

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INTEGRAÇÃO E METRÓPOLES REGIONAIS DO CONE SUL*

*José Antonio Fialho Alonso**
Otilia Beatriz Kroeff Carrion****

O processo de integração dos países do Cone Sul tem suscitado uma infinidade de estudos e discussões devido, é claro, à importância e às dificuldades próprias a iniciativas dessa envergadura, mas, também, porque surgem questões novas, que desafiam o entendimento corrente e exigem respostas adequadas. A dinâmica econômico-espacial é uma das questões cujo equacionamento se faz necessário, pelas mudanças que certamente irão ocorrer no ordenamento do território e na estrutura produtiva, em face desse processo.

Neste artigo, são inicialmente apontadas as perspectivas existentes quanto à estruturação dos territórios urbano e metropolitano da região, consideradas, dentre outros aspectos, as transformações pelas quais vem passando a economia mundial, fato que impõe novos desafios aos países do Terceiro Mundo. Também são destacadas as características mais importantes da urbanização recente dos países do Cone Sul. Examinam-se, além disso, as tendências prováveis de rearranjo espacial das atividades produtivas, sobretudo da industrial, bem como o papel reservado às metrópoles diante das potencialidades que a integração estabelece.

1 -(Re)Organização dos territórios urbano e metropolitano

Ao se abordar um tema como este, que trata de aspectos da realidade que estão se redefinindo a todo momento, a contribuição que se pode dar ao debate é no sentido de destacar determinadas características mais importantes do crescimento urbano e metropolitano recente e apontar algumas mudanças possíveis, em decorrência do processo de integração dos países do Cone Sul. O eixo da análise é, portanto, a (re)organização dos territórios urbano e metropolitano diante dessa perspectiva de integração e considerando, além disso, o que vem ocorrendo no plano mundial, em termos de reestruturação global da economia.

* Este artigo resultou de exposição feita pelos autores no Fórum sobre Integração e MERCOSUL, realizado pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre, no período de 8 a 11 de setembro de 1992.

** Economista, técnico da FEE e Professor da UFRGS

*** Economista e Professora da UFRGS

Nessa linha de abordagem, qual seja, a da relação economia/território, é preciso que se façam, inicialmente, duas considerações. Em primeiro lugar, as mudanças que vêm ocorrendo a nível mundial são de natureza abrangente, no sentido de atingirem dimensões as mais variadas da realidade, como a economia, a política, a ciência e tecnologia, e, em alguma medida, a própria organização do território, tomado, sobretudo, na sua expressão produtiva. Segundo, a crise econômica e social coloca a necessidade de se estabelecerem novas formas de organização do território, em suas diversas escalas geográficas (mundial, regional e local) e usos (produtivo e não produtivo), mas, ao mesmo tempo, limita a possibilidade de mudanças mais acentuadas, especialmente nos países da periferia do sistema capitalista, devido ao alto custo das imobilizações que têm de ser feitas sobre o espaço para adequá-lo às novas condições.

Diante disso, é importante que se examine, antes do mais, o contexto mundial e latino-americano no qual propostas de integração têm sido apresentadas. Alguns aspectos merecem destaque, a começar pelo advento de um novo paradigma tecnológico, de base microeletrônica, no início dos anos 70, que implicou a redefinição de papéis para os países do Terceiro Mundo, no âmbito de uma nova divisão internacional do trabalho.

No caso da América Latina, constitui expressão disso a perda relativa de sua importância como fornecedora mundial de matérias-primas tradicionais a baixo custo e de mão-de-obra barata, noutros termos, a perda de vantagens comparativas. Cabe mencionar, também, a queda dos investimentos estrangeiros feitos no continente latino-americano, na década passada:

"(...) dados da ALADI indicam que, entre 1980 e 1988, a América Latina sofreu uma queda de 13% para 5% em sua participação na localização mundial de investimentos, os quais vêm sendo redirecionados para a Ásia, o Leste Europeu, o Canadá e mesmo para a Europa" (MACADAR, BELLO, 1990, p.652).

