESTABEL.	P. O.TOTAL	P.O. MEMBROS FAMÍLIA	P.O. EMPREGADOS
Arroio do Meio	2.842	12.253	11.970	283
Encantado	3.878	15.005	14.459	546
Estrela	4.035	13.197	12.531	666
Lajeado	5.407	17.744	16.737	1.007
Taquari	2.643	7.667	6.937	730
Total da área	18.805	65.866	62.634	3.232

Fonte: FEE (Censo Econômico 1950) elaborada por Scheibe, A. C, 2016.

Conclui-se, que neste período, a mão-de-obra nas propriedades ainda era familiar, como anteriormente. No geral, o número de empregados não chegava a 5% do total de pessoal ocupado em cada estabelecimento.

A média de pessoas ocupadas por estabelecimento, em 1920, era de 2 pessoas (MULLER, 1974) e em 1950, como mostra a tabela se calcularmos a média, chega a quase 4.

No setor secundário, a indústria, ainda não se tem dados muito específicos, visto que é neste período que começa a se desenvolver a indústria na região. A Tabela 11, apresenta o número de estabelecimentos e o pessoal ocupado neste setor. Percebe-se que, em grande parte situam-se nas cidades de Estrela e Lajeado, porém, são números baixos de estabelecimentos se comparados aos estabelecimentos rurais. Com uma média de 3,75 pessoas ocupadas por estabelecimento.

Tabela 11 - Número de Estabelecimentos Industriais em 1950 e Pessoal Ocupado.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	NÚMERO ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS 1950		
	Nº ESTABEL.	P. O.TOTAL	P.O. OPERÁRIOS
Arroio do Meio	89	248	111
Encantado	127	638	423
Estrela	321	996	546
Lajeado	208	917	570
Taquari	120	451	307
Total da área	865	3.250	1.957

Fonte: IBGE (Censo Econômico 1950) elaborada por Scheibe, A. C, 2016.

Segundo apresentado por Muller (1974) para o ano de 1960, sabe-se que as tipologias, são de fábricas de bens de consumo, bens intermediários e duráveis. Porém, mais numerosas nos bens de consumo como: produtos alimentares (óleos comestíveis, chocolates, frigoríficos e laticínios), principalmente em Lajeado e Estrela; bebidas; couros, em Estrela e Arroio do Meio. Assim como vestuário, calçados e artefatos de tecido. E o fumo, beneficiamento da folha, em Lajeado, com a instalação da indústria da Souza Cruz no município.

Os bens intermediários e duráveis, eram provindos de indústrias extrativas, em Bom Retiro do Sul (extração de arenito) e Lajeado (olarias e lapidarias de pedras semipreciosas). Além disso, a metalurgia (Estrela), materiais elétricos, madeira

serrarias e fábricas de móveis em Lajeado. Sabe-se também que apesar de Estrela possuir maior número de indústrias, metade destas situavam-se no interior do município, enquanto que em Lajeado, as indústrias se concentravam na cidade. (MULLER, 1974)

Surge aí um setor industrial, baseado na produção da região, baseado nas necessidades deste setor. Pode-se perceber que o surgimento da indústria também acelera o crescimento urbano.

O setor terciário, surge com a produção colonial. Segundo Singer (1969) a colônia, com sua densidade e sua crescente produção, foi fator importante para a criação de um comércio interno no estado do Rio Grande do Sul. De acordo com aquele autor, em 1861, o charque e o couro representavam 74,9% das exportações no estado, enquanto os produtos coloniais apenas 5,4%. Porcentagem essa, que se alterou em 1894, quando o charque e o couro representavam ainda 42,2%, mas os produtos coloniais já eram 32,4% das exportações.

Na própria colônia, forma-se uma estrutura de comercialização. O comerciante da picada, compra a produção excedente do colono, no início por escambo e mais tarde por um sistema de troca, crédito e pagamento. O comerciante, vai acumulando capital e, torna-se por vezes, o transportador da produção da colônia para as cidades maiores. Existiam também os caixeiros viajantes, que traziam os produtos da capital para vender no interior. Estes dois, se constituem nos propulsores dos fluxos de bens que relacionam a cidade com outras regiões. Anos depois, em alguns lugares, e com a compreensão e união dos colonos, essa função passou a ser das cooperativas. (MULLER, 1974)

Apresenta-se aqui, a Tabela 12, onde constam os dados do comércio existente nos anos 1950. Divididos entre os estabelecimentos comerciais varejistas e atacadistas, apresentando também o pessoal ocupado em cada setor.

O município de Lajeado aparece com o maior número de estabelecimentos nos dois tipos de comércio, porém, o comércio varejista (com venda direta ao consumidor final) tem um número mais relevante de estabelecimentos, muito provavelmente devido ao porte da cidade e ao tipo de consumo. Não se tem dados quanto ao tipo específico de mercadoria que era comercializado, muito provavelmente algumas das

manufaturas da própria colônia como banha, utensílios domésticos e para a produção, calçados, etc.

Tabela 12 - Número de Estabelecimentos Comerciais Varejistas/ Atacadistas em 1950 e Pessoal Ocupado.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	NÚMERO ESTABELECEMENTOS COMERCIAIS VAREJISTA 1950				NÚMERO ESTABELECEMENTOS COMERCIAIS ATACADISTA 1950			
	Nº ESTABEL.	P.O. TOTAL	P.O. ADMIN.	P.O. EMPREG.	Nº ESTABEL.	P.O. TOTAL	P.O. ADMIN.	P.O. EMPREG.
Arroio do Meio	100	221	116	105	7	14	6	8
Encantado	136	387	176	211	15	57	14	43
Estrela	168	322	195	127	12	43	15	28
Lajeado	247	483	280	203	26	156	44	112
Taquari	155	298	155	143	9	52	17	35
Total da área	806	1.711	922	789	69	322	96	226

Fonte: IBGE (Censo Econômico 1950) elaborada por Scheibe, A. C., 2016.

O setor terciário, o da prestação de serviços, tanto em Lajeado quanto em toda região baseava-se nos serviços ligados à vida das populações rurais e a produção. Tais serviços provinham das chamadas “profissões raras”, como por exemplo o sapateiro, o alfaiate, o marceneiro, e os serviços ligados a navegação, como os carpinteiros, carreteiros. Sendo que início dos anos 1960, a região mostra, Lajeado com 63 representantes de serviços raros, 16 em Arroio do Meio e 3 em Cruzeiro do Sul (Vila de São Gabriel na época), entre eles advogado, avaliador, agrimensor, cinema, construtor, dentista, farmácia, fotógrafo, guarda-livros, médico e agência de seguros. (MULLER, 1974)

O que distingue Lajeado dos demais municípios no período é justamente o comércio e a prestação de serviços, devido ao incremento populacional, teve condições de expandir o comércio e além de servir a população local passou a atender também a região.

O terceiro período (1964 – 1988), apresenta os dados de 1970, como mostra a Tabela 13. O milho aparece como sendo a cultura com maior área cultivada em todos os municípios da região. Aparece aí a soja, como segundo produto com maior área cultivada e em terceiro o feijão.

Tabela 13 - Principais Culturas Agrícolas – área cultivada (em ha).

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	CULTURAS AGRÍCOLAS - ÁREA CULTIVADA EM HA (hectares) - 1970									
	Arroz	Milho	Trigo	Feijão	Batata Inglesa	Mandioca (aipim)	Cana	Fumo	Soja	Batata Doce
Anta Gorda	70	6.500	900	420	30	25	120	92	600	110
Arroio do Meio	40	15.200	670	1.765	230	630	472	70	1.200	560
Arvorezinha	20	2.500	2.000	800	25	10	10	300	30	0
B. Retiro do Sul	31	7.000	0	290	18	250	250	25	40	35
Cruzeiro do Sul	500	2.410	20	1.100	130	50	190	125	690	55
Encantado	200	9.200	1.900	1.200	20	70	220	100	800	200
Estrela	263	9.305	432	522	225	782	3.170	80	2.920	1.032
Ilópolis	50	3.500	420	230	10	25	80	50	156	72
Lajeado	250	25.000	3.600	6.390	800	560	480	14.200	7.000	425
Muçum	165	4.800	1.300	980	135	200	1.100	42	1.500	100
Nova Bréscia	40	11.800	640	1.220	150	250	225	30	800	120
Putinga	80	5.600	800	360	20	25	80	90	580	120
Roca Sales	0	8.500	300	200	135	60	400	0	180	260
Taquari	1.863	6.400	0	300	20	500	300	15	1.700	75
Total da área	3.572	117.715	12.982	15.777	1.948	3.437	7.097	15.219	18.196	3.164

Fonte: IBGE, Anuário Estatístico do RS 1970, elaborada por Scheibe, A. C, 2016.

Em relação ao período anterior, cresce consideravelmente a área de plantação do milho em toda região. A soja, que antes não aparecia entre os produtos, agora ganha destaque como segundo em maior área, com produção em todos os municípios. Merece destaque o crescimento da área de produção de fumo em Lajeado, que no período anterior ainda era incipiente.

Quando analisado quanto a produção em toneladas, o terceiro período, 1970, apresenta os dados disponíveis, como mostra a Tabela 14. O milho aparece novamente como sendo a cultura com maior produção em todos os municípios da região. Aparece aí a cana-de-açúcar, como segundo produto mais produzido, e em terceiro a batata doce. Decai consideravelmente a produção de mandioca que no período anterior era a cultura mais produzida. O município de Lajeado destaca-se na produção de milho e em especial na produção de fumo, que ocorre praticamente só no município.

Tabela 14 - Principais Culturas Agrícolas – produção em toneladas.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	CULTURAS AGRÍCOLAS - PRODUÇÃO EM TONELADAS - 1970									
	Arroz	Milho	Trigo	Feijão	Batata Inglesa	Mandioca (aipim)	Cana	Fumo	Soja	Batata Doce
Anta Gorda	109	10.920	864	302	162	250	1.440	124	1.030	1.320
Arroio do Meio	103	20.064	978	1.906	2.070	6.200	4.720	53	1.800	11.200
Arvorezinha	30	1.800	1.800	384	45	60	100	315	14	0
B. Retiro do Sul	92	6.300	0	174	101	2.000	3.500	15	54	330
Cruzeiro do Sul	1.200	3.615	24	1.266	1.560	1.000	3.800	150	1.035	700
Encantado	312	13.800	2.052	1.152	113	700	2.640	180	1.440	2.400
Estrela	395	13.958	311	423	1.756	10.948	50.720	60	3.154	10.320
Ilópolis	75	5.460	378	166	50	250	960	70	243	864
Lajeado	600	37.500	4.320	7.381	8.880	11.200	9.600	17.040	10.500	8.500
Muçum	99	10.080	702	882	243	1.600	22.000	28	2.700	600
Nova Bréscia	106	15.576	832	1.171	1.350	2.500	2.025	23	1.200	1.400
Putinga	144	1.080	768	216	108	250	960	124	1.044	1.440
Roca Sales	0	10.200	300	300	843	600	8.000	0	378	2.600
Taquari	5.058	6.120	0	180	111	4.500	4.200	9	2.040	425
Total da área	8.323	156.473	13.329	15.903	17.392	42.058	114.665	18.191	26.632	42.099

Fonte: IBGE, Anuário Estatístico do RS 1970, elaborada por Scheibe, A. C, 2016.

A Tabela 15, mostra a produção animal, ressalta-se aqui os rebanhos bovino e suíno, e as aves (galinhas, galos, frangos e pintos). A produção de aves aparece novamente como principal, agora com o incremento de produção de galos, frangos e pintos, tanto na região quanto nos municípios individualmente. O crescimento do rebanho bovino, aumenta também a produção de leite, que continua, quase equivalente em Lajeado e Estrela. O município de Lajeado é destaque, o maior produtor de todas as espécies, fica atrás de Estrela apenas na produção de leite.

Quanto à estrutura da propriedade rural em 1970, apresenta-se a Tabela 16, que mostra o número de estabelecimentos rurais e o número de pessoal ocupado nestas propriedades. Comparado ao período anterior, há um aumento de quase 70% no número de estabelecimentos, o que ocorre devido às emancipações municipais e às subdivisões nas propriedades, ocasionando também a redução de tamanho de cada área. O município de Lajeado se destaca, tendo 21% do número total de estabelecimentos.

Tabela 15 - População Pecuária em 1970 (Número de cabeças por espécie).

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	POPULAÇÃO PECUÁRIA 1970 (Número de cabeças por espécie)					PRODUÇÃO DE LEITE
	BOVINOS	SUÍNOS	GALINHAS	GALOS	FRANGOS E PINTOS	LEITE (1000 litros)
Anta Gorda	7.520	28.224	20.400	2.000	21.000	2.298
Arroio do Meio	22.958	56.364	72.100	7.350	15.050	7.138
Arvorezinha	14.230	38.931	19.000	2.800	29.000	2.771
Bom Retiro do Sul	11.157	8.267	20.000	5.000	20.000	1.990
Cruzeiro do Sul	11.069	21.547	43.800	4.400	53.000	2.768
Encantado	12.935	38.349	30.000	3.000	36.000	4.009
Estrela	39.466	810.110	163.000	27.000	148.000	17.699
Ilópolis	2.455	6.919	20.000	3.000	18.000	563
Lajeado	45.705	107.835	410.000	41.500	540.000	11.995
Muçum	8.384	19.297	38.000	5.000	30.350	2.692
Nova Bréscia	7.765	15.932	28.100	3.000	7.500	1.855
Putinga	5.911	28.548	15.000	1.500	18.000	1.720
Roca Sales	12.605	40.059	72.000	24.500	77.300	3.528
Taquari	33.988	38.278	30.000	5.000	35.000	6.369
Total da área	236.148	1.258.660	981.400	135.050	1.048.200	67.395

Fonte: IBGE, Censo Agropecuário 1970, elaborada por Scheibe, A. C., 2016.

Tabela 16 - Número de Estabelecimentos Agropecuários em 1970 e Pessoal Ocupado.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	NÚMERO ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS 1970				
	Nº ESTABEL.	P. O. TOTAL	P.O. MEM. FAMÍLIA	P.O. EMPREGADOS	PARCEIROS/ OUTROS
Anta Gorda	1.185	3.929	3.788	134	7
Arroio do Meio	2.957	9.088	8.935	128	25
Arvorezinha	2.095	7.154	6.776	274	104
Bom Retiro do Sul	1.209	2.961	2.809	117	35
Cruzeiro do Sul	1.128	3.961	3.789	62	110
Encantado	2.108	7.208	7.163	40	5
Estrela	4.265	12.380	11.613	384	383
Ilópolis	469	1.063	1.003	58	2
Lajeado	6.643	21.108	20.476	410	222
Muçum	1.398	3.410	3.309	87	14
Nova Bréscia	1.175	3.923	3.832	84	7
Putinga	885	3.362	3.343	17	0
Roca Sales	1.824	4.760	4.590	73	97
Taquari	4.306	8.669	8.024	519	126
Total da área	31.647	92.976	89.450	2.387	1.137

Fonte: IBGE (Censo Econômico 1970) elaborada por Scheibe, A. C., 2016.

Neste período, a mão-de-obra nas propriedades rurais continuava a ser familiar, como anteriormente. No geral, o número de empregados/ parceiros e outros não chegava a 4 % do total de pessoal ocupado em cada estabelecimento. Já a média de pessoas ocupadas por estabelecimento, que em 1950, chegava a quase 4, agora é de apenas 2,9 pessoas por propriedade, causada em grande parte, pela subdivisão das propriedades, expansão do comércio e serviços.

No setor secundário, a indústria, houve uma estabilização. A Tabela 17, apresenta o número de estabelecimentos e o pessoal ocupado neste setor. Percebe-se que, grande parte dos estabelecimentos situam-se ainda nas cidades de Estrela e Lajeado. Porém, no geral, o número de estabelecimentos é o mesmo de 1950, o que aumenta é a média de pessoas por estabelecimento, que era 3,75 e passa a 6,63 pessoas. Sabe-se que, pelo Censo do IBGE que, óleos e gorduras vegetais eram produzidas nos municípios da região, havia um estabelecimento em Lajeado (girassol, soja e tungue), e um em Encantado (milho e soja), sendo que Encantado aparece como principal produtor de óleo de milho do estado.

