

A RIDE METADE SUL DO RIO GRANDE DO SUL E AS ESCALAS DO PLANEJAMENTO REGIONAL

Paulo Roberto Rodrigues Soares

Doutor em Geografia Humana (Universidad de Barcelona), Graduado em Geografia (FURG)
Professor Associado do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFRGS
Pesquisador do Observatório das Metrópoles - Núcleo Porto Alegre (INCT/CNPq)
E-mail: paulo.soares@ufrgs.br

Leonardo Oliveira Sassi

Graduado em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Bolsista de Iniciação Científica PROBIC/FAPERGS
E-mail: leonardo.o.sassi@hotmail.com

RESUMO

A presente nota busca analisar, desde a perspectiva do planejamento territorial, o projeto do legislativo federal de criação da Região Integrada de Desenvolvimento (RIDE) da Metade Sul do Rio Grande do Sul. Abordamos inicialmente a utilização desta ferramenta de regionalização na escala nacional, apontando seu histórico e características, bem como discutindo sua efetividade. Posteriormente nos detemos a problemática das diversas narrativas e estigmas que, há algumas décadas, disputam o sentido da diferenciação entre Metade Norte e Metade Sul do Rio Grande do Sul. Por fim, elencamos os possíveis entraves a implementação da RIDE da Metade Sul do Rio Grande do Sul, questionando suas motivações e possíveis resultados práticos.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento Urbano e Regional; Região Integrada de Desenvolvimento; Regionalização; Metade Sul; Rio Grande do Sul.

124

THE RIDE METADE SUL DO RIO GRANDE DO SUL AND THE SCALES OF REGIONAL PLANNING

ABSTRACT

This note seeks to analyze, from the perspective of territorial planning, the project of the federal legislature to create the Integrated Development Region (RIDE) of the Southern Half of Rio Grande do Sul. We initially approached the use of this regionalization tool on the national scale, pointing out its history and characteristics, as well as discussing its effectiveness. Afterwards we approach the problematic of the various narratives and instigmas that, for some decades, dispute the sense of differentiation between Half North and Half South of Rio Grande do Sul. Finally, we list the possible obstacles to the implementation of the RIDE of the Southern Half of Rio Grande do Sul, questioning its motivations and possible practical results.

KEYWORDS: Urban and Regional Planning; Integrated Development Region; Regionalization; Southern Half; Rio Grande do Sul State (Brazil).

INTRODUÇÃO

A presente nota técnica visa analisar, desde a perspectiva do planejamento territorial, o projeto do legislativo federal que cria a **Região Integrada de Desenvolvimento (RIDE) da Metade Sul do Rio Grande do Sul** (PLP-543/2018) e autoriza o Poder Executivo a instituir o

Programa Especial de Desenvolvimento da Metade Sul do RS, buscando avaliar criticamente a pertinência (ou não) de criação desta unidade territorial.

Consideramos que a criação da RIDE acrescenta mais uma escala de ação no já amplo e confuso quadro do ordenamento territorial brasileiro, que inclui microrregiões, mesorregiões, regiões metropolitanas, entre outras unidades e escalas de planejamento. Embora, no atual momento político-econômico, perceba-se o afastamento do Estado e uma opção pelo *laissez faire* da iniciativa privada em termos de planejamento do desenvolvimento regional.

Não obstante, o Senador proponente da RIDE argumenta que “a região é marcada pela profunda desigualdade entre as metades norte e sul, que tem se agravado com o passar do tempo”. Aponta ainda a “diferença significativa na renda per capita entre as duas porções” argumentando que “a RIDE tende a potencializar a redução do desequilíbrio econômico entre as diferentes partes do estado e ajudar no crescimento de vários municípios por estimular empreendimentos na região sul do estado, contendo o êxodo populacional”. O Senador argumenta que com a RIDE haverá “alternativas de desenvolvimento para a região” (SENADO NOTÍCIAS, 2018¹).