Outro aspecto a destacar é a própria crise e seus efeitos. Na última década, a América Latina viveu um período de estagnação econômica,¹ que foi agravada por políticas de estabilização ortodoxas, por endividamento externo sem perspectiva de solução adequada e por inflação persistente e elevada. Algumas conseqüências desse quadro são: desemprego, empobrecimento e aumento das tensões sociais; crise fiscal do Estado e queda do gasto público, inclusive no que tange à infra-estrutura social; piora acentuada nas condições de vida da população, que, hoje, é predominantemente urbana e está, em muitos desses países, concentrada nas áreas e regiões metropolitanas. As implicações disso para o desenvolvimento das metrópoles são, até certo ponto, evidentes.

Por último, observam-se, no conjunto do sistema capitalista mundial, o aumento do protecionismo, ainda que modificado nas suas formas, bem como a tendência à formação de blocos e, em conseqüência, a uma certa regionalização de mercados, a

¹ Dados do Banco Mundial (Relat sobre o desenv mund , 1990, p 198-199) indicam queda de 3,2% na taxa de investimento interno bruto da América Latina e do Caribe, no período 1980-88, que afetou inclusive os países do Cone Sul

despeito da globalização e internacionalização crescentes da economia. Para os países do Terceiro Mundo, isso pode significar o risco de um certo isolamento, de um alheamento ao processo de modernização em curso.

Tendo por referência esse quadro, entende-se que propostas de integração como as que vêm sendo apresentadas constituem, em certa medida, uma imposição dos fatos, uma estratégia de sobrevivência possível, significa dizer, de inserção na economia mundial. Mesmo assim, iniciativas dessa natureza, que visam à integração regional, podem criar possibilidades novas, que transcendem os limites fixados pela mera ampliação do comércio entre países.

Há possibilidades de cooperação no estabelecimento de linhas comuns de ação para o equacionamento de problemas decorrentes da crise econômica, como, por exemplo, o referente à queda dos investimentos públicos em infra-estrutura produtiva e social: a realização de investimentos conjuntos em projetos de interesse comum, como a "rodovia da integração", o gasoduto e tantas outras obras em áreas de fronteira podem constituir um ponto de partida para uma política de retomada do crescimento, que amplie, inclusive, a capacidade de absorção de capital estrangeiro em bases mais condizentes com os interesses dos países envolvidos.

Além disso, a atuação "em bloco" pode aumentar o poder de negociação frente aos países desenvolvidos e aos organismos internacionais em questões como barreiras protecionistas, endividamento externo, financiamento de investimentos básicos e transferência tecnológica.

Analisar os efeitos das mudanças em curso e das perspectivas que se abrem com a integração sobre a organização do território e, mais especificamente, do espaço metropolitano no Cone Sul é tarefa que exige uma avaliação desde vários ângulos, dos quais quer-se destacar os seguintes: os padrões de localização das atividades produtivas, sobretudo industriais; as características gerais da urbanização recente; e a estrutura econômica das metrópoles, em termos de sua especialização funcional. O último aspecto será abordado na segunda parte, razão pela qual serão comentados apenas os dois primeiros, na sequência imediata do texto.

A modernização do sistema produtivo através da adoção de novas tecnologias de informática e de comunicação ampliou o conjunto de opções quanto à localização, notadamente no caso da atividade industrial e, particularmente, da grande empresa transnacional, que, por atuar em escala mundial, tende a beneficiar-se sobremaneira com as facilidades criadas pelos modernos meios de comunicação e pela informatização de processos produtivos, crescentemente automatizados.

Observam-se duas grandes tendências, em termos de localização industrial, que, na verdade, não são novas, mas tiveram suas potencialidades aumentadas com as mudanças tecnológicas recentes. De um lado, criaram-se maiores possibilidades de dispersão territorial, globalmente considerando, em que a experiência dos novos países industrializados — (*newly industrialized countries* - NICs) —, que se beneficiaram, na década de 70, com a expansão da base geográfica do capitalismo, constitui um exemplo ilustrativo.²

² A respeito dos NICs, no contexto de reestruturação do espaço mundial, ver Carrion e Debiagi (1990).