Tabela 17 - Número de Estabelecimentos Industriais/Serviços em 1970 e Pessoal Ocupado.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	NÚMERO ESTABELECEMENTOS INDUSTRIAIS 1970			NÚMERO ESTABELECEMENTOS SERVIÇOS 1970		
	Nº ESTABEL.	P. O. TOTAL	P.O. OPERÁRIOS	Nº ESTABEL.	P. O. TOTAL	P.O. ATIV. ESPECÍFICA
Anta Gorda	18	56	30	22	28	0
Arroio do Meio	72	375	196	63	105	6
Arvorezinha	35	82	20	19	31	3
Bom Retiro do Sul	45	148	111	31	54	8
Cruzeiro do Sul	42	273	202	14	18	2
Encantado	63	584	480	77	119	16
Estrela	223	1.756	1.214	147	272	27
Ilópolis	12	46	17	12	25	x
Lajeado	197	1.433	1.084	238	438	58
Muçum	41	341	287	56	72	1
Nova Bréscia	22	45	12	25	40	3
Putinga	11	59	48	8	11	0
Roca Sales	25	253	210	52	65	3
Taquari	59	290	203	102	164	20
Total da área	865	5.741	4.114	866	1.442	147

Fonte: IBGE (Censo Econômico 1970) elaborada por Scheibe, A. C., 2016.

Apresenta-se também na Tabela 17, o setor de serviços, que no ano de 1970 já apresenta maior quantidade de dados. O número que em meados de 1960, era de 82 profissões raras (que representavam na época a quantidade de serviços

existentes), agora passa a ser representado por número de estabelecimentos, sendo que na região são 866, quantidade esta, que ultrapassa inclusive, o número de estabelecimentos do setor industrial, porém com menor número de pessoal ocupado. Lajeado aparece como o maior prestador de serviços, tendo quase 30% dos estabelecimentos da região, enquanto Estrela assume o segundo lugar com 17%.

Apresenta-se a seguir, a Tabela 18, onde constam os dados do comércio nos anos 1970. Divididos entre os estabelecimentos comerciais varejistas e atacadistas, apresentando também o pessoal ocupado em cada setor. No geral, cresce cerca de 67% o número de estabelecimentos no comércio varejista, e o comércio atacadista duplica o número de estabelecimentos, mesmo com um crescimento maior do comércio atacadista, o varejista ainda tem maior quantidade de estabelecimentos.

O município de Lajeado aparece novamente com o maior número de estabelecimentos nos dois tipos de comércio, o comércio varejista continua a ter o número mais relevante de estabelecimentos. Nos anos 1950, o município apresentava 1,95 pessoas por estabelecimentos, e em 1970, este número cresce e já são 3,29 pessoas trabalhando por comércio.

Tabela 18 - Número de Estabelecimentos Comerciais Varejistas/ Atacadistas em 1970 e Pessoal Ocupado.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	NÚMERO ESTABELECEMENTOS COMERCIAIS VAREJISTA 1970			NÚMERO ESTABELECEMENTOS COMERCIAIS ATACADISTA 1970		
	Nº ESTABEL.	P.O. TOTAL	P.O. ATIV. ESPECÍF.	Nº ESTABEL.	P.O. TOTAL	P.O. ATIV. ESPECÍF.
Anta Gorda	31	x	6	2	x	0
Arroio do Meio	101	240	7	6	23	1
Arvorezinha	74	x	x	2	x	x
Bom Retiro do Sul	58	100	4	8	69	7
Cruzeiro do Sul	45	84	x	4	21	x
Encantado	120	321	54	9	44	5
Estrela	194	606	29	27	127	5
Ilópolis	16	25	x	0	0	0
Lajeado	334	1.100	114	67	246	28
Muçum	63	119	4	4	5	0
Nova Bréscia	29	x	x	2	x	0
Putinga	21	45	1	0	0	0
Roca Sales	75	x	x	2	x	x
Taquari	188	322	27	11	34	1
Total da área	1.349	2.962	246	144	569	47

Fonte: IBGE (Censo Econômico 1970) elaborada por Scheibe, A. C, 2016. (x) Dado não informado.

Para o último período de análise, 1988 - 2014, utilizou-se nesta análise econômica, os dados de 2013, por estarem mais completos e representarem de forma mais fiel a atual situação da região do estudo. Segue a Tabela 19.

Tabela 19 – Indicadores Econômicos 2013, Produto Interno Bruto, Valor Adicionado, Impostos e PIB per capita.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	População Estimada 2013	PIB						PIB per capita
		PIB TOTAL 2013	VAB TOTAL	VAB SETORIAL			IMPOSTOS	
				AGROPECUÁRIA	INDÚSTRIA	SERVIÇOS		
Anta Gorda	6.341	146.341	134.152	53.950	9.912	70.289	12.189	23.078
Arroio do Meio	19.870	835.344	725.079	48.859	369.081	307.139	110.265	42.040
Arvorezinha	10.301	181.269	171.316	58.705	16.000	96.610	9.953	17.597
Bom Retiro do Sul	12.416	199.252	182.118	21.121	51.650	109.348	17.134	16.048
Canudos do Vale	1.890	36.129	35.327	19.553	939	14.835	803	19.116
Capitão	2.927	53.220	52.023	29.389	4.211	18.423	1.197	18.182
Colinas	2.809	59.499	56.606	19.883	14.310	22.413	2.892	21.181
Coqueiro Baixo	1.534	28.658	28.089	16.467	652	10.969	568	18.682
Cruzeiro do Sul	12.630	261.979	237.659	52.560	46.223	138.876	24.321	20.743
Dois Lajeados	3.246	71.881	68.900	27.678	4.072	37.150	2.981	22.144
Doutor Ricardo	1.888	46.410	43.544	16.674	6.759	20.111	2.866	24.581
Encantado	21.460	610.856	540.343	32.163	165.808	342.372	70.513	28.465
Estrela	32.224	1.196.785	1.048.400	62.664	375.308	610.428	148.385	37.140
Fazenda Vilanova	4.105	102.654	89.089	24.282	21.815	42.993	13.565	25.007
Forquetinha	2.558	36.902	35.512	14.276	3.879	17.356	1.390	14.426
Ilópolis	4.054	93.574	88.939	42.454	6.722	39.763	4.636	23.082
Imigrante	3.297	167.668	136.935	15.990	76.194	44.752	30.733	50.855
Lajeado	77.359	2.884.716	2.473.401	10.260	646.321	1.816.820	411.315	37.290
Marques de Souza	4.469	63.976	60.222	20.378	4.838	35.006	3.754	14.315
Muçum	4.910	162.883	151.568	13.135	73.336	65.097	11.314	33.174
Nova Bréscea	3.429	71.949	68.999	30.242	6.036	32.721	2.950	20.983
Paverama	8.557	125.708	117.477	34.517	24.845	58.115	8.231	14.691
Poço das Antas	2.009	58.426	53.395	15.416	15.295	22.684	5.031	29.082
Pouso Novo	1.722	39.112	37.894	19.504	957	17.433	1.219	22.713
Progresso	5.703	97.991	95.033	41.840	6.060	47.132	2.958	17.182
Putinga	4.024	74.577	71.642	34.316	6.808	30.518	2.935	18.533
Relvado	2.078	42.441	41.207	20.459	1.740	19.008	1.234	20.424
Roca Sales	10.689	324.321	304.099	38.062	159.766	106.271	20.222	30.342
Santa Clara do Sul	6.358	161.097	150.912	19.667	77.924	53.321	10.185	25.338
Sério	2.214	35.208	34.359	17.413	1.609	15.337	848	15.902
Tabaí	4.220	67.258	64.115	27.601	2.996	33.517	3.143	15.938
Taquari	26.537	557.884	501.722	59.332	167.368	275.022	56.163	21.023
Teutônia	30.090	957.219	846.766	54.059	313.735	478.971	110.453	31.812
Travesseiro	2.454	54.865	53.066	22.110	15.370	15.586	1.798	22.357
Vespasiano Corrêa	1.899	51.514	49.195	27.870	2.178	19.147	2.320	27.127
Westfalia	3.102	104.551	94.171	32.591	28.373	33.207	10.380	33.704
Total da área	345.373	10.064.115	8.943.272	1.095.442	2.729.089	5.118.740	1.120.844	29.139
Rio Grande do Sul	11.164.043	331.095.182	285.483.671	28.798.796	69.500.269	187.184.605	45.611.511	29.657

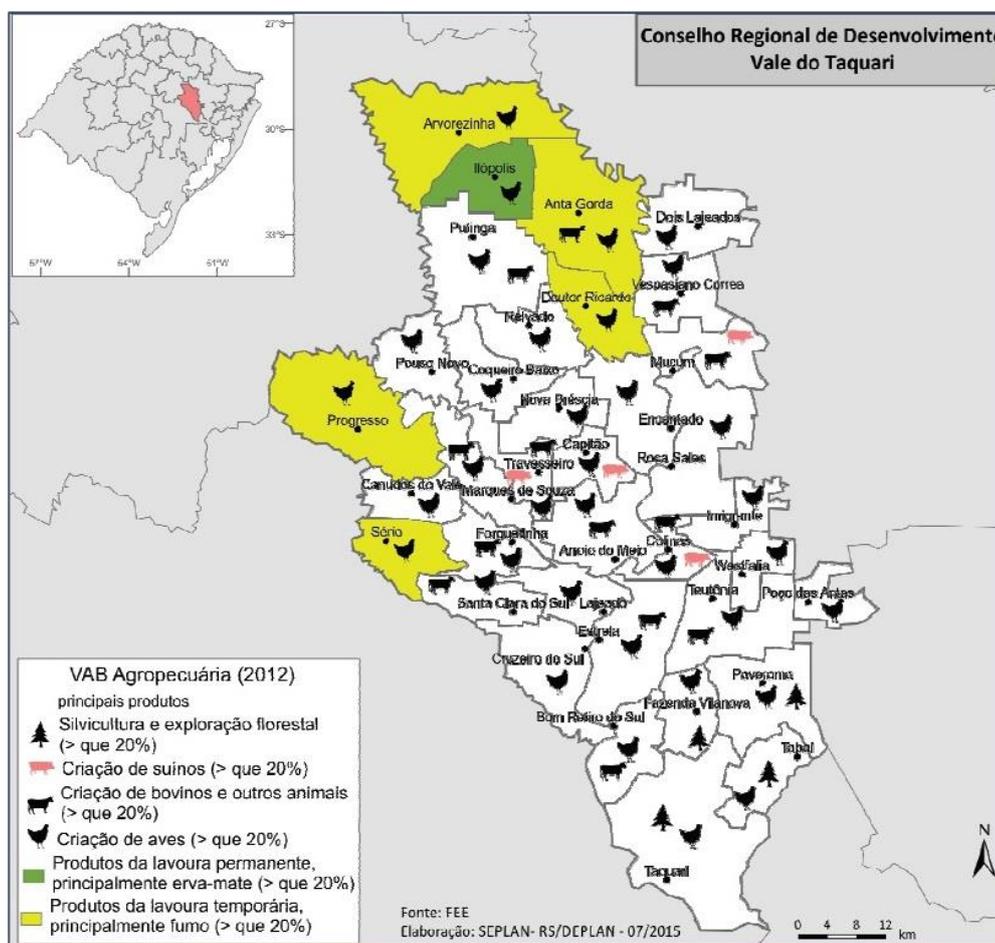
Fonte: IBGE 2013, BDR (Banco de Dados Regional) e Codevat, elaborada por Scheibe, A. C., 2016.

No que se refere ao PIB (Produto Interno Bruto) da região, o COREDE é responsável por 3% no estado. O município de Lajeado aparece com o maior PIB, representado quase 29% do produto interno bruto regional, em seguida Estrela com 12% e em terceiro Teutônia com quase 10%.

Quanto aos setores que compõem o VAB (Valor Adicionado Bruto) da região, a Agropecuária é responsável por 12,3%; a Indústria, por 30,5%; e os Serviços, por 57,2%. Esses dados indicam uma participação maior da Agropecuária (3,8%) e da Indústria (3,9%) e menor dos Serviços (2,7%) em relação ao estado.

O COREDE contribui com 4 % do VAB da Agropecuária estadual. O VAB da Agropecuária é praticamente igualmente distribuído no COREDE, destacando-se Estrela, com 5,7%; Taquari com 5,4% e Arvorezinha com 5,3% do total. Os principais produtos do VAB da Agropecuária dos municípios do COREDE Vale do Taquari estão representados a seguir:

Figura 31 - Os principais produtos do VAB da Agropecuária - COREDE Vale do Taquari



Fonte: FEE e Rio Grande do Sul, 2015.

Na agropecuária, a criação de aves representa 49,6%, destacando-se Nova Bréscia e Westfália; a criação de bovinos e outros animais detém 17,2%, ocorrendo principalmente em Forquetinha, Bom Retiro e Vespasiano Correa. Os produtos da lavoura temporária, sobretudo o fumo, possuem 9,3%, com destaque para Arvorezinha e Progresso, produção essa aparecendo nos municípios mais próximos aos COREDEs Alto da Serra do Botucaraí e Vale do Rio Pardo, que tradicionalmente tem maior produção de fumo. A criação de Suínos detém 9%, com destaque para Muçum, Travesseiro, Capitão e Colinas. A Silvicultura e a Exploração Florestal apresentam 7,9%, com liderança de Tabaí, Taquari e Paverama. O cultivo de produtos da lavoura permanente aparece com 2,7%, destacando-se Ilópolis e Arvorezinha, devido ao cultivo da erva-mate. (RIO GRANDE DO SUL, 2015)

No setor da indústria, o COREDE contribui com 4% do VAB da Indústria do Estado. O município de Lajeado detém 23,6%, Estrela, 13,7%, Arroio do Meio, 13,5%, e Teutônia, 11,4%.

No VAB da Indústria, a Transformação apresenta 73,5%, destacando-se Teutônia e Arroio do Meio. Neste setor, a fabricação de produtos alimentícios, detém 69%, com ênfase para o abate e fabricação de produtos de carne, os laticínios e a moagem, fabricação de produtos amiláceos, bebidas e de alimentos para animais. A preparação de couros e fabricação de artefatos de couro, aparece a seguir, com 13,3%, especialmente a fabricação de calçados. A Indústria Extrativa apresenta apenas 2,2%, com destaque para a extração de areia em Estrela. A construção civil representa 12,6%, e a Produção e distribuição de eletricidade, gás, água, esgoto e limpeza urbana (Serviços Industriais de Utilidade Pública) apresenta 11,7%. (RIO GRANDE DO SUL, 2015)

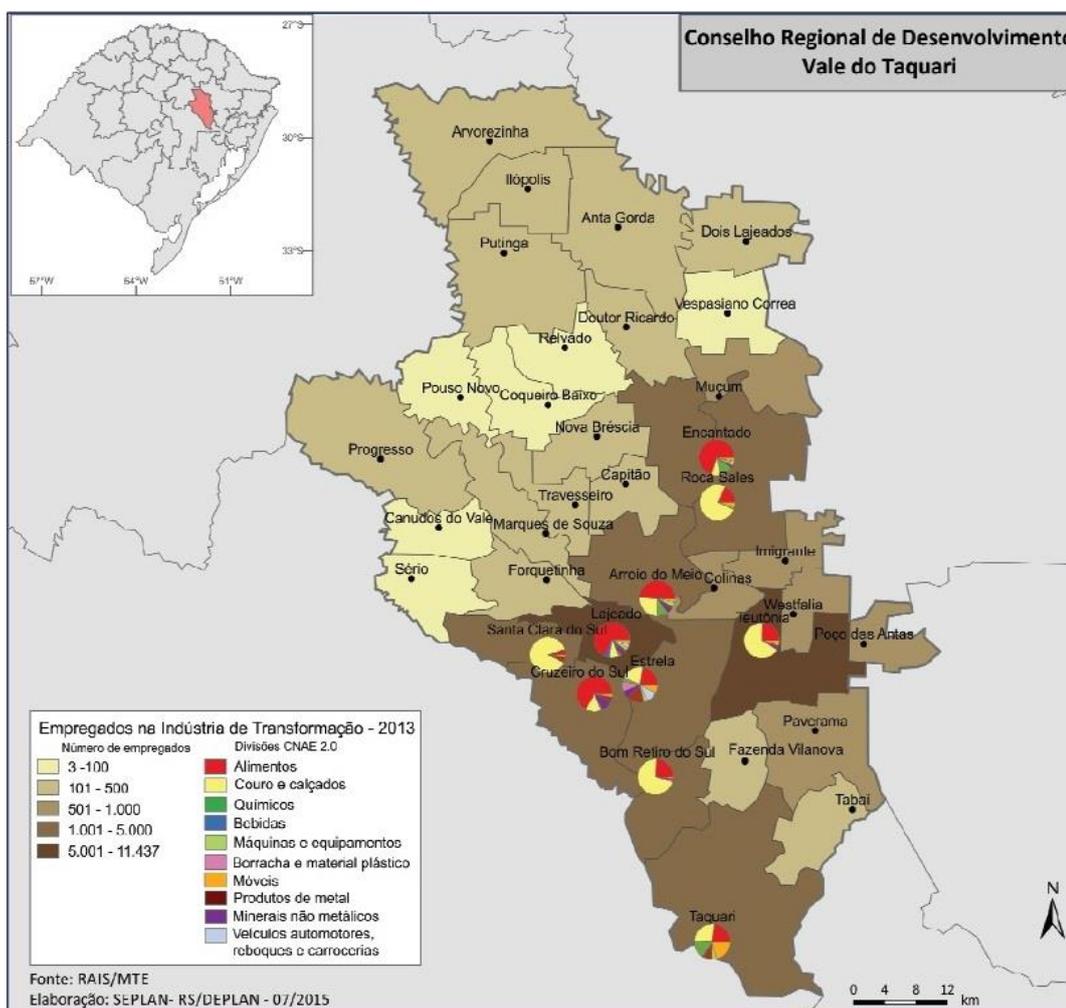
O COREDE contribui com 2,7% do VAB dos Serviços do Estado. No VAB dos Serviços, Lajeado detém 35,4% e Estrela, 11,9%.