A nosso ver esta exposição de motivos repete diversos discursos já colocados nos inúmeros planos e projetos de “desenvolvimento” da Metade Sul, os quais abordaremos mais adiante.

Atualmente o projeto de lei tramita na Câmara dos Deputados (PLP-543/2018) e possui parecer pela aprovação². Dado nosso interesse sobre a questão metropolitana no Rio Grande do Sul estamos acompanhando a tramitação do mesmo desde sua proposição inicial em 2018. A sua aprovação e tramitação nos levou a uma série de reflexões, as quais compartilhamos com os leitores a seguir.

Primeiramente, poderíamos colocar a questão de mais uma entidade territorial a ser criada que se sobrepõe, como veremos, a diversas outras e que escassos resultados práticos proporciona em termos de desenvolvimento territorial e socioeconômico nos municípios abrangidos.

Segundo, consideramos importante polemizar com o próprio conceito de **Região Integrada de Desenvolvimento Econômico**, suas imprecisões e a escala para o qual ele foi idealizado e que hoje passa a ser utilizado para outros propósitos.

¹ Ver <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/10/31/projeto-que-autoriza-criacao-de-ride-na-metade-sul-do-rio-grande-do-sul-segue-para-a-camara>.

² No dia 20 de novembro de 2019, o projeto foi aprovado na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara dos Deputados, seguindo seu caminho para votação em plenário que não ocorreu até o aceite deste trabalho.

DISCUTINDO AS RIDEs

Um dos aspectos mais extravagantes da questão metropolitana brasileira é o grande número de regiões metropolitanas e a extrema desigualdade entre as mesmas, um universo de mais de 80 unidades institucionalizadas, em quase todos os estados da federação, e que engloba desde grandes regiões metropolitanas com mais de 10 milhões de habitantes até regiões “metropolitanas” sem metrópole e que não chegam a 500 mil habitantes. No próprio estado do Rio Grande do Sul, temos hoje duas regiões metropolitanas (Porto Alegre e Serra Gaúcha) e duas aglomerações urbanas (do Sul e do Litoral Norte) institucionalizadas, as quais congregam 72 municípios.

É sabido que a partir de 1988, quando os estados da federação “descobriram” as possibilidades de delimitação de RMs, sua instituição foi utilizada como forma dos estados concorrerem em melhores condições pelos escassos recursos federais para obras de infraestrutura urbana. Alguns estados chegam ao exagero de ter quase todo o seu território coberto por regiões metropolitanas, como por exemplo, o caso do estado de Santa Catarina. E, quando um conceito se banaliza, ele tende a perder totalmente a eficácia com relação aos propósitos de que foi criado³.

O Estatuto da Metrópole, Lei Federal n.º 13.089/2015, surgiu com o intuito de organizar o debate e “conter” a “proliferação” de regiões metropolitanas, limitando estas à presença de uma capital regional segundo a classificação do IBGE. Mesmo que seja uma delimitação a mesma ainda é insuficiente já que nesta classificação encontramos cidades médias com população muitas vezes inferior a 200 mil habitantes, muito distante do que poderíamos quantitativamente considerar como uma metrópole. Além disso, o Estatuto, o qual teve sua redação bastante alterada pela lei 13.683/2018, não se refere às RIDEs, considerando apenas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

A nosso ver, a RIDE deveria referir-se a uma escala específica de planejamento: a escala urbano-regional, na qual a polarização e a concentração urbana apresentam os traços tradicionalmente atribuídos ao fenômeno da metropolização em nosso país. Entretanto, o próprio Estatuto da Metrópole poderia prever a criação de RMs que contemplassem mais de um estado, com ambas as unidades da federação aprovando seus limites e composição, o que não foi contemplado.