De outro, acentuaram-se algumas tendências à concentração, no âmbito dos espaços regional e local, que podem reforçar o papel das metrópoles. A adoção de processos produtivos que exigem base técnica e científica mais desenvolvida torna vantajosa para algumas indústrias a proximidade a centros de pesquisa avançada, universidades, mão-de-obra especializada, serviços de consultoria, serviços de manutenção, etc.³

Nos países do Terceiro Mundo, incluindo América Latina e Cone Sul, essas condições, que tornam mais favorável a implantação industrial em certos locais, costumam estar presentes nas cidades de maior porte e, sobretudo, nas metrópoles desses países. Além disso, e diante da falta generalizada de recursos, os investimentos em infra-estrutura urbana e produtiva tendem a ser feitos, preferentemente, nessas áreas. A despeito, portanto, de estar ocorrendo alguma redefinição nas funções das metrópoles latino-americanas, provocando certa "desindustrialização", conforme será abordado na seqüência do texto, as evidências sugerem que as regiões metropolitanas ainda são o principal campo aglomerativo, nos países da periferia do sistema capitalista.

Para avaliar as implicações disso em termos de organização dos territórios urbano e metropolitano, é necessário, antes do mais, que se apontem alguns traços gerais da urbanização recente na América Latina, enfatizando-se, evidentemente, os países do Cone Sul.

Uma característica marcante da urbanização latino-americana são os elevados índices de urbanização (porcentagem de população urbana sobre população total), que estão fortemente associados às intensas migrações de natureza rural-urbana verificadas no Pós-Guerra, período em que se deu um esforço generalizado de industrialização, baseada no processo substitutivo de importações. Exceção feita ao Paraguai, cujo índice de urbanização não atinge 50%, os países do Cone Sul apresentam índices bastante elevados, comparáveis aos de países como Austrália, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Japão, Países Baixos e Suécia: Argentina, 86%; Brasil, 75%; Chile, 86%; e Uruguai, 86%, em 1990 (Relat. sobre o desenv. mund., 1992, p.276-277).

Outro aspecto a destacar é a existência de uma rede urbana bastante hierarquizada, com expressiva concentração populacional nas grandes cidades e metrópoles: à parte o Brasil, que apresenta uma rede urbana um pouco mais diversificada, nos demais países que compõem o MERCOSUL há expressiva concentração de população na cidade primaz (esta confunde-se, nesses casos, com a capital do país), que chega a deter quase metade da população urbana respectiva.⁴

Observa-se, além disso, a ocorrência, nesses países, do fenômeno da segregação urbana, que tem um inequívoco conteúdo sócio-econômico e apresenta manifestações espaciais já bem conhecidas: existência de áreas de subabitação, periferação dos locais de moradia popular, carência ou inadequação da infra-estrutura básica, etc. Tal situação agravou-se nos anos 80, com o aprofundamento da crise econômica, período em que também houve algumas mudanças (ou a confirmação de

³ Tal é o caso da indústria eletrônica de produção não massificada (que não adota, portanto, processos produtivos rotinizados), como a de computadores e de certos componentes eletrônicos (semicondutores, etc.); o Vale do Silício, na Califórnia, constitui um exemplo que bem ilustra essa situação

⁴ Consultar, a respeito, dados do Banco Mundial (Relat. sobre o desenv. mund., 1992, p.276-277)

tendências que já vinham se esboçando), em termos do processo mais geral de urbanização.

Em países como Argentina, Brasil e Uruguai, que alcançaram elevado índice de urbanização, verifica-se certa queda no ritmo de crescimento da população urbana,⁵ fato que não chega a surpreender, considerando-se o perfil já predominantemente citadino da população atual desses países e a diminuição até certo ponto inevitável na intensidade dos fluxos migratórios de natureza rural-urbana, conforme atestam estudos recentes sobre o tema.⁶

Ademais, as cidades primazes e as sedes metropolitanas perderam muito do seu poder de atração, em termos de direcionamento dos fluxos migratórios, incluindo os do tipo urbano-urbano, devido aos efeitos negativos da crise, que se fazem mais evidentes e, por vezes, mais perversos nas grandes cidades. É preciso considerar, no entanto, que as cidades de porte médio também passaram a apresentar problemas de deterioração da qualidade de vida e de segregação urbana, com o aprofundamento da crise, reproduzindo no seu interior um padrão metropolitano de urbanização. Além disso, são os grandes centros os que ainda detêm as melhores condições no que respeita à existência de infra-estrutura urbana mais desenvolvida e, também, no que se refere a oportunidades de emprego e a possibilidades de acesso a informações.