Dentre os serviços, a administração pública representa 28,5%, seguida pelo comércio e serviços de manutenção e reparação, com 17,8%. O município de Lajeado lidera em vários dos principais segmentos, como no comércio e serviços de manutenção e reparação, atingindo 28%; alojamento e alimentação com 3,7%; saúde e educação mercantil com 10,9%. (RIO GRANDE DO SUL, 2015)

Quanto ao pessoal ocupado, no COREDE Vale do Taquari em 2013, segundo dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), a Agropecuária apresentava 1,7%; a Indústria, 48,2%; e os Serviços, 50,1%. Esses dados indicam uma participação consideravelmente maior da Indústria e menor da Agropecuária e dos Serviços em relação ao estado. (RIO GRANDE DO SUL, 2015)

Os segmentos da indústria de transformação foram os que mais cresceram nos últimos anos. Esta industrialização está ligada ao fenômeno de desconcentração da Indústria de Porto Alegre em direção a áreas periféricas. A Indústria de Transformação é responsável por 42,2% do pessoal ocupado da região, na qual se destacam Lajeado (26,2%), Teutônia (13,5%) e Estrela (9,2%). A Figura 32 representa a concentração dos empregos da Indústria de Transformação no COREDE Vale do Taquari em 2013. (RIO GRANDE DO SUL, 2015)

Figura 32 – Empregados na Indústria de Transformação – Corede Vale do Taquari, 2013.



Fonte: RAIS/MTE, 2015.

Observa-se, uma maior concentração de empregados na Indústria de Transformação no centro e sul do COREDE, com a predominância dos segmentos de couro e calçados e de produtos alimentícios. O ramo de couro e calçados predomina, principalmente, em Teutônia, Bom Retiro do Sul, Santa Clara do Sul e Roca Sales; já os produtos alimentícios se destacam em Lajeado, Encantado, Cruzeiro do Sul e Arroio do Meio. Os municípios de Estrela e Taquari apresentam uma estrutura mais diversificada.

4.3.3 Fatores Sociais

Tais fatores se referem à qualidade de vida da população, ao perfil da população residente no local, sua origem, tradições, valores e capital social. Para caracterizar os primeiros períodos foram realizadas observações sobre a área de estudo encontradas nos estudos históricos, tendo em vista a falta de informações através de indicadores. Foram utilizados no último período, além de observações, indicadores de desenvolvimento: Índice de Desenvolvimento Socioeconômico – IDESE, que apresenta informações, em sua composição, de renda, educação, domicílios e saúde.

Como já descrito nos capítulos anteriores, a população da região, é formada em sua maioria por descendentes de alemães e italianos, e em menor parte pelos açorianos que foram os primeiros a chegar. Sendo assim, a região apresenta características e tradições advindas dessas populações, como a música, a dança, os jogos de carta e de bocha, e a gastronomia.

No primeiro período (1855 – 1900), observa-se que serviços como o culto, recreação, ensino e saúde atendiam as populações dos núcleos e a população rural. Frequentava-se a igreja, a escola, a praça, a comunidade local é que conferia espaços e momentos de socialização e qualidade de vida aos núcleos.

É importante ressaltar, que desde o início da ocupação do território, pode-se observar o que é definido como capital social (PUTNAM, 1996, p. 117);: “características da organização social, como confiança, normas e sistemas, que contribuem para aumentar a eficiência da sociedade, facilitando as ações coordenadas”. Tal conceito, pressupõe “redes” de engajamento cívico e normas que tem associação e consequências econômicas para a sociedade. Sendo o capital

social um meio para o desenvolvimento local ou recurso que pode servir de meio para melhorar as condições econômicas da população.

Segundo aquele autor, o conceito de capital social pode se apresentar de várias formas e também de maneira simultânea. Ele identifica o “capital social formal e o informal”. O formal, apresenta-se nas organizações, cooperativas, associações, com membros efetivos, reuniões e contribuições financeiras. Já o informal, verifica-se em associações informais, reuniões de família ou vizinhos que podem vir a originar as associações formais. (PUTNAM, 2002)

Outra forma seria o “capital social denso e o escasso”. O capital social denso acontece quando as relações entre as pessoas vão além dos encontros e se materializam em ações conjuntas. Já o escasso, seriam os encontros ocasionais, passageiros, em que as relações não resultam em uma maior aproximação. E por último, o “capital social de ligação e o de ponte”. O de ligação, apresenta-se quando a formação das redes ocorre entre iguais, indivíduos similares, com mesmas características demográficas, como etnia, classe social, idade e gênero. E o capital de ponte, refere-se a associações que ligam pessoas de características diferentes. Sendo que ainda podem existir redes com características verticais, ou seja, o conceito de “capital social de conexão”, onde existam laços com indivíduos com posição de autoridade, intermediando recursos extras para o desenvolvimento da comunidade. (PUTNAM, 2002)

Tais tipos de associações citadas por Putnam, aparecem de diversas formas durante o estudo, materializadas nas ações da comunidade que originaram escolas, clubes, hospitais e também aparecem nos fatores institucionais mais adiante.

Para o segundo e terceiro períodos, essas opções foram se aprimorando, já existiam os clubes de baile nas cidades, além de cinemas, hospitais, escolas primárias e de ensino fundamental e médio. Existem alguns levantamentos quantitativos como em 1970 para cinema: no município de Lajeado (capacidade de 2.000 pessoas), Estrela (450), Encantado (500), Arroio do Meio (600) e Bom Retiro do Sul (150).

Ao final dos anos 1970, Lajeado apresentava 12 escolas, oito com turmas de 1º a 4º ano do ensino fundamental, cinco com turmas de 5º a 8º ano do ensino fundamental, uma com ensino médio e duas com ensino profissionalizante, com um

total de 4.796 alunos matriculados na rede escolar municipal. Em Lajeado a partir de 1969, também o ensino superior, como citado anteriormente.

Quanto aos serviços de saúde Lajeado contava com o Hospital Bruno Born, Posto de Saúde, Pronto Socorro.

Para o último período, optou-se por apresentar a Tabela 20, com os indicadores atuais (IDESE, realizado pela FEE desde 2007), para que possamos exemplificar melhor o desenvolvimento socioeconômico da região. (FEE, 2016)

O Idese avalia a situação socioeconômica dos municípios gaúchos quanto à Educação, à Renda e à Saúde, composto por 12 indicadores, divididos nestes três blocos, considerando aspectos quantitativos e qualitativos do processo de desenvolvimento.

O Bloco Educação utiliza cinco indicadores, que se dividem em quatro sub-blocos, de acordo com faixas etárias: 1) população entre quatro e cinco anos (taxa de matrículas), 2) população entre seis e 14 anos (nota da Prova Brasil do 5º e 9º ano), 3) população entre 15 e 17 anos (taxa de matrícula) e 4) população com 18 anos ou mais (percentual da população adulta com, pelo menos, o ensino fundamental completo). O índice final do Bloco Educação é a média aritmética dos índices desses sub-blocos. (FEE, 2016)

O Bloco Renda é composto por dois sub-blocos, que analisam a renda por duas óticas: 1) renda apropriada (renda domiciliar per capita média) e 2) renda gerada (PIB per capita). O índice do Bloco Renda é a média aritmética de seus sub-blocos. (FEE, 2016)

E o Bloco Saúde, que utiliza cinco indicadores, que são divididos em três sub-blocos: 1) saúde materno-infantil (taxa de mortalidade de menores de cinco anos e números de consultas pré-natais por nascidos vivos); 2) condições gerais de saúde (taxa de mortalidade por causas evitáveis e proporção de óbitos por causas mal definidas); e 3) longevidade (taxa de mortalidade bruta padronizada). (FEE, 2016)

Tabela 20 – Índice de Desenvolvimento Socioeconômico – Idese, 2013.

MUNICÍPIOS DO VALE DO TAQUARI	População Estimada 2013	Idese 2013			
		Idese 2013	Idese Saúde	Idese Renda	Idese Educação
Anta Gorda	6.341	0,7688	0,8529	0,7046	0,7491
Arroio do Meio	19.870	0,8189	0,8639	0,8007	0,7921
Arvorezinha	10.301	0,7300	0,8659	0,6256	0,6984
Bom Retiro do Sul	12.416	0,7227	0,8187	0,6023	0,7471
Canudos do Vale	1.890	0,7459	0,8487	0,6729	0,7162
Capitão	2.927	0,7546	0,8400	0,6961	0,7275
Colinas	2.809	0,8018	0,9138	0,7217	0,7699
Coqueiro Baixo	1.534	0,7358	0,9136	0,6013	0,6925
Cruzeiro do Sul	12.630	0,7585	0,8378	0,6947	0,7430
Dois Lajeados	3.246	0,8068	0,8888	0,7210	0,8107
Doutor Ricardo	1.888	0,7996	0,8894	0,7378	0,7717
Encantado	21.460	0,7992	0,8777	0,7480	0,7719
Estrela	32.224	0,8086	0,8559	0,8081	0,7617
Fazenda Vilanova	4.105	0,6884	0,8424	0,6727	0,5500
Forquetinha	2.558	0,6663	0,8845	0,5695	0,5448
Ilópolis	4.054	0,7746	0,8878	0,7147	0,7212
Imigrante	3.297	0,8157	0,8488	0,8258	0,7725
Lajeado	77.359	0,8230	0,8655	0,8186	0,7849
Marques de Souza	4.469	0,6806	0,8727	0,6199	0,5492
Muçum	4.910	0,7781	0,8591	0,7354	0,7399
Nova Brésia	3.429	0,8093	0,8723	0,7751	0,7804
Paverama	8.557	0,6848	0,8492	0,5819	0,6233
Poço das Antas	2.009	0,7809	0,8882	0,7229	0,7314
Pouso Novo	1.722	0,7792	0,9037	0,7317	0,7022
Progresso	5.703	0,7374	0,8539	0,6151	0,7433
Putinga	4.024	0,7472	0,8821	0,6085	0,7509
Relvado	2.078	0,7653	0,8770	0,7041	0,7147
Roca Sales	10.689	0,7632	0,8365	0,7493	0,7039
Santa Clara do Sul	6.358	0,7657	0,8487	0,7255	0,7229
Sério	2.214	0,6771	0,8631	0,5537	0,6143
Tabaí	4.220	0,7410	0,8497	0,5902	0,7830
Taquari	26.537	0,7202	0,7903	0,6474	0,7229
Teutônia	30.090	0,8089	0,8672	0,7717	0,7877
Travesseiro	2.454	0,7833	0,8761	0,7121	0,7617
Vespasiano Corrêa	1.899	0,7712	0,8523	0,7305	0,7310
Westfalia	3.102	0,8098	0,8465	0,8221	0,7606
Total da área	345.373	0,7890	0,8581	0,7453	0,7635
Rio Grande do Sul	11.164.043	0,7465	0,8086	0,7521	0,6790

Fonte: Idese, FEE, 2013.

Na análise geral, o índice do COREDE é de 0,789, superior ao índice do estado, ficando em 4º lugar comparado aos demais COREDEs. Analisando separadamente cada bloco, verifica-se que os três possuem bons desempenhos relativos.

O Bloco Educação, com 0,763, ocupa o segundo lugar no ranking estadual. O bloco educação apresenta 6 sub-blocos, pré-escola (a região ocupa o 1º lugar), ensino médio (12º lugar), ensino fundamental (4º), anos iniciais (3º lugar), anos finais (5º

lugar) e ainda o sub-bloco escolaridade adulta, que é o único que tem valor abaixo da média estadual.

O Bloco Saúde, com 0,858, está na segunda colocação, sendo que nos seus sub-blocos, saúde materno infantil, longevidade e condições gerais de saúde, está acima das médias estaduais.

Por último, o Bloco Renda, que ocupa a oitava posição, ficando com uma média um pouco abaixo do estado. No entanto, considerando o desempenho individual de todos os municípios, verifica-se que os valores variam entre os níveis médio e alto de desenvolvimento. Nove municípios estão no nível alto de desenvolvimento, com índices acima de 0,800 e os demais possuem nível médio de desenvolvimento. O município de Lajeado assume a primeira colocação no Idese geral, com índice de 0,823, maior também que a média estadual e Forquetinha, com 0,666, e Sério, com 0,677, são os de pior desempenho. Colinas se destaca no Idese Saúde, Imigrante no Idese Renda e Dois Lajeados no Idese Educação.

Cabe salientar, ainda sobre a educação da região, que a mesma apresenta hoje, uma unidade do Instituto Federal Sul-Rio-Grandense em Lajeado, uma unidade da Universidade Estadual do Rio Grande do Sul (UERGS), em Encantado, e a Unidade Integrada Vale do Taquari de Ensino Superior (UNIVATES), em Lajeado, com cursos técnicos, de graduação e pós-graduação, e ainda algumas unidades de faculdades com cursos presenciais e à distância como a Unopar (Lajeado) e a Unilasalle (Centro Universitário La Salle - Estrela).

4.3.4 Fatores Estruturais/Locacionais

Referem-se principalmente à análise das informações sobre o sistema de transporte da região, baseado em mapas e informações históricas dos períodos definidos, com a finalidade de investigar se a localização geográfica das cidades ou da própria infraestrutura tenha influenciado de alguma forma o crescimento.

Conforme já descrito nos capítulos anteriores, a região, foi colonizada por açorianos, alemães e italianos que se instalaram nos vales junto aos rios. No primeiro e segundo períodos (1855 – 1900, 1900 - 1964), o município de Lajeado e a região, dependiam do Rio Taquari para o transporte de sua produção e também de pessoas e a navegação fluvial teve fundamental importância nesta fase, por ser o único meio

de transporte economicamente viável e determinante na localização dos núcleos. O crescimento dos núcleos ocorreu paralelamente ao desenvolvimento da navegação fluvial. Surgiram as empresas e companhias de navegação, além de diversas profissões e serviços em torno das áreas portuárias, que movimentavam o núcleo urbano e auxiliavam no transporte do excedente da produção que era comercializado para a capital.

O Plano Hidroviário do Estado previa melhoras nas condições do leito do Rio Taquari para melhorar a navegabilidade, e em 1958 foi iniciada a construção da barragem de Bom Retiro. No entanto, a navegação fluvial que foi parte determinante das localizações originais da imigração, entra em crise, por um lado devido às dificuldades que o rio apresentava à navegação, e por outro lado, devido ao desenvolvimento rodoviário que iniciou nos anos 1950, e que ocorreu em todo país em virtude das políticas de desenvolvimento promovidas pelo governo federal, de Juscelino Kubitschek.