Já para as RIDEs que estão sendo propostas, muda-se a escala de planejamento para o especificamente “regional”, incorrendo nos mesmos erros das regiões metropolitanas sem metrópole que temos espalhadas pelo país. Novamente a busca por vantagens na distribuição dos recursos federais torna-se o grande *leitmotiv* de criação das RIDEs. E novamente, estas são

³ Ver SOARES, P. R. R. Regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas? Contribuição para o debate no Rio Grande do Sul. **Ensaio FEE** (Online), v. 36, p. 323-342, 2015.

delimitadas sem a participação da sociedade civil dos territórios implicados, o que se traduz em pouco comprometimento dos atores locais e regionais na instituição e gestão deste território comum.

A QUESTÃO DA RIDE

Conceito impreciso, a “região integrada de desenvolvimento” (RIDE) surgiu como forma de dar conta de um processo de “metropolização” que envolveria mais de uma unidade da federação, uma vez que, pela Constituição Federal, a prerrogativa de instituir regiões metropolitanas (RM) é dos estados e não seria possível criar uma RM que abrangesse municípios de diferentes estados.

A “imprecisão” que nos referimos refere-se justamente à escala de planejamento, pois o conceito de RIDE situa-se entre a escala metropolitana (que remete a uma forte concentração urbana e polarização no território) e a escala regional, mais ampla, com maior extensão territorial. O Artigo 43 da Constituição Federal, que estabeleceu as RIDEs aponta que a União pode instituir regiões de desenvolvimento que abranjam municípios de diferentes estados, visando o desenvolvimento e à redução das desigualdades, embora que considere que estes municípios devem ser “integrantes de mesmo complexo social e geoeconômico” (AZEVEDO e ALVES, 2010, p.89).

Ou seja, embora o conceito de RIDE possa ser um pouco mais abrangente que o de região metropolitana, a legislação remete a ideia de que seus municípios integrantes possuam intensos vínculos econômicos e sociais, aproximando-se aos clássicos conceitos de região polarizada ou região funcional.

Saliente-se que nos referimos aqui à “metropolização” na sua concepção técnico-política e administrativa, como instituição de região metropolitana e não na sua dimensão socioterritorial de processo de concentração urbana de população, atividades econômicas e infraestruturas⁴.

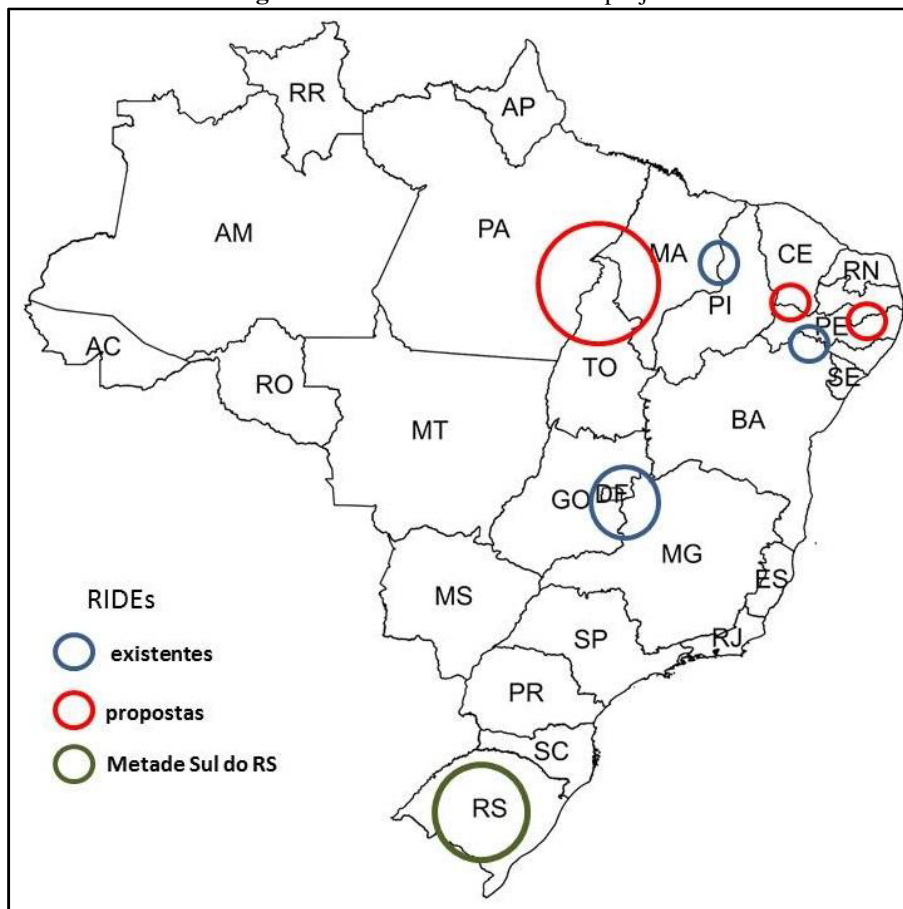
Assim, temos até agora três RIDEs instituídas no país: a “RIDE do Distrito Federal e Entorno” (1998), que poderíamos chamar de “RIDE originária” e que emularia a virtual “região metropolitana de Brasília”⁵; a “RIDE Grande Teresina” (que inclui o município de Timon/MA) e a “RIDE Petrolina-Juazeiro”, incluindo municípios de Pernambuco e Bahia (Figura 1).