Significa dizer que, não obstante os problemas e as dificuldades existentes nas metrópoles e que se acentuaram com a crise, essas áreas ainda constituem um espaço privilegiado para a realização de uma série de atividades, produtiva ou não. Diante disso, a integração dos países do Cone Sul poderá reforçar certas tendências à concentração nas regiões metropolitanas desses países. Cabe examinar, portanto, os limites e as possibilidades que o processo de integração coloca; isso será feito no seguimento do texto.

2 - Perspectivas para o desenvolvimento metropolitano face à integração do Cone Sul

As metrópoles desempenham um importante papel no desenvolvimento econômico, na medida em que constituem o *locus* no qual as atividades econômicas apresentam grande dinamismo, isto é, onde o capital costuma se reproduzir a taxas mais elevadas. Por essa razão, também é o espaço, por excelência, em que se dá a geração de tecnologia, do conhecimento e da cultura. Além disso, é a partir do espaço metropolitano que grande parte do progresso técnico proveniente do Exterior se difunde para o resto do sistema, através da rede de cidades.

Na América Latina e, por conseqüência, nos países do Cone Sul, as funções exercidas pelas cidades que deram origem às atuais metrópoles experimentaram modificações, ao longo do tempo, devido às mudanças ocorridas na divisão inter-re-

⁵ Ver dados apresentados por Clichevsky, coord. (1990, cap. 1, quadro I. 12, p.45).

⁶ Sobre isso, ver Clichevsky, coord. (1990, cap. 1) e Oliveira et al. (1990).

gional do trabalho. No início, a função predominante da cidade colonial era de natureza político-administrativa e militar. Em seguida, ela passou a acumular a função comercial, constituindo-se na principal área de intercâmbio interno (comércio interno) e externo (ponto de realização do comércio com o Exterior).

Sem perder as funções que já vinham exercendo, com o decorrer do tempo algumas dessas cidades passaram a desempenhar importante função industrial, sobretudo naqueles países que experimentaram rápida expansão de atividades manufatureiras e que já apresentavam um processo de urbanização mais adiantado, com sinais incipientes de metropolização. As localizações industriais ocorreram predominantemente nas metrópoles em formação, devido à existência de economias de aglomeração (escala, localização e urbanização) em volume maior nessas áreas, comparativamente a outros locais.

Com a expansão capitalista industrial em alguns países da América Latina e a preferência locacional pelas metrópoles, o nível de concentração espacial tornou-se excessivo em certos casos, acabando por neutralizar alguns dos efeitos positivos das economias de aglomeração, desde a perspectiva do capital industrial. A consequência desse fato foi uma mudança no padrão de localização industrial, tendo como principal característica a localização do parque fabril fora dos limites político-administrativos da sede metropolitana (município-capital), ainda que permaneça em suas cercanias ou no seu entorno (região metropolitana). Nesse caso, as metrópoles municipais⁷ passam a desempenhar predominantemente a função terciária, perdendo progressivamente o seu *status* de centro industrial. Tal situação não significa que as mesmas estejam perdendo seu poderio ou reduzindo sua preponderância sobre as demais cidades; estão, isto sim, definindo novas formas de hegemonia.

O Cone Sul é constituído por diversas formações regionais, distintas no sentido de que se estruturaram de acordo com o desenvolvimento histórico de cada país, ficando, em boa medida, desintegradas entre si, devido às barreiras nacionais, comerciais e de toda ordem, que se criaram ao longo desse processo. Poderão vir a integrar-se economicamente na medida em que o MERCOSUL passe a ser uma realidade.

As formações regionais antes referidas, cujo papel será fundamental na integração, são constituídas por áreas urbanas e metropolitanas, que reúnem não só grande concentração de capital, mas também a maior parte dos mercados do sul da América Latina. Nesse sentido, pode-se identificar uma hierarquia urbana e metropolitana no Cone Sul.