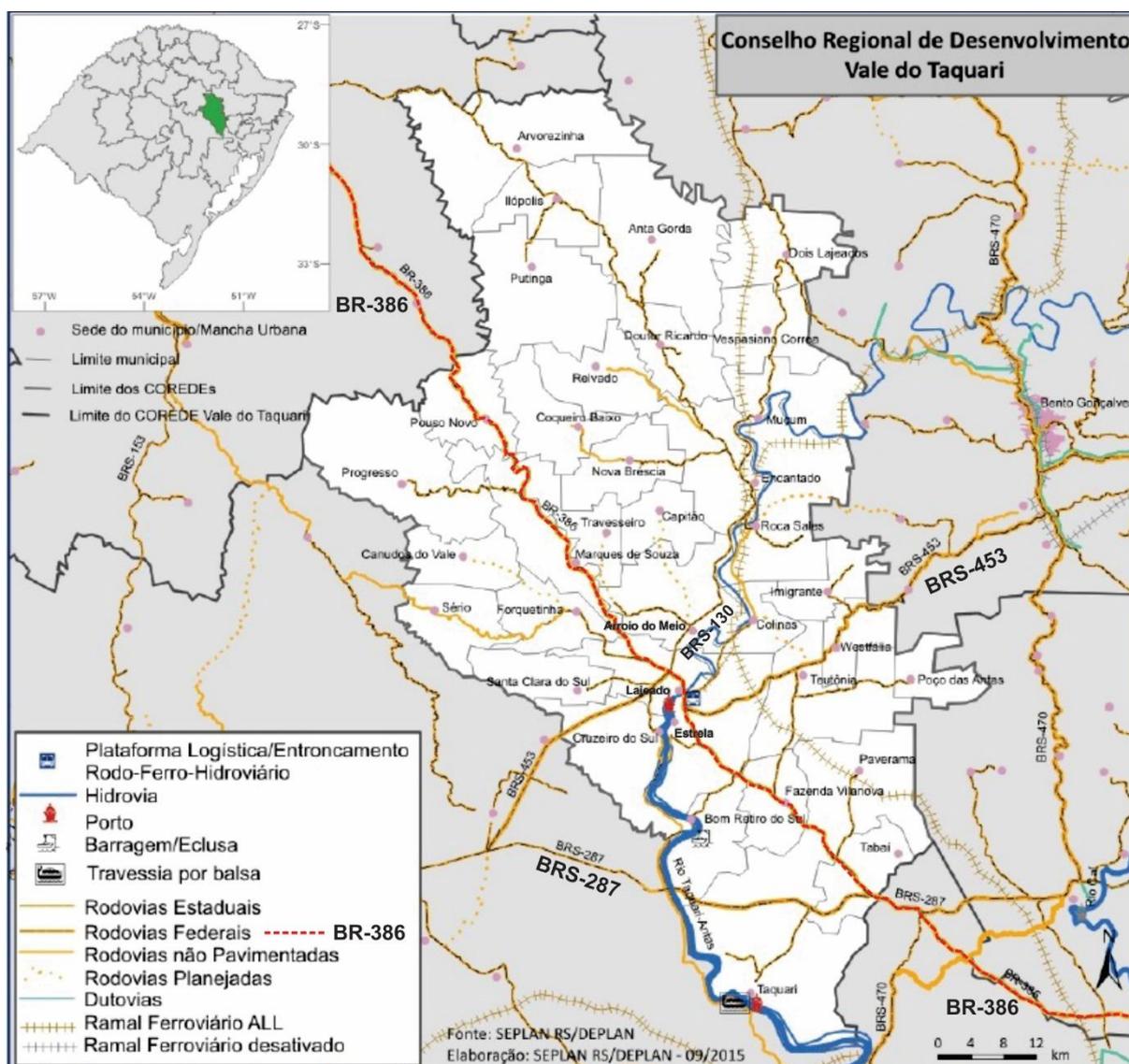
Assim, no segundo período (1964 – 1988), foi implantada a linha ferroviária (Montenegro – Roca Sales) em 1968, com estação na cidade de Roca Sales, com o único ramal que ligava a ferrovia ao Porto de Estrela, que foi implantado apenas em 1977. No mesmo período são implantadas as rodovias, BR-386, que atravessa a região, passando por Lajeado e Estrela, e aproxima o COREDE da Região Metropolitana de Porto Alegre e do norte do estado. E ainda a ERS – 130, que liga Venâncio Aires à Encantado, passando por Lajeado.

Nos dias atuais, o COREDE dispõe, portanto, dos modais rodo, ferro e hidroviário para a circulação de mercadorias e do modal rodoviário para a circulação de mercadorias e passageiros. No entanto, o sub-aproveitamento dos modais ferroviário e hidroviário, ocasiona intenso tráfego de mercadorias e passageiros no modal rodoviário, exemplificado pela BR-386, que registra intensos volumes de tráfego. A rodovia já teve grande parte do trecho Canoas - Lajeado duplicada, falta ainda o trecho entre Bom Retiro do Sul e Estrela.

A BRS-453 também é importante por ligar o COREDE a Bento Gonçalves e Caxias do Sul e à BR-116. A BRS-287 liga a Região a Santa Cruz do Sul.

A Figura 33 mostra a infraestrutura de transportes disponível no COREDE e suas articulações.

Figura 33 – Infraestrutura de Transportes no COREDE Vale do Taquari.



Fonte: SEPLAN/DEPLAN, 2015.

4.3.5 Fatores Institucionais

Compreendem a análise da existência e importância das entidades representativas locais e regionais, administração pública, associação de municípios, etc. Para isso serão realizadas observações sobre a área de estudo encontradas nos estudos históricos, tendo em vista a falta de informações através de indicadores.

Os fatores, aos quais aqui chamamos de institucionais, e que são de fundamental importância ao estudo, são representados por datas importantes à

formação do município, institucionalização de leis e entidades municipais, regionais, estaduais, nacionais e até influências internacionais.

No primeiro período (1855-1900), cabe salientar o ano de 1891, quando Lajeado se torna vila e sede de município, emancipando-se de Estrela e ganhando autonomia como município.

No período seguinte, 1900-1964, sucederam-se diversas outras emancipações e Lajeado perdeu parte de seu território. Em 1915, é criado o município de Encantado (que em 1959 perde parte de seu território com a emancipação de Arvorezinha), em 1934 Arroio do Meio e em 1963 Cruzeiro do Sul. Estrela, também passa pelo mesmo processo, perdendo parte de seu território com a emancipação de Roca Sales em 1954; e o município de Taquari, do qual se emancipa Bom Retiro do Sul em 1959.

É neste período que surge o DAER (Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem) instituído em 1937, com o intuito de ajudar no planejamento rodoviário do estado. É formulado o Plano de Metas, que entre outras coisas, prevê o desenvolvimento rodoviário do país e conseqüentemente surtirá efeitos na região com o início da construção da BR-386, e o início de investimentos externos no país.

O próximo período, 1964-1988, também é marcado por várias emancipações, surgem sete novos municípios na região. O período coincide com o período militar e, através da institucionalização das políticas de desenvolvimento chamadas de PND's, continuam o desenvolvimento rodoviário além de outras políticas urbanas. Surge o BNH (Banco Nacional de Habitação) e o SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo) em 1964, a SUDESUL em 1967. Na região, surgem também entidades que irão influenciar no desenvolvimento local, entre elas a Associação dos Municípios do Vale do Taquari (AMVAT) fundada no dia 4 de novembro de 1961 e, em 1964 a APEUAT (Associação Pró-Ensino Universitário no Alto Taquari) que em 1969, em parceria com a UCS (Universidade de Caxias do Sul), viria a abrir o primeiro curso superior na região, hoje conhecido como Centro Universitário UNIVATES.

O último período de análise (1988-2014), apresenta 19 novos municípios na região de estudo. A partir da nova Constituição Federal de 1988, surgem outras legislações como a Constituição Estadual do Rio Grande do Sul, os COREDES, o Estatuto da Cidade e os novos Planos Diretores municipais que vieram a interferir diretamente na cidade e região conforme descrito nos capítulos anteriores.

4.4 Análise dos Resultados e Conclusões

Conforme exposto na construção da análise, optou-se por dividi-la em duas partes, a Análise da Evolução da Malha Urbana – Configuracional e a Análise Urbano - Regional – Fatores, apresenta-se aqui a análise final dos resultados encontrados.

Primeiramente, apresenta-se a Análise da Evolução da Malha Urbana. Tendo como referência as modelagens apresentadas e os conceitos estudados, pode-se afirmar que a cidade de Lajeado, por estar localizada próxima a um entroncamento rodoviário regional se torna também nó de tráfego, sendo que as rodovias que a cruzam exercem forte influência sobre sua configuração espacial.

Nesses termos, é possível afirmar que a inserção da rodovia BR 386 alterou os padrões espaciais de expansão urbana e modificou a estrutura de integração da configuração espacial da cidade de Lajeado. A BR 386, captura potencial de movimento econômico, dado à sua maior integração. A malha urbana torna-se mais profunda como um todo e as expansões urbanas condicionadas a este tipo de movimento, reduzem a anelaridade e compacidade geral do sistema.

Além da influência da BR 386, verificou-se também, a atração da ERS 130, ERS 421 e da Perimetral 01, espaços estes que, ao longo do tempo, modificaram os padrões de produção do espaço, que passou da malha ortogonal a núcleos mais isolados, que causam a fragmentação do território urbanizado. Assim, é possível visualizar e compreender o papel da infraestrutura de transporte, mobilidade e acessibilidade sobre a malha urbana, que se torna definidora dos vetores de crescimento da cidade.

Tomando-se como exemplo outros casos já estudados no contexto do Rio Grande do Sul, por exemplo, Ugalde (2013), pode-se verificar o impacto das rodovias e da circulação regional na estruturação dos espaços urbanos de cidades polos. Dos efeitos percebidos, os mais importantes são a captura de integração e, simultaneamente, a descontinuidade, que imprimem sobre o tecido urbano estruturas em árvore ou espinha de peixe tão características da urbanização brasileira (sobretudo nas cidades de crescimento mais recente), o que torna as nossas cidades sistemas profundos, pouco distributivos em termos de integração, nas quais as ruas mais integradas são apenas lugares de passagem e os espaços residenciais cada vez

mais profundos, deslocando-se a vida urbana para as margens de estradas e rodovias.

No que se refere à metodologia, esta parte do trabalho desenvolveu uma análise preliminar apenas da cidade de Lajeado, e esta será complementada a seguir com o estudo urbano - regional para atingir os objetivos gerais da pesquisa.

A Análise Urbano - Regional, foi apresentada pelos fatores populacionais, econômicos, sociais, estruturais/ locacionais e institucionais. Como demonstrado nos resultados das análises realizadas, tais fatores interferiram na região e na cidade de Lajeado e contribuíram de forma significativa para sua transformação, colaborando potencialmente com as alterações na malha urbana, que já foram apresentadas.

Assim, com os resultados apresentados neste capítulo é possível alcançar o **objetivo geral** da pesquisa que era compreender o processo de transformação de Lajeado na cidade média polarizadora regional pertencente ao conjunto de municípios do Corede Vale do Taquari. Os objetivos específicos, foram atingidos ao longo do trabalho, onde se pode descrever o processo histórico de ocupação e evolução urbana do município de Lajeado (1898 – 2014) através das pesquisas documentais realizadas; identificaram-se os fatores (Fatores Populacionais, Fatores Econômicos, Fatores Sociais, Fatores Estruturais/Locacionais e Fatores Institucionais) determinantes provenientes de diferentes âmbitos e escalas, além de analisar como os mesmos influenciaram na malha urbana. Elaborou-se os mapas axiais propostos e realizou-se a análise sintática objetivada.

Seguem os organogramas com os resultados para cada período do estudo, elucidando de forma simplificada o que foi descrito durante o trabalho e nas conclusões.

Figura 34 - 1º Período de Análise 1855 - 1900.

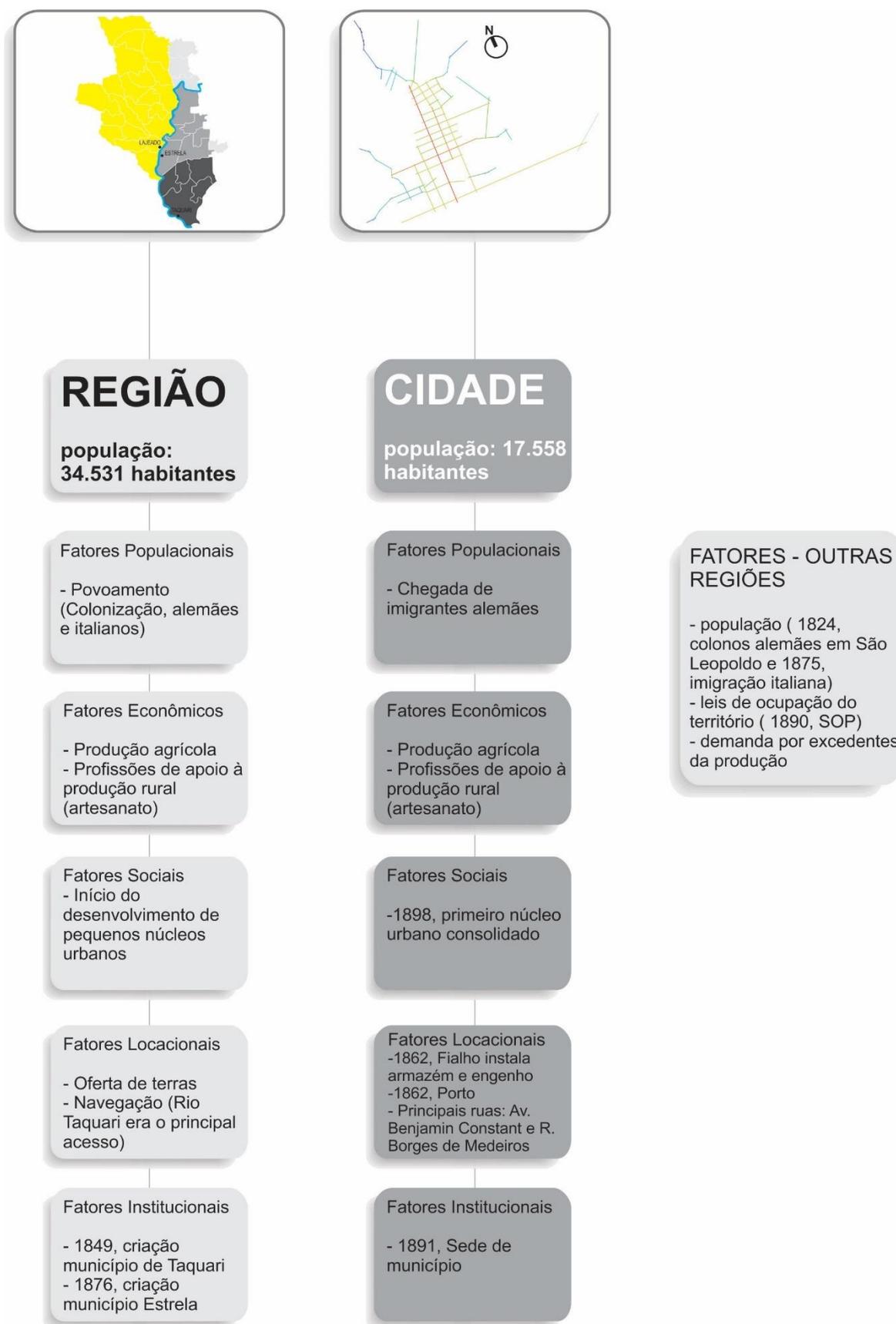
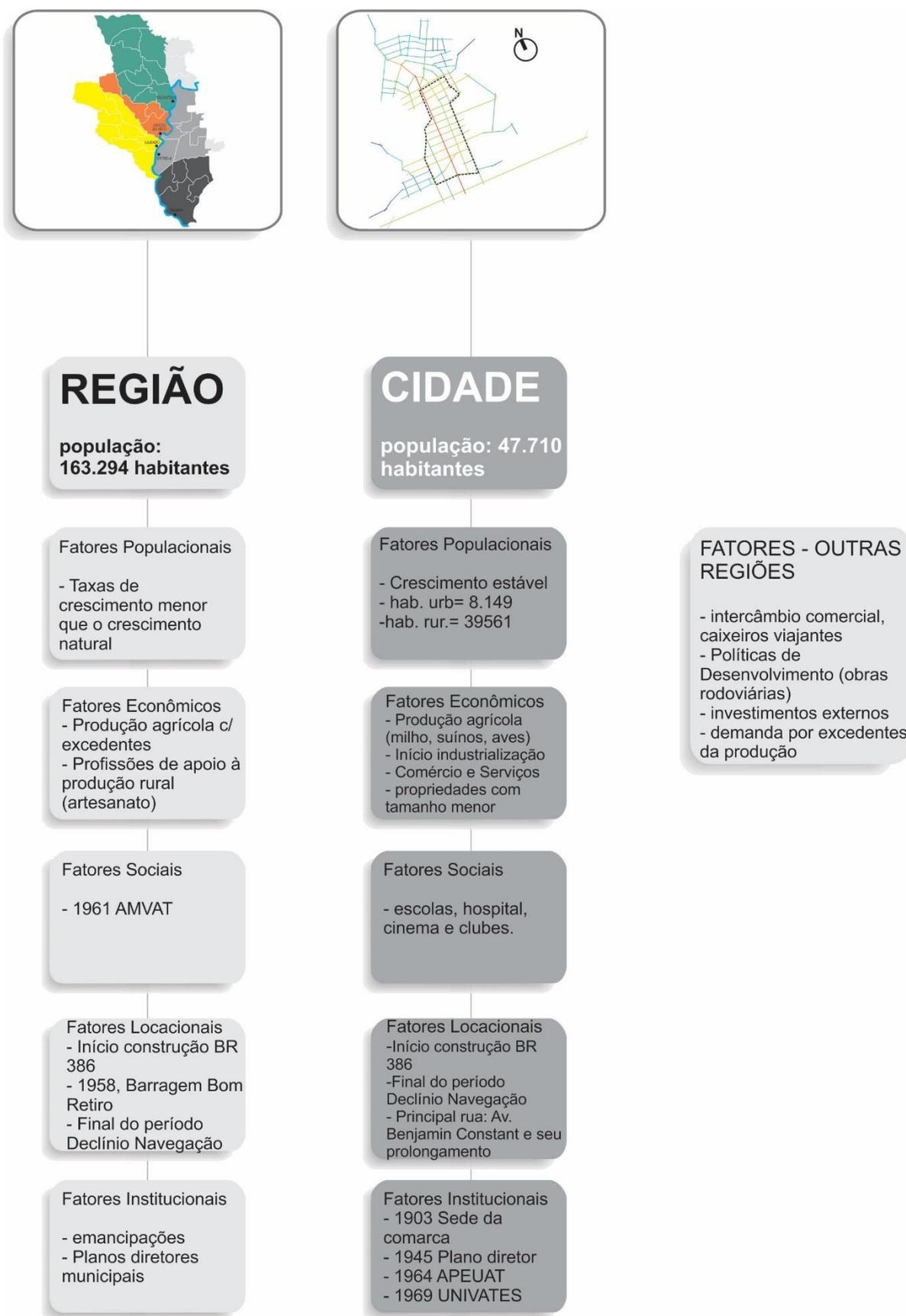