⁴ Sobre esta diferenciação entre metropolização administrativa e sua dimensão sócio-territorial ver o artigo de Olga Firkowski. Porque as regiões metropolitanas no Brasil são regiões mas não são metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 122, p. 19-38, 2012.

⁵ Inclusive existe uma proposta legislativa de transformação da RIDE-DF em “Região Metropolitana de Brasília”. Ver <http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2018-12/temer-altera-lei-e-entorno-do-df-vira-regiao-metropolitana> e <https://jornaldebrasil.com.br/cidades/regiao-metropolitana-df-ainda-nao-e-aprovada/>.

Na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) do Senado Federal já foi aprovada a criação de mais três RIDEs: a “Cariri-Araripe” (70 municípios de Ceará, Pernambuco, Paraíba e Piauí), a “RIDE do Bico do Papagaio”, com 66 municípios (16 do Maranhão, 25 do Pará e 25 do Tocantins) e a recente RIDE Campina Grande - Caruaru (com 45 municípios, sendo 25 de Pernambuco e 20 da Paraíba). Nota-se, portanto, o predomínio da utilização deste instrumento por parte dos estados das regiões Nordeste e Norte. Caso sejam implantadas, o estado de Pernambuco terá em seu território a presença de três RIDEs.

Figura 1 – RIDEs existentes e em projeto.