Grosso modo, os principais níveis hierárquicos podem ser assim definidos:

- metrópoles de primeiro nível, São Paulo, Buenos Aires e, talvez, Rio de Janeiro (esta última, entretanto, com importância econômica menor que as duas primeiras);

⁷ A noção de "metrópole regional" utilizada neste trabalho é um pouco mais ampla do que a definição legal das regiões metropolitanas. Assim sendo, quando nos referimos a Porto Alegre como metrópole regional estamos nos referindo ao eixo Porto Alegre—Caxias do Sul e seus arredores, tal como está definido por Alonso e Bandeira (1990, p.67-130). A denominação "metrópole municipal" refere-se à sede da área metropolitana, não só sob o ponto de vista político-administrativo como também econômico.

- metrópoles de segundo nível, Montevideu (mais importante politicamente que as demais deste nível, por ser a capital do Uruguai), Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Córdoba e Rosário (Argentina);
- metrópole de terceiro nível, Assunção no Paraguai.

Essas cidades sediam as mais importantes áreas metropolitanas do Cone Sul, das quais são os núcleos urbanos de maior expressão.

Uma vez caracterizada, em linhas gerais, a hierarquia urbana do Cone Sul, cabe fazer um exercício de prospecção com a finalidade de tentar avaliar o impacto do processo de integração sobre as regiões urbanas que compõem a rede de áreas metropolitanas dessa parte da América Latina.

Para tanto, é necessário assumir duas hipóteses. A primeira assegura que o MERCOSUL se concretizará, pelo menos no que diz respeito à livre circulação de mercadorias. A segunda propõe que a integração levará a uma expansão do mercado regional para diversos setores e agentes econômicos.

Havendo expansão do mercado, as empresas deverão programar seus novos investimentos, com o que terão de optar por um de dois caminhos. A primeira opção é promover a expansão nas localizações antigas, do que, provavelmente, não resultarão modificações no padrão regional presente. Nesse caso, certamente haverá uma consolidação do atual quadro regional, caracterizado por uma crescente concentração geográfica do crescimento econômico, particularmente no âmbito das metrópoles que já alcançaram o *status* de pólo industrial. A segunda opção é promover a expansão em novas localizações, do que poderá resultar um novo padrão regional, não só no campo industrial como também no campo da agropecuária.⁸

As novas localizações, particularmente as indústrias, tenderão a privilegiar as áreas que proporcionem aos capitais maiores perspectivas de retorno, tendo em vista a nova dimensão do mercado e os novos movimentos do capitalismo a nível internacional, especificamente o relativo à reestruturação industrial. Nesse sentido, pelo menos dois fatores terão um papel decisivo na escolha das novas localizações, além dos mais conhecidos (disponibilidade de energia, comunicações, mão-de-obra, etc.). O primeiro fator é o sistema viário — rodoviário, hidroviário e ferroviário — da região (neste trabalho serão considerados os dois primeiros, em razão de já existirem propostas e estudos a respeito). O segundo fator refere-se ao tipo de matriz industrial que existe, atualmente, nos vários espaços metropolitanos do Cone Sul, ou seja, matrizes industriais mais ou menos completas⁹ (no sentido de possuírem, equilibradamente, a totalidade ou quase-totalidade dos ramos industriais), em outras palavras, com predominância ou não de

⁸ Pelo menos no Brasil, tal tendência já se verifica desde os anos 70, conforme mostram os estudos de Diniz e Lemos (1986), Bandeira (1988) e FEE (1983). Especificamente com relação à agropecuária, a *Folha de São Paulo*, de 08 09 92, p. 1 do 5º Caderno, registrou que diversos empresários rurais, entre eles Olacir de Moraes (maior produtor individual de soja do Mundo), estão plantando soja na Bolívia, em solos virgens e férteis que dispensam o uso de adubos químicos e sem tributos sobre a produção.

⁹ Segundo Castells (1975, p. 49), as ligações entre empresas alcançam uma importância considerável na questão da localização, tanto pela distribuição de produtos quanto pelas conexões técnicas entre produtores. Nesse sentido, a existência de um meio industrial diversificado (matriz mais completa) assume condição essencial na decisão locacional, particularmente para as indústrias dinâmicas. A razão tem a ver, segundo Diniz e Lemos (1986), com a importância das relações interindustriais, o que faz com que a aglomeração seja a forma mais eficaz, não só de minimizar o custo global de transporte, mas fundamentalmente de reduzir o tempo de circulação das mercadorias, apresentando um efeito direto sobre a rotação do capital e, portanto, sobre a própria taxa de lucro.

estabelecimentos produtores de bens não duráveis, intermediários, duráveis e de capital. Esse aspecto deve ser considerado, além do mais, tendo-se presente a excessiva concentração industrial existente em algumas das metrópoles que compõem as redes urbana e metropolitana da região.