Figura 35 - 2º Período de Análise 1900 - 1964.



Fonte: Elaborado por Scheibe, A. C.

Figura 36 - 3º Período de Análise 1964 - 1988.

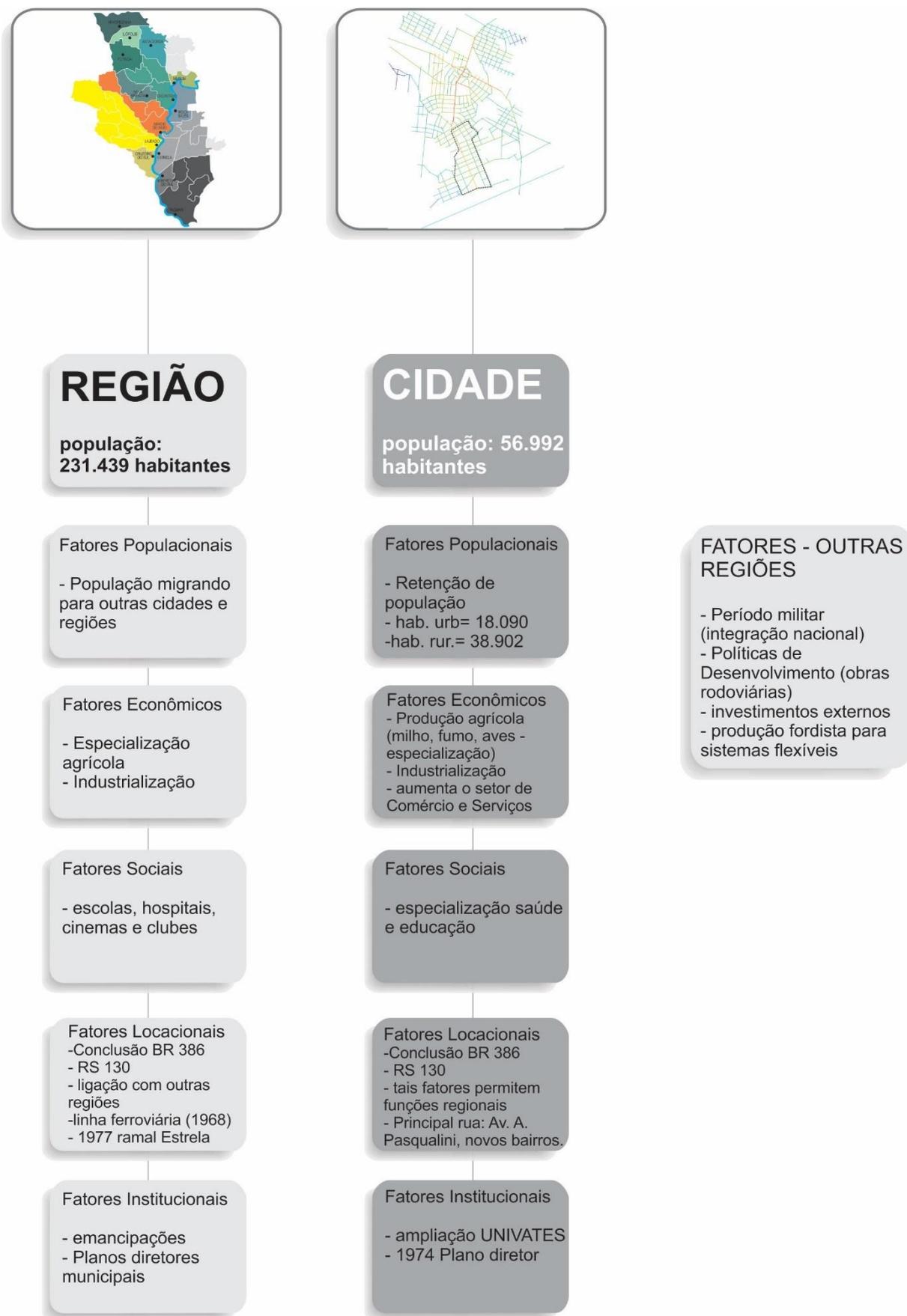
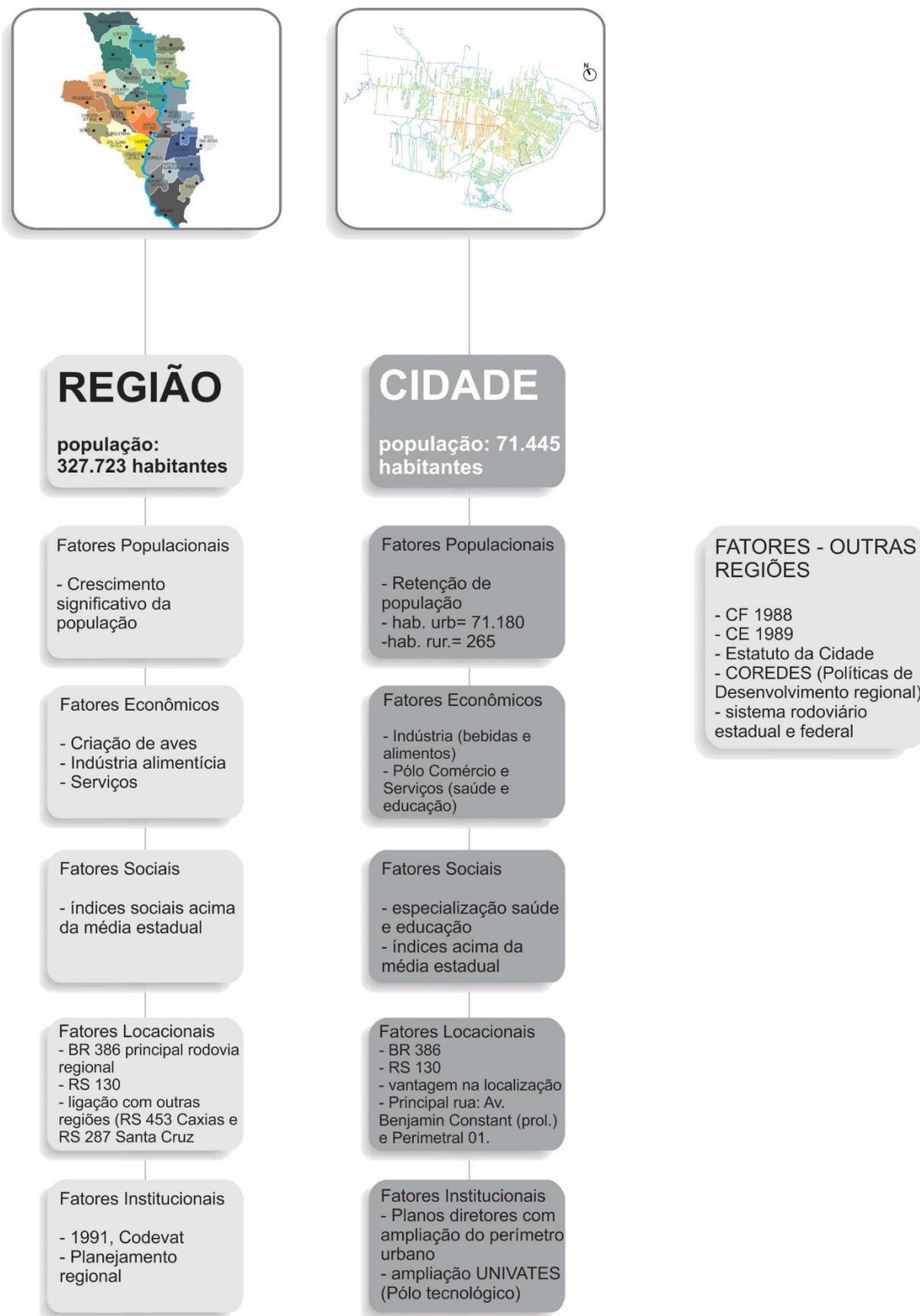


Figura 37 - 4º Período de Análise 1988 - 2014.



PARTE 5 – AS CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se de toda a análise realizada neste estudo que a ação do estado através da legislação e das políticas públicas e, os fatores identificados, alteraram as funções da cidade e, conseqüentemente, sua estrutura urbana, paralelamente ao crescimento demográfico e ao surgimento de atividades não básicas. Desde o primeiro período, Lajeado se apresenta como núcleo principal da região, seja em função dos serviços de navegação ou apoio à produção (artesanato, profissões raras), e serviços que foram se modificando e se especializando com o passar do tempo e atendendo à toda população regional.

Sobre a comparação no desenvolvimento entre as cidades de Lajeado e Estrela, o crescimento maior de Lajeado se esclarece quando se analisa que cada serviço necessita de um número mínimo de usuários para seu funcionamento, ou ainda, que a população é que atrai os serviços em razão do seu volume e poder aquisitivo, por isso, o município de Lajeado acaba por apresentar um crescimento maior, por apresentar maior população nos períodos.

Assim sendo, são as formas de organização social, ação humana e o tipo de vida que devemos interrogar para compreendermos uma região, portanto, é possível concluir que foi um processo histórico de organização, influenciado pelas ações do estado e pelos fatores socioeconômicos, que geraram transformações tanto para o município, a cidade, como para a região em que está inserida.

Na hierarquia regional, Lajeado, assume o “lugar central”, como sendo o centro onde a densidade de população e a atividade econômica é maior do que no espaço circundante, pois é o principal fornecedor de bens e serviços.

Outro ponto a ser destacado, é a presença de uma elite empreendedora, ou do capital social, que fala Putnam, e que acaba gerando autonomia econômica e política, na busca de interesses pessoais, locais e regionais que gera desenvolvimento e compete com grandes cidades.

O município de Lajeado esteve à frente dos demais municípios já no início da colonização, principalmente no setor agrícola, no entanto, com o passar dos anos, a cidade desenvolveu um grande potencial no setor industrial, de comércio e serviços,

e hoje os demais municípios do COREDE tem uma produção agrícola muito mais significativa.

Mesmo sabendo que a região nem sempre esteve assim configurada e organizada, é possível afirmar que os municípios que formam o COREDE, pela proximidade com que se encontram, pelo tipo de ocupação, colonização, desenvolvimento econômico e social, sempre tiveram influência uns sobre os outros e em seus processos de crescimento, fortalecendo a região.

Entende-se, que as transformações espaciais foram de extrema importância para a esfera socioeconômica da cidade, assim como, as transformações econômicas refletiram sobre o espaço, tanto urbano como regional. Verifica-se aí a importância também da análise configuracional, podendo servir como base ao desenvolvimento de indicadores de desempenho urbano, avaliação de políticas públicas, contribuir para o planejamento de possíveis áreas de centralidade urbana e/ou inserção de novas vias em cidades médias ou pequenas, em especial para o planejamento e desenvolvimento regional no COREDE Vale do Taquari e, principalmente, para o município de Lajeado.

Para concluir esta pesquisa, conforme ressaltado durante o estudo, verifica-se que as cidades médias têm características próprias e que podem variar de acordo com a região onde estão inseridas. Por meio das descrições estudadas, Lajeado pode ser considerada uma cidade média, pois apresenta os elementos essenciais para tal: possui uma elite empreendedora, ocupa lugar central na hierarquia regional, é nó de tráfego, sendo que as principais vias regionais passam pela cidade, e ainda, apresenta interações espaciais que ocorrem de forma multidirecional e multiescalar (escala regional e extra-regional, nacional ou internacional) e assim se distingue de uma simples capital regional.

Lajeado, conforme as tipologias atribuídas às cidades médias, insere-se como: “Lugar central”, caracterizado por poderosa concentração da oferta de bens e serviços para uma hinterlândia regional. Neste caso, trata-se do que se convencionou denominar capital regional, foco do comércio varejista e de serviços diversificados, dotado de amplo alcance espacial máximo. Possui uma elite comercial. E além disso, como: “Centro de atividades especializadas”. Caracterizada pela concentração de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, pois se trata de atividades destinadas ao mercado nacional ou internacional. As interações espaciais

regionais são menos importantes. A especialização advém dos esforços de uma elite local empreendedora que, sob condições de competição com outros centros, estabeleceu nichos específicos de atividades que, bem-sucedidas, originaram uma especialização produtiva na indústria ou em certos segmentos do setor terciário. Através das observações realizadas na pesquisa, é possível afirmar que haja uma mescla das duas tipologias mencionadas, fortalecendo ainda mais o conceito de cidade média.

Por fim, cabe ainda mencionar que o desenvolvimento de uma dissertação inspira muitas questões que podem ser investigadas. Nesse sentido, apontar futuros desenvolvimentos para a pesquisa pode inspirar próximos trabalhos e aprofundamento de ideias e interesses de outros pesquisadores. Assim, sugere-se aqui alguns estudos que poderão ser desenvolvidos como sequência da pesquisa:

- O estudo do papel do capital social, ou o que Correa (2007) chama de “elite empreendedora local”. Essa investigação pode tanto inserir-se no campo histórico e avançar sobre o papel dos imigrantes, quanto investigar o desenvolvimento do comércio e da indústria via os representantes, individuais, nessas áreas; ou as formas de apropriação e propriedade da terra;

- Investigação de Lajeado no âmbito do COREDE, e no quadro metodológico da Teoria de Christaller;

- Investigação de Lajeado como cidade universitária, seu crescimento relativizado à implantação do centro universitário UNIVATES;

- Pode-se estudar a possibilidade da hegemonia de Lajeado ser sobrepujada por algum dos outros municípios do Corede como cidade polarizadora na saúde, educação, emprego, etc.