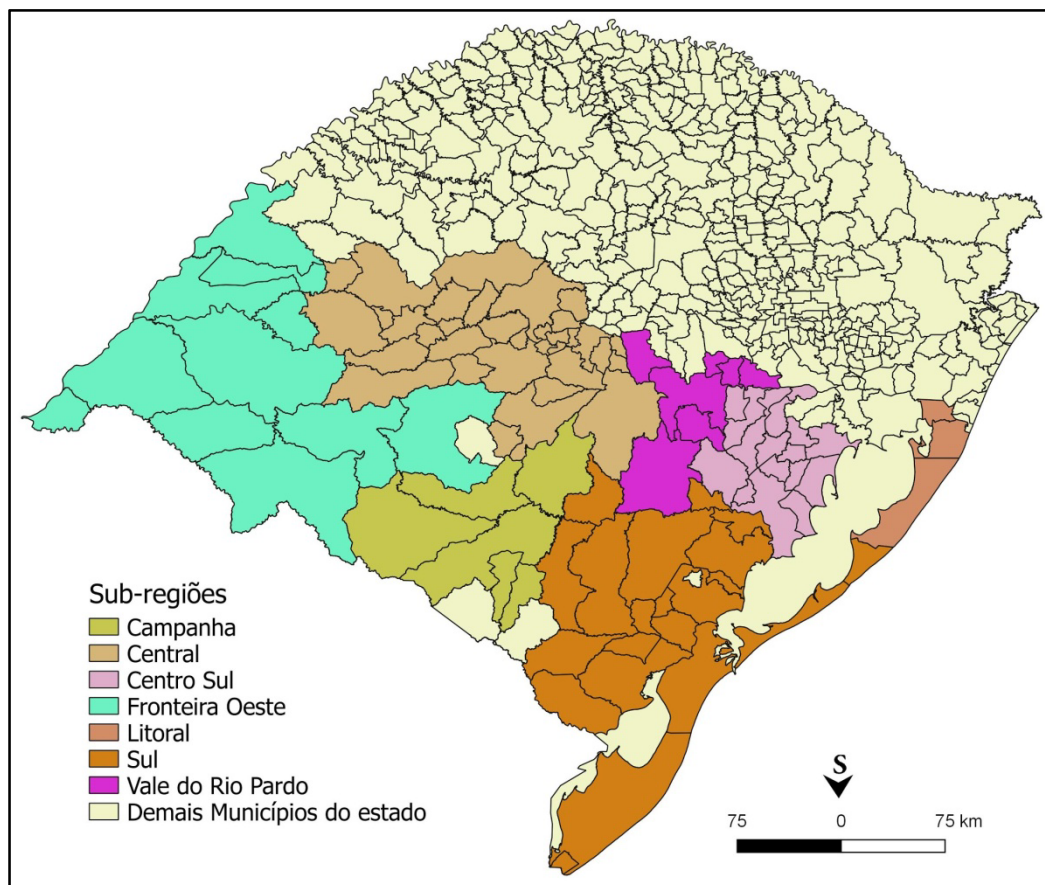


Elaborado pelos autores, 2019. Fonte: Senado Federal.

Além destas, temos a proposta da **RIDE da Metade Sul do RS**, formada por 98 municípios do Sul do Rio Grande do Sul e subdividida em sete “sub-regiões”, um recorte territorial não previsto em qualquer normativa de ordenamento territorial deste nível (Figura 2). A extensão total da RIDE é de mais de 150 mil km² e a população chega aos 2,7 milhões de habitantes. Note-se que,

em mais um exemplo da “exceção gaúcha”, a RIDE Metade Sul é a única do centro-sul do país e a única com municípios de apenas um estado⁶, além de apresentar uma baixa densidade demográfica.

Figura 2 - A RIDE Metade Sul do Rio Grande do Sul e suas subdivisões



Elaborado pelos autores, 2019. Fonte: Senado Federal. Projeto de Lei 129/2018.

A METADE SUL DO RIO GRANDE DO SUL

A questão do “atraso no desenvolvimento” da Metade Sul do Rio Grande do Sul remonta aos anos 1990. Foi a partir dali que nos debates sobre o desenvolvimento do estado formulou-se a tese da região “atrasada”, empobrecida, agrária e “subdesenvolvida” do estado, em contraponto à metade norte, rica, industrializada e desenvolvida.

Desconsidera-se muitas vezes nestas teses as diferenciações histórico-culturais entre estas regiões, por outro lado, algumas vertentes imputam unicamente a estas diferenças o atual cenário

⁶ Em 2016 a Câmara Federal rejeitou a instituição da **RIDE Grande São Luís** por “estarem todos os municípios situados dentro da mesma unidade da Federação, o mecanismo mais adequado para promover sua integração é, de fato, a composição de uma região metropolitana (...). Intervenção direta da União nesse arranjo poderia configurar desrespeito à autonomia garantida aos entes federados pelo Pacto Federativo”. Fonte: Comissão rejeita criação de RIDE da Grande São Luís. (<https://www.camara.leg.br/noticias/496796-COMISSAO-REJEITA-CRIACAO-DE-REGIAO-INTEGRADA-DE-DESENVOLVIMENTO-DA-GRANDE-SAO-LUIS>).

econômico. Não iremos retomar todos os contornos deste debate, o qual gerou até uma tentativa frustrada de separatismo do sul do RS, mas em termos de efeitos práticos, em 1994 o Governo Federal lançou o **RECONVERSUL** (Programa de Reversão Econômica do Sul do RS) e em 2003 a Metade Sul foi incluída entre as “**mesorregiões diferenciadas**” (BRASIL, 2009), ou seja, aquelas que mereceriam especial atenção da política de desenvolvimento regional do Estado brasileiro⁷.