As hipóteses assumidas levam a imaginar que as regiões mais beneficiadas serão aquelas que, ao mesmo tempo, não detenham excessiva concentração de atividades, que estejam localizadas próximas, ou ao longo, dos principais eixos viários e que ainda disponham de um parque industrial diversificado, ou seja, uma matriz industrial mais completa.

Relativamente ao sistema viário principal, consideramos dois grandes projetos que estão sendo discutidos na região. O primeiro refere-se à construção de uma "super-rodovia" ligando São Paulo a Buenos Aires, cujo traçado se estenderia ao longo do litoral brasileiro e do uruguaio. Esse projeto se reveste de grande importância, porque reforçaria a ligação das regiões metropolitanas (São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Montevidéu e Buenos Aires) mais importantes do Cone Sul. O segundo projeto é o de uma hidrovía formada pelos rios Paraguai e Paraná, chegando até o Rio da Prata. A área abrangida por essas bacias atinge cinco países — Brasil, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai — e será conhecida no futuro como a hidrovía da integração.¹⁰

Esses dois "megaprojetos" certamente ocasionarão forte impacto nas economias regionais situadas ao longo de seus eixos.¹¹ Tal impacto será propulsor das potencialidades econômicas dessas áreas. Todavia esse efeito necessita ser melhor qualificado, dado que provavelmente será diferenciado entre a hidrovía e a rodovia. A diversidade dos efeitos decorre não só da própria natureza de cada via de transporte, mas também das estruturas econômicas já existentes nas diversas regiões que constituem o Cone Sul e que estão mais ou menos próximas desses dois eixos viários.

A hidrovía, provavelmente, potencializará uma vasta gama de atividades agropecuárias, vocação visível na área que se estende desde Corumbá (Mato Grosso do Sul) até Buenos Aires, abrangendo os dois lados dos rios Paraguai e Paraná. Além disso, a mineração é uma atividade promissora através das jazidas de Urucum (Mato Grosso do Sul), ricas em minério de ferro e manganês. Esta última matéria-prima tem nesta área a sua segunda maior reserva do Mundo.

Com toda essa potencialidade, as regiões situadas ao longo dessa hidrovía não dispõem de centros urbanos importantes¹² na rede urbana do Cone Sul (exceto Rosário e Buenos Aires, já no extremo sul), nem ao norte de Assunção (Paraguai). Esta última

¹⁰ A extensão navegável é de 3.442km, ligando Cáceres no Mato Grosso a Buenos Aires. Nesse percurso, hoje já são transportados em torno de 2 milhões de toneladas anuais de diversas matérias-primas, como minério de ferro e manganês e produtos como soja e trigo (ZH, 19.2.92, p.15).

¹¹ Certamente existem outros projetos de expressão supra-regional ou supranacional que exercerão forte impacto econômico e territorial em algumas áreas do Cone Sul. É o caso, por exemplo, da antiga proposta de ligação hidroviária dos rios Jacuí-Ibicuí no Rio Grande do Sul, vez por outra revivida. Nesse caso, praticamente todo o Rio Grande do Sul estaria ligado não só à hidrovía formada pelos rios Paraná-Paraguai-da Prata, mas também ao norte do Brasil. Este, como outros projetos, não será considerado neste estudo, porque, aparentemente, não está sendo cogitado no momento.

¹² A rede urbana existente ao longo ou próxima da hidrovía é constituída, em geral, por cidades de pequeno porte, como Paraná, Resistência, Corrientes, Formosa, Posadas e Santa Fé. Esta última de tamanho acima das demais (291.966 habitantes em 1980).

poderá, em certa medida, potencializar seu crescimento em função da expansão econômica da área abrangida por esse eixo hidroviário.