- Discussão aprofundada no âmbito dos autores, e internacionalmente, sobre a conceituação de cidade média, cidade de porte médio e o significado dessa dimensão para o conhecimento no âmbito do planejamento urbano e regional;

- A pesquisa poderá ter ainda uma próxima etapa de desenvolvimento que avance em um estudo mais detalhado tanto da evolução da malha urbana da cidade como da região em que a mesma está inserida, aprimorando a representação espacial, a análise e o cálculo das distâncias na rede, com maior ênfase ao método da Sintaxe Espacial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGOSTINI, Cíntia; GREVE, Gustavo. **Planejamento Estratégico do Vale do Taquari**. Codevat – Conselho Regional de Desenvolvimento do Vale do Taquari, 2009.
- ALVES, A. W.; MACHADO N. T. G., OLIVEIRA R., KREUTZ M. R. **Planejamento Urbano e os Planos Diretores de Lajeado**. Revista Geografia. Londrina: V. 20 nº 2, p. 165-188, maio/ago. 2011.
- ALVIM, Angélica Tanus Benatti; CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de. **Avaliação de políticas públicas urbanas: contexto e perspectivas**. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2010.
- AZEVEDO, José Francisco. **Estrada Rural ou da Produção**. 1974
- BARCELLOS, A. C. **Ideias e Esforços para Montagem de um Sistema Conjugado de Planejamento e Implementação do Desenvolvimento Urbano**. In: Anais II Seminário sobre Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Rio Grande do Sul. SDO, SUDESUL, SERFHAU e UFRGS. Porto Alegre, 1972.
- BERSCH, Roque D. (Org.); BROD, Bertilo; BERSCH, Ruy D.; Brod, Therezinha. **Ondas de Migrantes: crônicas de 138 anos de Brod no Brasil**. Lajeado, RS: Univates, 2006.
- BRAGA, Andrea da Costa. **Morfologia, transformação e co-presença em centros urbanos: o caso do Centro do Rio de Janeiro / RJ**. Porto Alegre: PROPUR / UFRGS, 2003. Dissertação de Mestrado, Décio RIGATTI. (orient.). 280p.
- BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello. Algumas considerações sobre a Identificação de Cidades Médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades Médias: espaços em transição**. 1ª Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.
- BRASIL. **Lei nº 5.527 de 04 de novembro de 1971**. Plano Nacional de Desenvolvimento I. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1971.
- BRASIL. **Lei nº 6.151 de 04 de dezembro de 1974**. Plano Nacional de Desenvolvimento II. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1974.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

- BRASIL. **Lei nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979**. Parcelamento do Solo Urbano. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1979.
- BUTTENBENDER, Pedro Luís; SIEDENBERG, Dieter Rugard; ALLEMBRANDT, Sérgio Luís. **Conselhos Regionais de Desenvolvimento - Coredes/RS: Articulações Regionais, Referenciais Estratégicos e Considerações Críticas**. Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos 2011, IPEA.
- CANTON, Olides. **Estradas do Rio Grande**. Porto Alegre: O. C., 2003.
- CARGNIN, A. P. **Regionalização no Rio Grande do Sul**. SEPLAG/DEPLAN: 2009, Mimeo.
- CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o Conceito de Cidade Média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades Médias: espaços em transição**. 1ª Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.
- CUTINI, V. **Configuration and centrality some evidence from two Italian case studies**. In: Proceedings Space Syntax 3rd International Symposium. Atlanta, Georgia Institute of Technology, 2001.
- DAER. **Sistema Rodoviário do Estado do Rio Grande do Sul – Revisão Antecipada**. DAER 1990.
- DAER. **Boletim do DAER**, Nº 18, janeiro 1943.
- DAER. **Boletim do DAER**. 1965
- DIAS, L. C. **Os sentidos da rede: notas para discussão**. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. L. L. da (Org.). Redes, sociedades e territórios. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.
- FALEIRO, S. R. **Lendo memórias: 40 anos de Ensino Superior no Vale do Taquari e a construção do regional – História da Univates**. Lajeado: Ed. da Univates, 2009.
- FERRARI, Celson. **Curso de Planejamento Municipal Integrado**. 1ª Ed. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1977.
- FRANCISCONI, Jorge G. **A capacitação do Urbanista**. In: GONZALES, Suely F. N.; FRANCISCONI, Jorge G. e PAVIANI, Aldo. Planejamento e Urbanismo na Atualidade Brasileira: objeto teoria prática. 1ª ed. São Paulo: Rio de Janeiro: Livre Expressão, 2013.

- FÓRUM DOS COREDES. **Pró-RS V: Propostas estratégicas para o desenvolvimento regional do Estado do Rio Grande do Sul (2015-2018)**. Conselhos Regionais de Desenvolvimento (Coredes) - Lajeado: Editora da Univates, 2014.
- FREEMAN, L. C. **Centrality in social networks: Conceptual clarification**. Social Networks, 1979.
- GOMES, Paulo César da Costa. **O Conceito de Região e sua Discussão**. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. Geografia: conceitos e temas. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- HARTMAN, Ivar. **Aspectos da Guerra dos Farrapos**. Feevale, Novo Hamburgo, 2002, ISBN 85-86661-24-4, 148 pp.
- HAESBAERT, R. **Da Desterritorialização e Multiterritorialidade**. Rio de Janeiro. In: Anais do V Congresso da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - ANPUR, v. 3, 2001.
- HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social Logic of Space**. London: Cambridge University Press, 1984.
- HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The reasoning art: or, The Need for an Analytical Theory of Architecture**. In: Space Syntax First International Symposium. Londres, 1997.
- HILLIER, Bill and IIDA, Shinichi. **Network effects and psychological effects: a theory of urban movement**. Lecture Notes in Computer Science, Volume 3693, 2005, pp 475-490.
- HILLIER, Bill; YANG, Tao; TURNER, Alasdair. **Normalising least angle choice in Depthmap and how it opens up new perspectives on the global and local analysis of city space**. In: The Journal of Space Syntax. Londres, UCL, Dec 2012, vol 3 –issue 2, ISSN: 2044-7507 URL: <http://www.journalofspacesyntax.org/>
- HOLANDA, Frederico Borges de. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002. 466 p.
- IANNI, Octavio. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930-1970)**. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 3ª Edição, 1979. p.146.

- **IBGE. Recenseamento Geral do Brasil 1950 – Censo Demográfico Estado do Rio Grande do Sul.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, Brasil, 1950.
- **IBGE. Recenseamento Geral do Brasil 1970 – Censo Demográfico Estado do Rio Grande do Sul.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, Brasil, 1970.
- **IBGE. Censo Demográfico 2010.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, Brasil, 2010.
- **IBGE. Evolução da população segundo os municípios 1872/2010.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, Brasil, 2010.
- **IBGE. Regiões de influências das cidades 2007 (Regic).** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, Brasil, 2008.
- LAZZARI, Ney José; BERSCH, Roque Danilo. **A importância da BR 386 no contexto da Economia do Vale do Taquari e do Rio Grande do Sul.** Lajeado: ACIL – FATES, Dezembro 1994.
- LESSA, Carlos. **15 Anos de Política Econômica no Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1983.
- MACHADO, José Pedro. **Dicionário etimológico da língua portuguesa.** Lisboa, 3ª ed., 5 vol., 1977.
- MESQUITA, Zilá Pedroso. **Divisões Regionais do Rio Grande do Sul: uma revisão.** FEE, 1984.
- MESSIAS, Talita A. de, GOULARTI FILHO, Alcides. **A atuação da Sudesul nas políticas de planejamento econômico para o Rio Grande do Sul.** Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional. V. 11, n. 1, p. 299-322, jan-abr/2015, Taubaté, SP, Brasil
- MULLER, Dóris M. **Crescimento Urbano: Um Instrumento de Análise Aplicado ao Vale do Taquari.** Porto Alegre: PROPUR / UFRGS, 1974.
- OFFNER, J. M. **Territorial deregulation: local authorities at risk from technical networks.** International Journal of Urban and Regional Research, Malden, MA: Wiley Interscience, v. 24, n. 1, p.165-182, Mar. 2000.
- PINTO, Geraldo Augusto. **A organização do trabalho no século XX: taylorismo, fordismo e toyotismo.** São Paulo: Expressão Popular, 2010.

- PUTNAM, R. **Comunidade e Democracia: a experiência da Itália Moderna**. São Paulo: Editora FGV, 1996.
- PUTNAM, R. (eds). **Democracies in flux: the evolution of social capital in contemporary society**. New York: Oxford University Press, 2002.
- RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- RESENDE, Eliseu. **As Rodovias e o Desenvolvimento do Brasil**. Munique, Alemanha: Outubro, 1973, 7º Congresso Mundial da International Road Federation.
- REZENDE, Vera. **Planejamento Urbano e Ideologia**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1982.
- RIGATTI, Décio. **Loteamentos, Expansão e Estrutura Urbana – Relatório Final de Pesquisa**. Porto Alegre: PROPUR / UFRGS, 2000.
- RIO GRANDE DO SUL. **Constituição do Estado do Rio Grande do Sul**. Texto constitucional de 3 de outubro de 1989 com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais de n.º 1, de 1991, a 72, de 2016. Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul. 1989
- RIO GRANDE DO SUL. **Perfil Socioeconômico COREDE Vale do Taquari**. Secretaria do Planejamento, Mobilidade e Desenvolvimento Regional Departamento de Planejamento Governamental. Porto Alegre, novembro de 2015.
- ROCHE, Jean. **A Colonização Alemã e o Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora Globo, 1969.
- SALENGUE, Lais; MOORI, Seiro. **O Processo de Planejamento Urbano no RGS: descrição da experiência e avaliação dos resultados**. In: Anais II Seminário sobre Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Rio Grande do Sul. SDO, SUDESUL, SERFHAU e UFRGS. Porto Alegre, 1972.
- SANT'ANA, Elma. **Bento e Garibaldi na Revolução Farroupilha**. Caderno de História, nº 18, Memorial do Rio Grande do Sul. Edição Eletrônica.
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Editora Nobel, 1985.
- SARTORI, Giovanni. **A política: lógica e método nas ciências sociais**. Trad. De Sérgio Bath. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1981.

- SCHEIBE, A. C.; PICCININI, L. T. S.; BRAGA, A. C. **Evolução Urbana do município de Lajeado: um estudo configuracional**. Revista Políticas Públicas & Cidades, v.3, n.2, p. 7 – 27, mai/ago, 2015.
- SCHIERHOLT, José A. **Lajeado I**. Lajeado: Prefeitura Municipal (editor), 1992.
- SCHIERHOLT, José A. **Estrela Ontem e Hoje**. Lajeado: O Autor, 2002.
- SILVEIRA, R. L. L.; FELIPPI, A. C. T.; SOUZA, J. D. **Planejamento Regional no Rio Grande do Sul: Uma proposta metodológica de análise dos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Regional**. REDES - Rev. Des. Regional, Santa Cruz do Sul, v. 19, ed. especial, 96 p. 93-117, 2014.
- SINGER, Paul. **O Milagre Brasileiro - Causas e Conseqüências**. São Paulo: Caderno Cebrap, nº 6, 1972.
- SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. São Paulo: Editora Nacional, 1969. 378 p.
- SIEDENBERG, D. R. **Condicionantes político-administrativos do desenvolvimento regional no RS - a experiência dos COREDES**. In: WITTMANN, M. L.; Ramos, M. P. (org.). Desenvolvimento regional: capital social, redes e planejamento. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, v. 1, p. 135-158, 2004.
- SOUZA, Celia Ferraz de. **Contrastes regionais e formações urbanas**. Ed. Universidade/UFRGS, 2000.
- SOUZA, Celia Ferraz de; MULLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua Evolução Urbana**. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento**. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. Geografia: conceitos e temas. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- SOUZA, Maria Adélia A. de. O II PND e a política urbana brasileira: Uma contradição evidente. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (Orgs.) **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.
- SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R.; MAIA, D. S.; GOMES, E. T. A. O Estudo das Cidades Médias Brasileiras: Uma Proposta Metodológica. In:

- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades Médias: espaços em transição**. 1ª Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.
- SPOSITO, M. E. B. **Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras**. Belém: FASE/ICSA/UFPA, 2009.
 - SPOSITO, M. E. B. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SORBAZO, O. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.
 - UGALDE, C. M. **Movimento e hierarquia espacial na conurbação: O caso da Região Metropolitana de Porto Alegre**. Tese (Doutorado), UFRGS, Porto Alegre, 2013.
 - VAROUDIS, T. **Depht Map X-0.30**, UCL, 2013.
 - VERRI, F. J. **O Planejamento Urbano Integrado e a Atuação do SERFHAU no Rio Grande do Sul (1964 – 1975)**. Dissertação de Mestrado, UFRGS, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, BR-RS, 2014.
 - VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo, FAPESP, 2001.
 - VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (Orgs.) **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.
 - WEIMER, Günter. **Origem e Evolução das cidades rio-grandenses**. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004.

Outras referências:

- http://feedados.fee.tche.br/consulta/unidades_geo_coredes.asp, acessado em 18 de agosto de 2014.
- http://www.scp.rs.gov.br/atlas/conteudo.asp?cod_menu_filho=793&cod_menu=790&tipo_menu=APRESENTACAO&cod_conteudo=1340, acessado em 18 de agosto de 2014.
- http://pt.rumoall.com/default_pti.asp?idioma=0&conta=45, acessado em 30 de março de 2015.

- http://www.estacoesferroviarias.com.br/sc_troncosul/roca.htm, acessado em 30 de março de 2015.
- PML, 2016. Prefeitura Municipal de Lajeado. <http://www.lajeado.rs.gov.br/>
- DNIT, 2016. <http://www1.dnit.gov.br/historico>, acessado em 20 de agosto de 2016.
- UNIVATES, 2016. <http://www.univates.br/institucional/historico>, acessado em 20 de agosto de 2016.
- FIRJAN, 2016. <http://www.firjan.com.br/ifdm/>, acessado em 20 de maio de 2016.
- FEE, 2016. <http://www.fee.rs.gov.br/indicadores/indice-de-desenvolvimento-socioeconomico/>, acessado em 20 de maio de 2016.