Assim, o que temos é a reedição, com uma nova roupagem, de um modelo de planejamento regional “de cima para baixo”, dependente do governo federal e que apresentou poucos resultados. A despeito de alguns “mitos” que abordaremos adiante, é na Metade Sul que predominam os municípios com menor PIB *per capita* e menor IDH-M do Rio Grande do Sul, em detrimento dos municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre, Serra Gaúcha (com forte participação industrial) e Planalto, onde a relação agronegócio-agroindústria tem proporcionado um desenvolvimento menos desigual, mas não necessariamente igualitário como difundido por certa mitologia do desenvolvimento do estado.

Entretanto, algumas mudanças importantes ocorridas nas últimas duas décadas nos obrigam a uma leitura mais acurada da questão, que superem algumas leituras já sacramentadas. Por exemplo, na exposição de motivos e “justificação” do projeto de lei encontramos a seguinte passagem:

“Os pesquisadores Daniel Arruda Coronel, Fabiano Dutra Alves e Mariangela Amaral e Silva observam que: ... a chamada Metade Sul do Rio Grande do Sul apresenta-se como uma região em profundo processo de estagnação, inclusive enquadrado em programas de desenvolvimento regional, em âmbito nacional. No contexto das desigualdades regionais, a Metade Sul apresenta uma situação ímpar no Estado, onde as estruturas produtivas são totalmente diferentes da Metade Norte do Rio Grande do Sul.”⁸

Importa salientar que o texto referenciado é de 2007. Já naquela época e desde então, diversas e significativas mudanças vêm se produzindo na Metade Sul do Rio Grande do Sul, a qual mantém sua base agropastoril e sua estrutura fundiária extremamente concentrada, porém com a presença de novos atores no jogo da economia regional. Referimo-nos a toda uma diversidade de novas atividades econômicas que iniciam com a expansão do monocultivo do eucalipto, e a agregação das terras da região ao processo conhecido como “sojificação” do Pampa, à semelhança

⁷ Os contornos deste debate nos anos 1990 podem ser encontrados em SOARES, P. R. R. *Décadence avec élégance* (uma crítica ao discurso da Metade Sul do Rio Grande do Sul). **Ágora** (UNISC), Santa Cruz do Sul, v. 2, n.1, p. 67-85, 1996.

⁸ CORONEL, D. A.; ALVES, F. D.; SILVA, M. A. Notas sobre o processo de desenvolvimento da metade sul e norte do estado do Rio Grande do Sul. Uma abordagem comparativa. In: **Perspectiva Econômica**; v. 3, n. 2, jul/dez. 2007. p. 28. In SENADO FEDERAL. Projeto de Lei Nº 129, de 2018 (Complementar).

do que ocorre na Argentina e no Uruguai. Além dessas atividades, outras importantes como a expansão da viticultura e da olivicultura e a “nova pecuária” que busca agregar valor à carne com o desenvolvimento das linhagens “premium” e da identificação geográfica como “produto do Pampa”⁹. Por fim, podemos agregar as novas atividades geradas pelos assentamentos da Reforma Agrária, que, nos anos 1990, foram implantados em diversos municípios da região, introduzindo novos produtos e ampliando a diversidade regional em uma área caracterizada pela homogeneidade. Cabe ressaltar também que algumas atividades específicas como a silvicultura, o cultivo de soja e a própria modernização da pecuária para um modelo intensivo com inserção de novos insumos e técnicas, frente ao modelo tradicional local, ameaçam as características ambientais que marcam a região. Na “outra ponta” da “região”, em 2007 se iniciou a implantação do “Polo Naval” de Rio Grande, que ao longo de quase uma década (até 2016), gerou grandes impactos econômicos e sociais no sul do estado¹⁰, especialmente na Aglomeração Urbana do Sul (Pelotas, Rio Grande, Capão do Leão, São José do Norte e Arroio do Padre).