Relativamente ao projeto da rodovia, o impacto parece ser diferente em diversos aspectos, sendo o principal deles o fato de que ao longo da mesma estão localizadas as áreas urbanas que ocupam os níveis mais elevados na hierarquia urbana do Cone Sul.¹³ Conseqüentemente, é nesse eixo que está instalada grande parte do parque industrial do MERCOSUL. Portanto, é nesses locais que estão disponíveis não só a maior parte da infra-estrutura como também a maior ocorrência de economias de aglomeração, condição essencial para a localização de empreendimentos industriais, particularmente os mais dinâmicos.

Todavia é necessário qualificar melhor essa idéia, na medida em que há diferenças marcantes entre as diversas áreas metropolitanas situadas ao longo da futura "super-rodovia". É provável que a Grande São Paulo e a Grande Buenos Aires não venham a atrair significativamente os novos empreendimentos industriais devido ao excesso de concentração de atividades que se verifica nessas áreas. Relativamente a São Paulo, existem diversos estudos (AZZONI, 1986; DINIZ, LEMOS, 1986; BANDEIRA, 1988) demonstrando uma tendência à queda na participação relativa no Produto Industrial do Estado de São Paulo em relação ao Brasil e da Grande São Paulo em relação ao mesmo estado. A concentração espacial de atividades na Argentina tem seu espaço privilegiado na Província de Buenos Aires, especialmente na Região Metropolitana (ROFMAN, 1974). Muito provavelmente, o nível de aglomeração de atividades na Grande Buenos Aires deve ter ultrapassado os limites além dos quais não há mais atrativos à localização de empreendimentos industriais de monta.

Se persistir a tendência ao esgotamento na capacidade de atrair empreendimentos industriais para metrópoles de primeiro nível (São Paulo e Buenos Aires), abrem-se possibilidades para que as demais metrópoles passem a ocupar uma parte do espaço antes ocupado pelas duas maiores regiões metropolitanas, como *locus* preferencial dos novos investimentos produtivos.

As metrópoles que ocupam a segunda posição na hierarquia urbana do Cone Sul são: Grande Curitiba, Grande Porto Alegre, Grande Belo Horizonte, Grande Montevidéu, Grande Rosário e Grande Córdoba (Argentina). À exceção de Rosário e Córdoba, todas as demais áreas estão localizadas ao longo do traçado da super-rodovia São Paulo—Buenos Aires o que, associado às respectivas matrizes industriais, determina a capacidade de atração de cada uma dessas áreas para localizar as novas plantas no âmbito do Cone Sul. As regiões de Rosário e Córdoba, aparentemente, ficarão em desvantagem relativa, se comparadas às demais, por estarem geograficamente deslocadas do eixo representado pela super-rodovia. Além disso, é nesse eixo que estão localizados os grandes mercados, não só de produtos como também de trabalho.

Assim sendo, é possível que os segmentos industriais mais dinâmicos, que exigem, necessariamente, ambientes metropolitanos com níveis de aglomeração compatíveis com a possibilidade de incorporação de economias externas (localização

¹³ As regiões e metrópoles que estão localizadas ao longo da superestrada são, pela ordem: São Paulo e Buenos Aires; Porto Alegre, Curitiba e Montevidéu, num segundo nível.

e urbanização), encontrem seu local ideal de produção na Grande Porto Alegre (eixo Porto Alegre—Caxias do Sul), na Grande Curitiba e na Grande Belo Horizonte. A Grande Montevideu reúne mais possibilidades de consolidar sua posição de pólo de serviços no Uruguai, e até mesmo de assumir o papel de centro político do Cone Sul, do que de se transformar em ponto preferencial de localização industrial.

Na Argentina, as maiores possibilidades de atração dos novos investimentos industriais são para Rosário e Córdoba, que já possuem parques industriais estabelecidos e tamanhos urbanos mais compatíveis com as probabilidades de absorção de economias externas por parte das empresas, além de estarem situadas ao longo do eixo da hidrovia Paraná—Paraguai—Prata.

Finalmente, cabe registrar que outras áreas não metropolitanizadas do Cone Sul poderão ser alavancadas pelo processo de integração do MERCOSUL, porque apresentam algumas condições econômicas que poderão atrair determinados investimentos industriais. Nesse grupo, incluem-se a região de Londrina—Maringá no Paraná, o Vale do Itajaí em Santa Catarina, a região de Pelotas—Rio Grande no Rio Grande do Sul, Assunção no Paraguai e Santa Fé na Argentina.