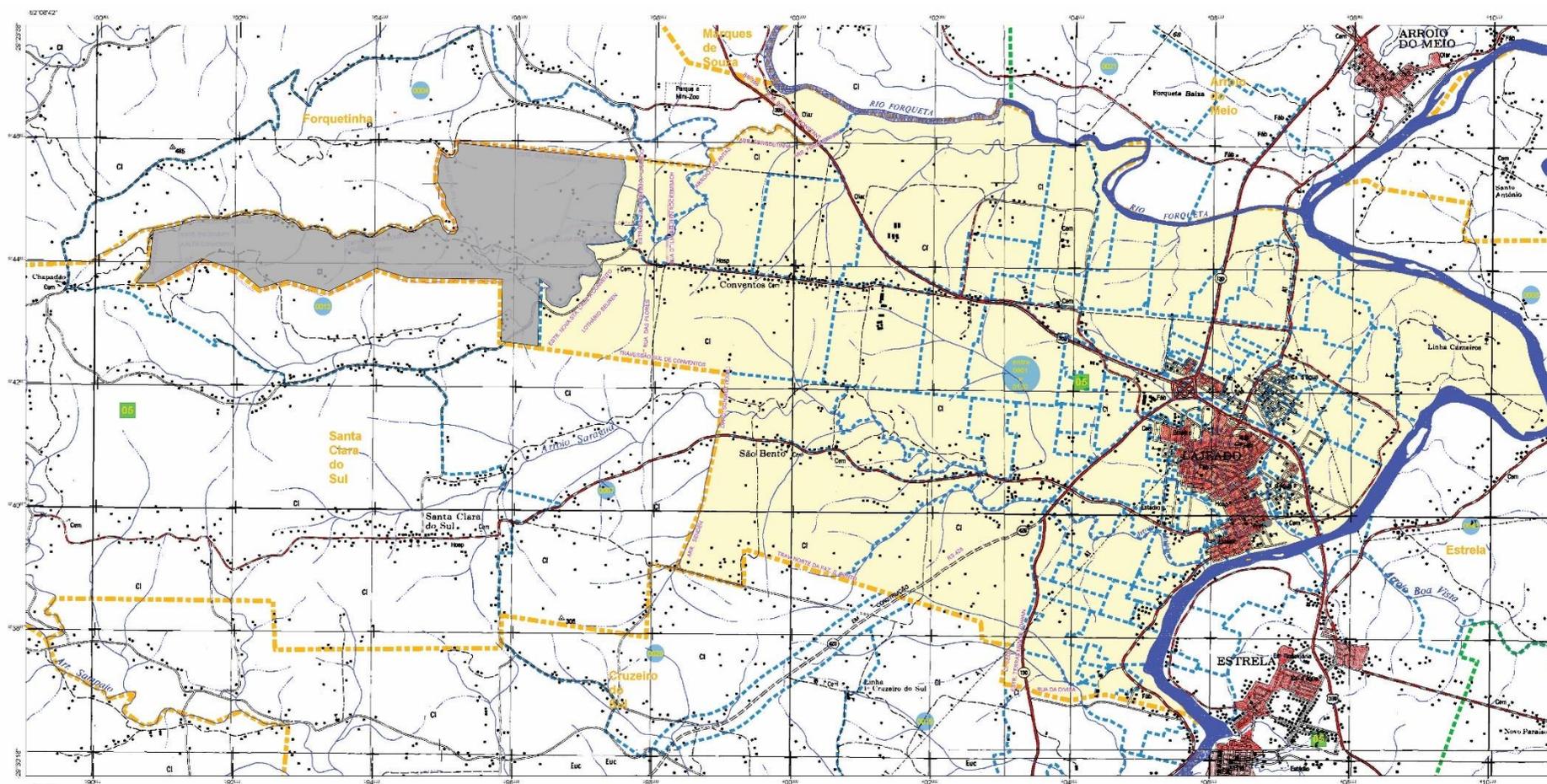
APÊNDICES

Tabela 21 – Crescimento Populacional 1970 - 2010.

MUNICÍPIOS VALE DO TAQUARI	POPULAÇÃO TOTAL 2010	POPULAÇÃO TOTAL 1970	CRESCIMENTO POPULACIONAL %
Anta Gorda	6.073	8.375	-27,5%
Arroio do Meio	18.783	19.515	-3,8%
Arvorezinha	10.225	14.475	-29,4%
Bom Retiro do Sul	11.472	8.914	28,7%
Canudos do Vale	1.807	4.807	-62,4%
Capitão	2.636	1.844	43,0%
Colinas	2.420	-	-
Coqueiro Baixo	1.528	3.562	-57,1%
Cruzeiro do Sul	12.320	8.771	40,5%
Dois Lajeados	3.278	-	-
Doutor Ricardo	2.030	-	-
Encantado	20.510	18.605	10,2%
Estrela	30.619	30.752	-0,4%
Fazenda Vilanova	3.697	-	-
Forquetinha	2.479	-	-
Ilópolis	4.102	3.424	19,8%
Imigrante	3.023	-	-
Lajeado	71.445	56.992	25,4%
Marques de Souza	4.068	5.240	-22,4%
Muçum	4.791	7.923	-39,5%
Nova Bréscia	3.184	9.360	-66,0%
Paverama	8.044	6.548	22,8%
Poço das Antas	2.017	-	-
Pouso Novo	1.875	3.383	-44,6%
Progresso	6.163	4.769	29,2%
Putinga	4.141	6.841	-39,5%
Relvado	2.155	-	-
Roca Sales	10.284	10.706	-3,9%
Santa Clara do Sul	5.697	4.879	16,8%
Sério	2.281	5.494	-58,5%
Tabaí	4.131	3.499	18,1%
Taquari	26.092	26.786	-2,6%
Teutônia	27.272	10.035	171,8%
Travesseiro	2.314	3.235	-28,5%
Vespasiano Correa	1.974	-	-
Westfalia	2.793	-	-
Total da área de pesquisa	327.723	288.734	13,5%
Rio Grande do Sul	10.693.929	6.664.841	60,5%
Brasil	190.732.694	94.508.583	101,8%

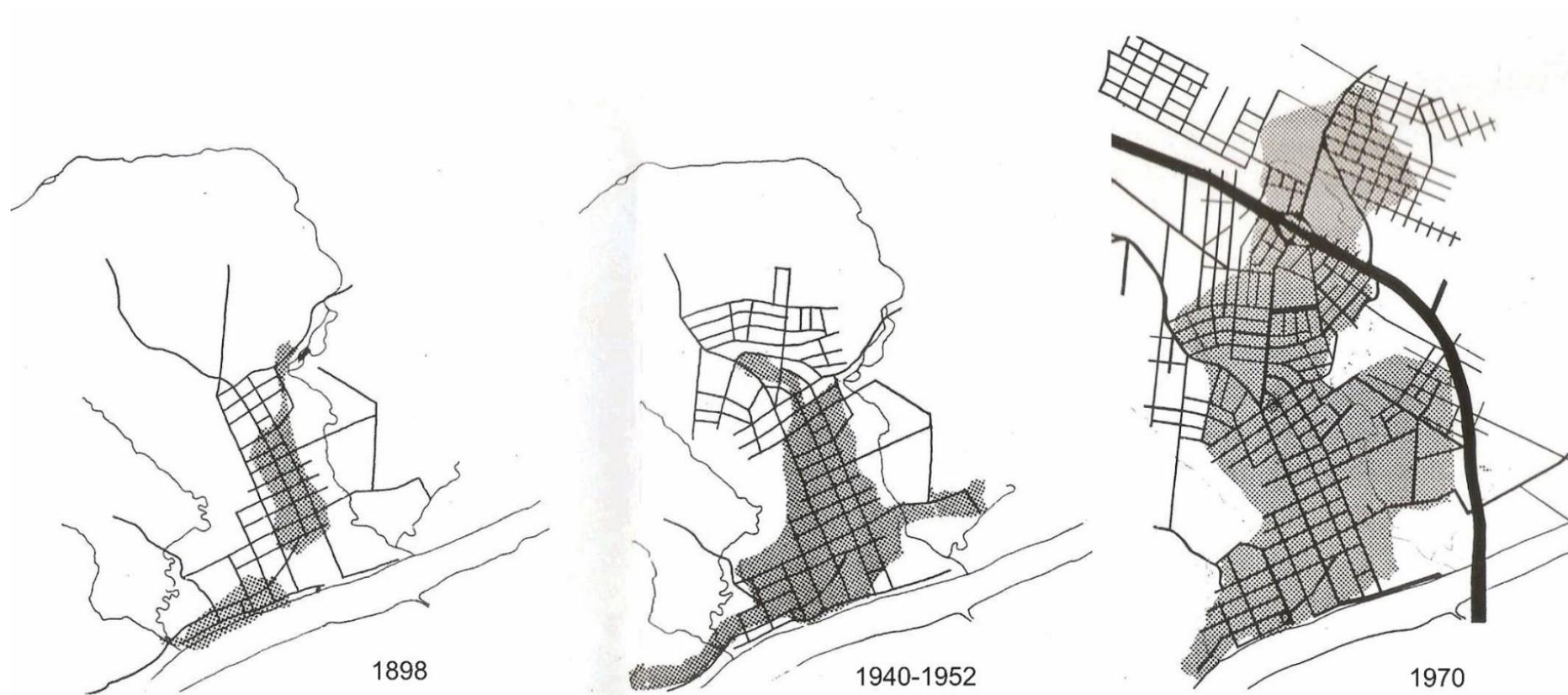
Fonte: IBGE Censo Demográfico de 2010 e FEE, elaborada por Aline Cristiane Scheibe, 2016. ¹ Os municípios cujos quadrantes de 1970 estão na cor branca ainda não eram emancipados na época. Legenda: Dado de crescimento em verde: crescimento positivo. Dado de crescimento em vermelho: Crescimento negativo.

ANEXOS

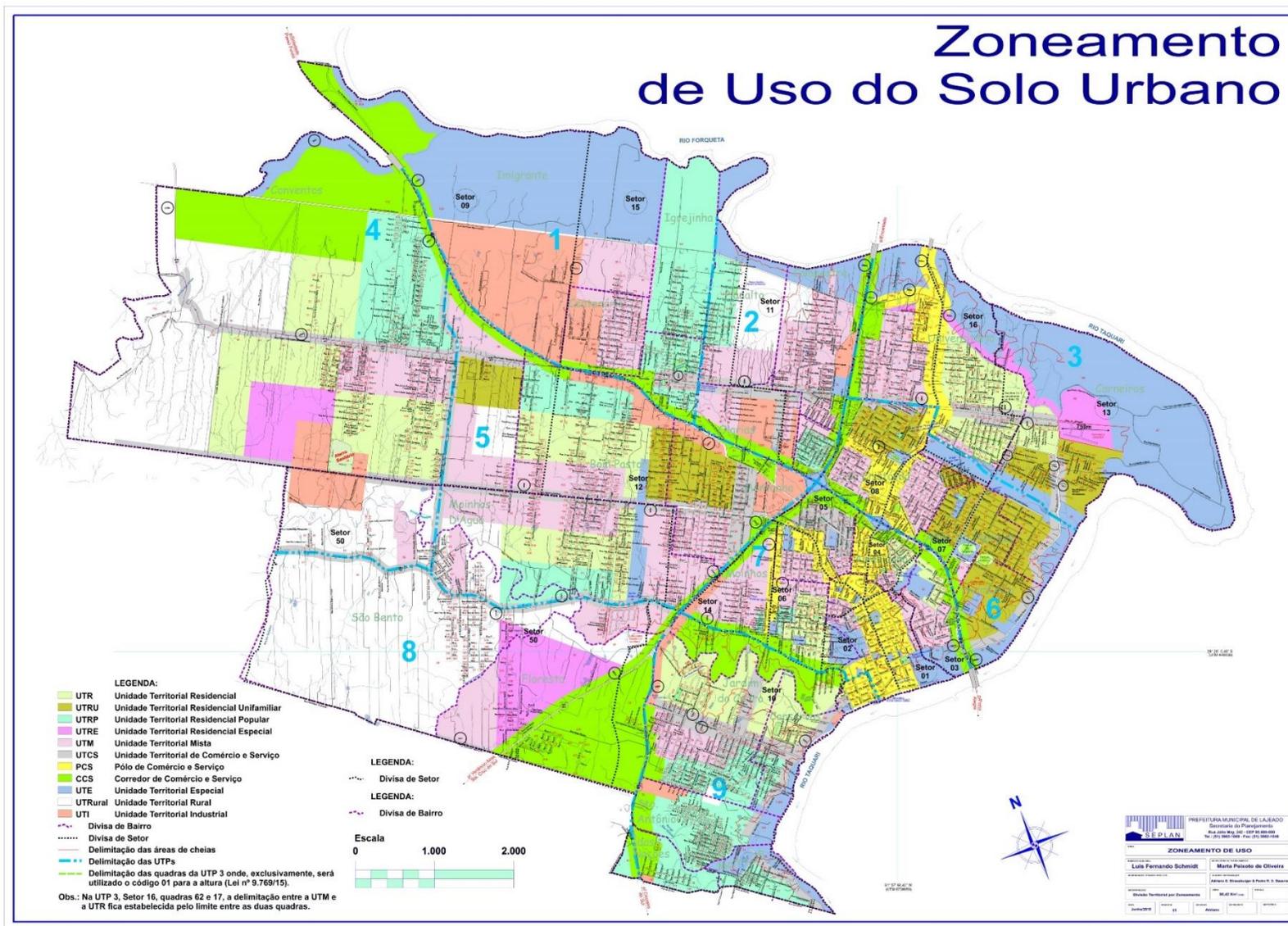
ANEXO 1 – Mapa do Município de Lajeado com Área Rural (Fonte: IBGE, 2010)

ÁREA RURAL = 10,548 km²
ÁREA URBANA = 79,87 km²
TOTAL = 90,42 km²

ANEXO 2 – Mapas da Evolução Urbana de Lajeado – Fonte: MULLER, Dóris M. *Crescimento Urbano: Um Instrumento de Análise Aplicado ao Vale do Taquari*. Porto Alegre: PROPUR / UFRGS, 1974.



ANEXO 4 – Mapa Zoneamento de Uso do Solo de Lajeado. Fonte: Prefeitura Municipal Lajeado, 2014.



ANEXO 5 – Plano Diretor Lajeado. Fonte: Boletim do Departamento de Prefeituras Municipais, ano III, nº 25-26, julho-agosto 1950, pp 55-58.

PLANEJAMENTOS. PROJETOS DE LEI

PLANO DIRETOR DE LAJEADO

Edvaldo Pereira Paiva
e
Francisco R. de Macedo
Urbanistas e Engenheiros

HISTÓRIA

A cidade de LAJEADO é um dos núcleos urbanos da região dos cinco rios, formado ao mesmo tempo que se colonizavam os vales com colonos alemães. Esses colonos, cujo modo de vida e de trabalho eram bastante distintos dos habitantes da então "Província de São Pedro" do Rio Grande do Sul, encontraram ali excepcionais condições para seu desenvolvimento. Durante várias décadas agiram sobre o meio ambiente, modelando-o à sua maneira, influenciando até sobre as características da paisagem circundante. Procuraram criar, assim, um "habitat" semelhante ao de sua pátria de origem.

A base de toda essa colonização foi a divisão da terra, por órgãos do Governo, em pequenas parcelas chamadas "colônias", adjudicadas à cada família. Esse ponto de partida, bastante diverso do dominante nas outras regiões de nosso Estado, determinou a formação de uma economia com características próprias. A divisão da terra, nessas condições, criou uma classe de camponeses fixada ao solo e com possibilidades de grande progresso. Terra ubérrima, possibilidade de transporte pelo sistema dos cinco rios, diretamente à Porto Alegre e ao exterior, facilidade topográfica de implantação de caminhos, todos esses fatores foram a base do grande desenvolvimento da região.

O Município de Lajeado é, portanto, parte integrante da chamada "região colonial". Sua sede, a cidade de LAJEADO, originariamente se formou ao longo de um caminho e junto a um rio (Taquari) então navegável em todas as épocas do ano. Ocupava uma posição estratégica, do ponto de vista econômico, pois era ponto intermediário entre os municípios à Norte e Noroeste do Estado e a região de Porto Alegre. Assim, as mercadorias providas daqueles municípios tinham passagem ou transbordo obrigatório na cidade. Dessa maneira, se caracterizou o núcleo, desde início, como centro de trocas e lugar de transbordo.

Como todas as cidades do Rio Grande recebeu o típico traçado em "taboleiro de xadrez", tomando como eixo principal a estrada que, bordeando o rio, inflete para o Norte, a qual, com o correr dos tempos, se transformou na sua rua principal. As ruas secundárias ficaram perpendiculares ou paralelas a esse caminho principal.

Até hoje é um núcleo de tamanho reduzido, característico de uma zona de pequenas propriedades agrícolas e quase sem indústria. Sua população se localiza em construções bastante disseminadas pelas zonas urbana e suburbana, prolongando-se insensivelmente pelos caminhos rurais, em virtude do tipo de produção e forma de divisão da terra. Se observarmos plantas da

cidade de diferentes épocas verificaremos que o sentido do desenvolvimento urbano segue a direção Norte, ao longo dos caminhos de penetração.

A análise histórica de LAJEADO, focalizada ao estudo de sua planificação, nos leva às seguintes conclusões:

- 1.º — A transformação do primitivo caminho principal em rua central do núcleo criou um problema sério para o próprio núcleo. Torna-se necessário afastar do centro o tráfego pesado, levando-o para um sistema rodoviário que tangencie o núcleo.
- 2.º — Ainda continuam indiferenciadas as atividades urbanas, entremescladas as residências, casas comerciais, depósitos e indústrias. Essa indiferenciação que, no passado, não constituía problema, no momento atual impossibilita um funcionamento racional do núcleo. Torna-se necessário, portanto, estabelecer uma zonificação das atividades urbanas.
- 3.º — A extensão da cidade dentro do primitivo sistema em xadrez (conforme projeto existente na Prefeitura) não corresponde à topografia da região e não serve de base para um desenvolvimento ordenado do núcleo.