Portanto, consideramos a própria ideia de “Metade Sul” do RS como um artifício discursivo, uma vez que nesta “região” há uma grande diversidade socioeconômica e territorial que dificulta considerá-la como uma unidade. Apesar de que até os anos 1970 era possível considerá-la como uma região da pecuária extensiva, hoje presenciamos uma heterogeneidade de situações como citamos anteriormente.

A “Metade Sul” abrange desde municípios urbano-industriais, como Pelotas e Rio Grande, que conformam uma aglomeração urbana, centros regionais e de serviços (Pelotas, Santa Maria, Uruguaiana, Bagé), municípios que oficialmente fazem parte da Região Metropolitana de Porto Alegre (Charqueadas, São Jerônimo, Arroio dos Ratos), municípios com predominância da pequena propriedade (Canguçu, São Lourenço do Sul), litorâneos, fronteiriços, “missioneiros” (da região das Missões), com predominância de colonização alemã, italiana, polonesa, entre outras características. Ou seja, toda uma diversidade a ser considerada.

A RIDE METADE SUL DO RS: LIMITAÇÕES E PERSPECTIVAS

No item anterior, já elencamos as diversas tentativas de pautar a atuação federal na área, onde a busca por recursos federais assemelha-se a outras articulações de elites regionais não-hegemônicas que tentam construir uma “ponte” direta com Brasília em busca de recursos. Neste

⁹ Ver FONTOURA, L. F. M. Pampa: *terroir* do gado bovino? **Geosul**, v. 34, n. 71, p. 213-238, Abril. 2019.

¹⁰ Ver MARTINS, C. A. A. Usos do território brasileiro no século XXI: notas para a análise dos investimentos na construção naval. **Boletim Paulista de Geografia**, v. 93, p. 83-113, 2013.

caso, como apontamos, a RIDE seria apenas a modernização do discurso, além, evidentemente de uma vitrine eleitoral para o seu “criador”.

Deixando de lado as questões mais subjetivas do debate, apontamos aqui algumas “falhas” técnicas do projeto e que podem comprometer a instituição da RIDE, sendo, portanto, limitações ao planejamento regional:

- No PL é utilizada a denominação “sub-região”, a qual oficialmente e institucionalmente não existe. Contudo as “sub-regiões” propostas para a RIDE utilizam-se das mesmas nomenclaturas (Centro-Sul, Fronteira Oeste, Médio Alto Uruguai,...) dos Conselhos Regionais de Desenvolvimento (COREDEs), que são instituições de representação da sociedade civil organizada para fins de políticas de desenvolvimento regional do RS.

- Nem toda a estrutura da RIDE coincide com os COREDEs. Alguns foram desmembrados, não sendo incluídos todos seus municípios e outros foram aglutinados, com municípios de mais de um COREDE na mesma “sub-região”.

- No PL são listados 98 municípios em sete “sub-regiões” e os municípios citados pertencem a nove COREDEs.

- A RIDE se sobrepõe a outros recortes regionais com caráter “metropolitano”, englobando municípios pertencentes à Aglomeração Urbana do Sul, à Aglomeração Urbana do Litoral Norte e à própria Região Metropolitana de Porto Alegre.

- Acreditamos que por falha na redação do projeto, alguns municípios pertencentes à Metade Sul não constam no PL, como Santa Margarida do Sul, Aceguá, Pedras Altas e Arroio do Padre.

- A necessidade de aprovação por parte de cada uma das quase uma centena de Câmaras Municipais da adesão dos municípios à RIDE. Em experiências mais modestas, com menor número de municípios, como são as próprias RMs e consórcios municipais, já observamos que este processo tende a ser demorado dado o diferencial de velocidade e dos interesses de cada legislativo municipal. Assim, podemos prever que uma vez aprovada a RIDE em nível federal esta tarde alguns anos para sua efetiva implementação que só se dará quando for aprovada por todos os municípios envolvidos.