Comentário final

É evidente que a confirmação das tendências e perspectivas apontadas ao longo deste artigo depende da concretização de uma série de condições que sustentam o processo de integração em curso, tais como a realização dos investimentos previstos em infra-estrutura viária e tantos outros que podem viabilizar e atrair novas plantas e atividades industriais para a região, além de possibilitarem a expansão do Setor Terciário "desenvolvido".

Não obstante, tudo indica que, em grau maior ou menor, haverá um aprofundamento da concentração produtiva (e populacional) que se verifica no espaço metropolitano, atingindo, mais provavelmente, as metrópoles identificadas no texto como de segundo nível. Isso certamente criará situações novas, algumas talvez problemáticas, dado o quadro de carências que existe em nossas cidades, sobretudo nas de maior porte, já bastante complexas por natureza.

Bibliografia

- ALONSO, José Antonio Fialho, BANDEIRA, Pedro Silveira (1990). Crescimento inter-regional no Rio Grande do Sul nos anos 80. In: ALMEIDA, Pedro F., coord. **A economia gaúcha e os anos 80: uma trajetória regional no contexto da crise brasileira**. Porto Alegre: FEE. v.1.
- AZZONI, Carlos Roberto (1986). **Indústria e reversão da polarização no Brasil**. São Paulo: USP/IPE.
- BANDEIRA, Pedro Silveira (1988). **O Rio Grande do Sul e as tendências da distribuição geográfica do crescimento da economia brasileira. 1940-1980**. Porto Alegre: FEE.

- CARRION, Otilia Beatriz K., DEBIAGI, Moema (1990). Novas tecnologias e organização do espaço. In: OLIVEIRA, Naia, BARCELLOS, Tanya, org. **O Rio Grande do Sul urbano**. Porto Alegre: FEE.
- CASTELLS, M. (1975). **Sociologia del espacio industrial**. Madrid: Editorial Ayuso.
- CASTELO BRANCO, Flávio de et al. (1991). O ambiente econômico internacional e suas perspectivas. In: PERSPECTIVA da economia brasileira - 1992. Rio de Janeiro: IPEA. cap.10.
- CLICHEVSKY, Nora, coord. (1990). **Construcción y administración de la ciudad latinoamericana**. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano. cap.1.
- DINIZ, C. C., LEMOS, M. B. (1986). Mudança no padrão regional brasileiro: determinantes e implicações. **Análise Conjuntural**, Curitiba: IPARDES, v.8, n.2, p.32-42, fev. (Número Especial)
- FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA (1983). **A produção gaúcha na economia nacional: uma análise da concorrência intercapitalista**. Porto Alegre. 2v.
- MACADAR, Beky, BELLO, Teresinha (1990). O Rio Grande do Sul e a integração latino-americana. In: ALMEIDA, Pedro F., coord. **A economia gaúcha e os anos 80: uma trajetória regional no contexto da crise brasileira**. Porto Alegre: FEE. v.3.
- OLIVEIRA, Naia et al. (1990). O processo de urbanização no Rio Grande do Sul: características recentes. In: ALMEIDA, Pedro F., coord. **A economia gaúcha e os anos 80: uma trajetória regional no contexto da crise brasileira**. Porto Alegre: FEE. v.1.
- RELATÓRIO SOBRE O DESENVOLVIMENTO MUNDIAL 1990/1992 (1990/1992). Rio de Janeiro: FGV.
- ROFMAN, Alejandro (1974). **Desigualdades regionales y concentración económica: el caso argentino**. Buenos Aires: Ediciones Siap.
- TERUCHKIN, Sônia (1992). Desafios da integração do Cone Sul. **Indicadores Economicos FEE**, Porto Alegre, v.20, n.1, p.108-128.
- VIZENTINI, Paulo (1990). Crise e transição: o contexto internacional das integrações regionais. In: SEITENFUS, Vera M., DE BONI, Luís A., coord. **Temas de integração latino-americana**. Petropolis/Porto Alegre: Vozes/Editora da Universidade.
- ZERO HORA (19.2.92). Porto Alegre, p.15.