IMPLANTAÇÃO

A cidade de Lajeado está implantada junto ao rio Taquari, agora navegável somente durante dois a três meses do ano.

Sua topografia é acidentada, na zona central e suas proximidades. O Núcleo central está implantado ao longo de um espigão que avança sobre o rio, em cujo divisor de águas se encontra o caminho principal. A proximidade de um rio de regime variável, com grandes cheias periódicas, cria ao núcleo seu máximo problema. No ano de 1941, ocasião da maior crescente verificada, as águas atingiram a cota 31, inundando toda a zona portuária e separando a cidade, rodoviariamente, das restantes aglomerações do vale do Taquari.

O seu clima é bastante saudável, com temperaturas máximas de 39º e mínimas de 2º. Os ventos ali dominantes são os de S.E. O regime pluviométrico é, também, favorável, verificando-se 128 dias de chuva durante o ano e um total de chuva caída de 1.146 m/m.

O problema urbano resultante das enchentes só pode ser resolvido através de medidas que impeçam a extensão da cidade pelas zonas afetadas. Qualquer outra solução é inviável do

ponto de vista econômico. Resta um problema — a localização da zona portuária e a existência de pequenas áreas de construção mais densas, no interior das zonas inundáveis. O Plano deve prever a manutenção dessas zonas, pois não há outro local onde se possa implantar o Pôrto à salvo das crescentes, e os interesses criados na zona mais densa existente não podem ser sobrelevados.

A base dessas observações podemos estabelecer as seguintes premissas:

- 1.º — Impedir as construções nas áreas inundáveis, reservando-as para serem divididas em chácaras e para implantação de parques.
- 2.º — Orientar a extensão urbana na direção dos terrenos mais elevados, completamente à salvo das enchentes.
- 3.º — Devido à existência de ventos dominantes na direção S. E. deveremos localizar as indústrias que prejudiquem as áreas residenciais na zona ao Norte da cidade.
- 4.º — Aproveitar, finalmente, a topografia da região, criando zonas aprazíveis, principalmente junto às margens do rio e na região da represa, ao Norte.

ASPECTOS ECONÔMICOS-SOCIAIS

Até poucos anos atrás a economia da região era baseada na produção de gêneros alimentícios e as pequenas indústrias existentes aproveitavam a matéria prima fornecida pela agricultura e criação de suínos e aves. A produção excedente era completamente absorvida pelos mercados vizinhos (inclusive Pôrto Alegre). Havia também uma indústria madeireira e hervateira. O papel de centro de transbordo de mercadorias de há muito tinha desaparecido, dadas as modificações no regime do rio. Como este já não permitia navegação livre durante a maior parte do ano, os produtos vindos do interior do Município e de outros situados ao Norte a Noroeste (Guaporé, Soledade, Carazinho, etc.) procuravam portos mais à jusante do rio, aonde pudessem chegar os barcos cargueiros. Entretanto, mantinha-se o tráfego de passagem de mercadorias, por via rodoviária, pois os melhores caminhos por ali passavam em demanda de P. Alegre. Esse aspecto também está em vias de desaparecer, pois no sistema rodoviário projetado pelo D.A.E.R. a estrada principal não mais passará por Lajeado. Assim, não só o movimento do pôrto de Lajeado tem diminuído, dadas as novas condições imperantes no rio, como existe a ameaça de que a produção da região seja transportada por novas rodovias à pôrto colocados à jusante da cidade, como já acontece na maior parte do ano.

Por outro lado, a própria base econômica, o tipo de produção existente, está atravessando um processo de radical transformação. Há alguns anos verificou-se que as terras de toda a região se prestavam admiravelmente para o plantio de fumo. Desde então se desenvolveu a produção de tabaco, estimulada grandemente por empresas estrangeiras. O novo tipo de produção, para ser econômico e produzir maior taxa de lucro, necessita de áreas mais extensas que o lote pro-

veniente do antigo parcelamento em colônias, ainda mais subdividido pelos descendentes dos primitivos colonos através do sistema de transmissão das heranças. Inicia-se, porisso, o processo de reunião das "colônias", ou suas parcelas, em menor número de mãos. Abandona-se a produção de alimentos, base primitiva da economia e passa-se a plantar fumo em grandes extensões. Empresas norte-americanas instalam uzinas de beneficiamento junto à cidade, compram toda a produção dos colonos e distribuem prêmios aos melhores produtos. Perfila-se uma nova economia que determinará grandes modificações na cidade. Se, de um lado, a cidade vê diminuído o seu caráter de centro de transbordo e ponto de passagem de mercadorias, de outro, ali se instalam plantas industriais que, aproveitando a vinda de elementos do campo, agora não mais absorvidos pelo novo tipo de economia, vem dar novo impulso e maior densificação ao núcleo. Esse processo, ainda inicial e lento, se acelerará à medida que aumente a concentração da propriedade e que se resolva o problema da energia barata para a indústria em geral.

Qualquer estudo de planificação de Lajeado deve ter como base essas premissas futuras. Assim deve:

- 1.º — Delimitar zonas reservadas à indústria.
- 2.º — Projetar núcleos residenciais junto à essas zonas fabrís.
- 3.º — Melhorar o pôrto e seus acessos, colocando-o à salvo das grandes enchentes.

ASPECTOS URBANOS

Dois aspectos fundamentais caracterizam a cidade de Lajeado — a sua baixa densificação, fruto de seu papel de simples mercado, com quase nenhuma atividade industrial, a sua falta de organização, produto de um crescimento não controlado.

A baixa densificação existente, dentro das condições atuais, tornará bastante antieconômica a implantação de serviços públicos. A cidade não dispõe de rede de esgotos, nem de água potável e suas ruas não são pavimentadas.

A zona mais central dispõe de grande número de terrenos baldios à salvo das enchentes e com valorização artificial. Porisso, a cidade se estendeu pela zona inundável, aí existindo grande número de moradias.

A falta de organização se observa no entremesclamento de atividades e na dispersão dos edifícios de uso público. Falta uma legislação que estabeleça relações definidas entre as várias espécies de edifícios e que determine os aspectos construtivos de cada unidade-edifício em si.

E' este, portanto, o momento de intervir, orientando cientificamente o seu crescimento, controlando todas as suas atividades, antes que, com o desenvolvimento industrial, essa tarefa se torne mais difícil, sinão impossível.

Para isso, torna-se necessário:

- 1.º — Impedir as construções nas zonas inundáveis e favorecê-las nas zonas mais saudáveis. Isso se obterá pela

taxação elevada das propriedades na zona das enchentes e pelo auxílio e isenção de taxas aos que construírem nas zonas altas.

- 2.º — Adotar regulamentos para construção e saneamento (Código de Obras).
- 3.º — Estabelecer um sistema de exgotos e uma rede de água potável. Estabelecer um plano de pavimentação das ruas e seus perfis-típos. Para isso, devemos planificar a vida urbana, densificando e concentrando as construções, para reduzir à um mínimo racional e econômico as áreas a serem servidas. Com esse intuito deve-se taxar, de maneira elevada, os terrenos baldios na zona mais central, de maneira que, para seus proprietários, se torne mais vantajoso construir neles. Para melhorar, também, o aspecto plástico e higiênico da cidade deve-se à taxar de maneira elevada as casas antigas em mau estado e más condições de salubridade.
- 4.º — Projetar um Centro Comunal, nele reunindo os edifícios públicos mais importantes, em lugar acessível, facilitando, assim, a cada habitante o seu contato com os órgãos de serviço coletivo.
- 5.º — Criar bairros residenciais definidos e perfeitamente delimitados, com seus pequenos centros comerciais e seus órgãos públicos de maior necessidade (escola primária, correio, polícia, etc.).

AS ETAPAS DO PLANO

O estudo do Plano de Lajeado foi orientado dentro dos métodos seguidos em trabalhos dessa índole. Assim, inicialmente, entramos em contato com os problemas urbanos e gerais dessa região, analisando fundamentalmente os seus aspectos econômico-sociais, a sua função, o seu papel no passado e no presente e as perspectivas futuras mais imediatas. Dessa maneira, à base de dados existentes, esboçamos um Préplano, onde, em uma série de lâminas, apresentamos o resultado de nossa análise inicial e as soluções imaginadas. Uma das finalidades desse estudo prévio foi observar, em face dele, a reação dos meios dirigentes do Município e do povo em geral. Através desse "test" obtivemos valiosos elementos para orientar os estudos finais.

Posteriormente, de acordo com nosso contrato, organizamos e efetuamos o Censo imobiliário, demográfico e social das zonas urbana e suburbana da cidade e preenchemos as "cadernetas imobiliárias" que, entregues aos proprietários pela Prefeitura, a esta facultou os recursos para saldar o custo de todos os trabalhos.

Com os elementos do Censo organizamos um Expediente urbano, composto de mapas e diagramas. Com esses dados pudemos, finalmente, analisar quantitativamente os problemas urbanos, já vislumbrados qualitativamente em etapas anteriores do estudo.

Dessa maneira, chegamos à etapa final — o

"Plano Diretor de Lajeado", composto dos elementos fundamentais — Zoneamento, Circulação e Verde, Localização dos serviços públicos, Legislação e Código de Obras — os quais, aprovados pelos poderes competentes, passarão a reger o desenvolvimento futuro da cidade. Além disso, incluímos elementos importantes para a administração da Comuna, como o estudo e projeto de todos os perfis transversais e longitudinais das ruas, assim facilitando a implantação dos serviços públicos e das novas construções. O Plano Diretor, assim constituído, foi apresentado em 16 (dezesseis) lâminas, na escala 1:1.000, formando uma única planta geral, com todos os alinhamentos projetados, o estudo em detalhe do Centro Comunal e as reservas de áreas verdes.

AS DIRETRIZES DO PLANO

O Plano Diretor de Lajeado consiste nas seguintes soluções aos atuais problemas da cidade, especificados nas páginas anteriores:

- 1.º — Diferenciar as atividades urbanas estabelecendo o seguinte Zoneamento (cujos limites precisos estão demarcados no mapa — Plano Diretor de Lajeado — enc. 1:2.000.
 - a) Uma zona portuária, com uma faixa reservada ao pórtio propriamente dito, com as características específicas determinadas pelo grande desnível da baranca do rio, uma faixa de quarteirões reservada para depósitos e armazéns e, ao outro lado da grande via de acesso uma faixa para depósitos e indústrias que, pelo fumo e emanações, não prejudiquem a zona residencial. Nessa zona não serão permitidas construções de caráter residencial.
 - b) Uma zona mixta, residencial-comercial, que abarca quase toda a zona central atual, com determinação específica, no Código de Obras quanto às áreas ocupadas.
 - c) Zonas residenciais delimitadas, junto ao rio e avenida costeira e nas novas extensões, ao Norte e à Noroeste, formando bairros com vida quase própria e com um traçado paisagístico. Essas zonas também são regulamentadas de maneira específica, de forma a serem mantidas suas características. Os bairros ao Norte ficarão junto à zona fabril e dele separadas por amplas faixas verdes.
 - d) Uma zona industrial, ao Norte, reservada principalmente às usinas de beneficiamento de fumos, ligada portanto às áreas fornecedoras da matéria prima.
 - e) Zonas de chácaras, rodeando com uma cinta verde todo o núcleo urbano, defendendo, assim, áreas abastecedoras de alimentos para a cidade. Essas chácaras deverão ter uma área mínima de 5.000 m². e serão aforadas aos particulares. As áreas necessárias poderão ser adquiridas pela Prefeitura dentro de um plano financeiro que inclua uma pequena taxa especial sobre todas

as propriedades do Município. Assim, os poderes públicos poderão obter os recursos financeiros para levar avante esse plano.

Separando e definindo tôdas essas zonas foi projetado um sistema contínuo de áreas verdes, aproveitando espaços vazios existentes. Além disso, projetamos dois parques, um junto ao rio e à avenida costeira e outro à Noroeste, junto à represa existente, à qual juntamos mais uma, à jusante, criando, assim, um lugar de grande valor paisagístico e um passeio que será de predileção dos futuros lajeadenses.

2.º — Prever zonas de extensão da cidade, somente nas áreas não atingidas pelas enchentes, portanto nas direções Norte e Leste. Deverão ser proibidos arruamentos urbanos nas zonas inundáveis (previsto no Código de Obras), reservando as áreas não ocupadas dessas zonas para agricultura e parques. O traçado das novas extensões é rigorosamente adaptado à topografia do terreno, abandonando assim o sistema em xadrez rígido atualmente imperante. As vias de acesso e perimetrais, de junção, estabelecerão os limites dos novos bairros projetados. A forma e área dos novos lotes é estabelecida no Código.

3.º — Estabelecer um sistema viário principal, na base da caracterização de uma avenida primária, que coincida em parte com a atual avenida Benjamim Constant em execução. Essa avenida será o novo eixo urbano, e deverá ligar as vias de acesso entre si e com o Pôrto e o Centro Comunal. Por aí se desenvolverá o tráfego pesado que atualmente percorre a rua Júlio de Castilhos. Todo o tráfego de passagem pela cidade poderá atravessá-la sem cruzar pela área mais densificada e centro tradicional. Tôdas as outras ruas são de caráter secundário e foram projetados perfis transversais para cada grupo delas, de acôrdo com sua função no núcleo. Fora do limite urbano só deverão existir caminhos vicinais, através da zona de chácaras.

4.º — Estabelecer um "Centro Comunal", colocado em posição estratégica em relação aos futuros limites da área urbana de Lajeado. Nesse Centro são reunidos, formando um conjunto esteticamente homogêneo, os diversos edifícios públicos necessários à vida do núcleo (Prefeitura, Forum, Delegacia de Polícia, Estação Rodoviária, Correios e Telégrafos, Delegacia Fiscal, Cine-teatro-clubes, Centro de Saúde, etc.). Além disso, incluímos áreas comerciais ao longo das galerias. Todos esses órgãos, inclusive o comércio, disporão de espaços interiores para estacionamento e descarga. A parte destinada ao público é voltada para uma praça, em dois planos, pela qual os pedestres circulam, de um edifício à outro, com segurança, porque estão livres do trânsito de veículos e comodamente porque tem em volta todos os edifícios públicos e semi-públicos.

PALAVRAS FINAIS

Como o próprio nome indica, o Plano Diretor dirige o desenvolvimento do aglomerado humano para cumprir o destino que sua estruturação econômica-social revela. Daí a preocupação do urbanista, ao confeccioná-lo, de estudar essa estruturação, para ordenar, sanear e embelezar os elementos materiais da cidade, no sentido de facilitar para ela uma administração que garanta seu futuro, em função de suas possibilidades econômicas. Um plano desta natureza, portanto, permitirá ao administrador:

- 1.º coordenar os diferentes trabalhos a executar e cortar muitas despesas inúteis;
- 2.º regularizar a situação financeira, repartindo, de uma maneira conveniente, sobre os diversos exercícios, as despesas a efetuar;
- 3.º prever e preparar, com antecedência, as diversas medidas a tomar para a aquisição amigável de terrenos, que lhe seria necessário expropriar mais tarde mediante altas indenizações.

E' evidente que o Plano por si só não fará milagres para a administração. E' necessário interpretá-lo cada vez que ela pretenda executar um serviço público e êle, que coordena todos os trabalhos numa visão de conjunto, dirá qual o mais urgente e conveniente.

Sempre que se necessite organizar a situação financeira, a planificação de trabalhos na ordem de urgência fornecerá para a receita as retribuições de serviços ou para a despesa o que é possível fazer em cada ano dentro das verbas existentes para tal fim.

Enfim, o Plano, dando à Administração ciência das áreas que no futuro ela precisará para suas instalações ou para localização dos logradouros públicos, permitir-lhe-á desenvolver desde já a política mais conveniente para aquisição das mesmas, nas condições mais favoráveis para o erário público.

Quer isto dizer que, para o Plano Diretor representar realmente um instrumento útil para a administração é necessário que ela saiba usá-lo e o use permanentemente como base para sua política orçamentária e como guia de sua política geral futura. O Plano é uma base para realizações de interesse público, não é a realização em si. Surge como resultado dos estudos do urbanista, e as realizações que êle aconselha só se concretizarão em função da vontade administrativa. A esta cabe executar o que foi previsto.

Pôrto Alegre, Fevereiro, 8 de 1949.