- A RIDE pouco dialoga com outras políticas de desenvolvimento para a região, especialmente as determinadas pelo governo do estado do RS, que opera com as Regiões Funcionais de Planejamento.

Finalizamos esta nota com perspectivas pouco animadoras dos efeitos práticos da instituição da RIDE Metade Sul do RS. Relembramos que o Estatuto da Cidade (2001) e, posteriormente, o

Estatuto da Metrópole (2015) foram promulgados em um ciclo de desenvolvimento diferente do vigente atualmente. Naquele momento, havia uma articulação nacional, via Ministério das Cidades e Ministério da Integração, de um projeto de país que apostava no Estado como um agente (não exclusivo) do desenvolvimento social e territorial. Igualmente, o ciclo de expansão econômica proporcionado pelo *boom* das commodities permitia que uma parte dos excedentes da acumulação nacional fosse canalizada para políticas de desenvolvimento regional.

Hoje estamos em um momento histórico completamente diferente. O Ministério das Cidades está extinto e não existe o menor interesse por parte do governo atual da presença do Estado na economia ou no planejamento do desenvolvimento. Este parece ser - na visão política hegemônica vigente - tarefa exclusiva do setor privado, incluindo o capital internacional.

Assim, a RIDE surge em um momento pouco favorável de distribuição de recursos e caberia um enorme esforço de articulação política regional para que a mesma pudesse ser implantada. Esforço que ainda não foi realizado nas regiões metropolitanas, bem como em outras escalas e instâncias de planejamento.

REFERÊNCIAS:

AZEVEDO, H. P. L.; ALVES, A; M. Rides: por que criá-las? **Geografias**. Belo Horizonte 06(2), 87-101, Julho-dezembro de 2010.

BRASIL. **Programa de Promoção da Sustentabilidade de Espaços Sub-regionais**. (PROMESO). Brasília: Ministério da Integração Nacional: 2009.

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018. Altera as Leis n 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), e 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. PLP 543/2018. Projeto de Lei Complementar. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2185920>. Acesso em: 19 mar. 2019.

CORONEL, D. A.; ALVES, F. D.; SILVA, M. A. Notas sobre o processo de desenvolvimento da metade sul e norte do estado do Rio Grande do Sul. Uma abordagem comparativa. In: **Perspectiva Econômica**; v. 3, n. 2, jul/dez. 2007. p. 28. In SENADO FEDERAL. Projeto de Lei Nº 129, de 2018 (Complementar).

FIRKOWSKI, O. L. C. F. Porque as regiões metropolitanas no Brasil são regiões mas não são metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 122, p. 19-38, 2012.

FONTOURA, L. F. M. Pampa: *terroir* do gado bovino? **Geosul**, v. 34, n. 71, p. 213-238, Abril. 2019.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Relatório Unidades Territoriais Urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2015.

MARTINS, C. A. A. Usos do território brasileiro no século XXI: notas para a análise dos investimentos na construção naval. **Boletim Paulista de Geografia**, v. 93, p. 83-113, 2013.

SENADO FEDERAL. Projeto de Lei Nº 129, de 2018 (Complementar). Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento da Metade Sul do Rio Grande do Sul e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento da Metade Sul do Rio Grande do Sul.

SENADO FEDERAL. Senado Notícias. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias>. Acesso em: 19 mar. 2019.

SOARES, P. R. R. *Décadence avec élégance* (uma crítica ao discurso da Metade Sul do Rio Grande do Sul). **Ágora** (UNISC), Santa Cruz do Sul, v. 2, n.1, p. 67-85, 1996.

SOARES, P. R. R. Regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas? Contribuição para o debate no Rio Grande do Sul. **Ensaio FEE** (Online), v. 36, p. 323-342, 2015.

Recebido em: 13/08/2019

Aceito em: 19/12/2019