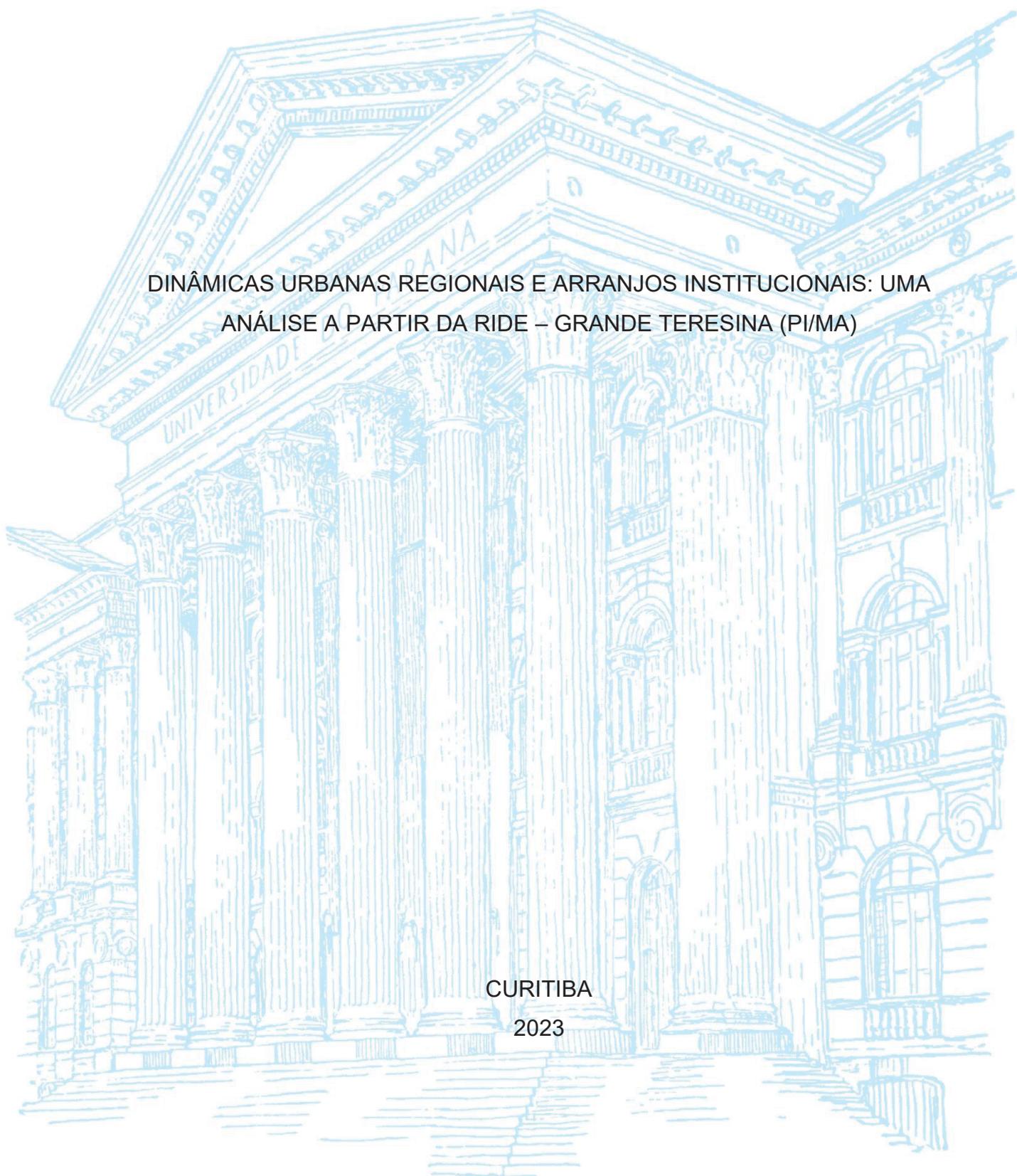


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

JOSÉ MARIA MARQUES DE MELO FILHO

DINÂMICAS URBANAS REGIONAIS E ARRANJOS INSTITUCIONAIS: UMA
ANÁLISE A PARTIR DA RIDE – GRANDE TERESINA (PI/MA)

CURITIBA
2023



JOSÉ MARIA MARQUES DE MELO FILHO

DINÂMICAS URBANAS REGIONAIS E ARRANJOS INSTITUCIONAIS: UMA
ANÁLISE A PARTIR DA RIDE – GRANDE TERESINA (PI/MA)

Tese apresentada ao curso de Pós-Graduação em Geografia, Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Olga Lúcia Castreghini de Freitas.

CURITIBA

2023

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SISTEMA DE BIBLIOTECAS – BIBLIOTECA DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Melo Filho, José Maria Marques de

Dinâmicas urbanas regionais e arranjos institucionais: uma análise a partir da RIDE – Grande Teresina (PI/MA) / José Maria Marques de Melo Filho. – Curitiba, 2023.

1 recurso on-line : PDF.

Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Orientador: Olga Lúcia Castreghini de Freitas

1. Desenvolvimento regional - Teresina (PI). 2. Planejamento regional. 3. Divisões territoriais e administrativas. 4. Renovação urbana. I. Universidade Federal do Paraná. II. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Freitas, Olga Lúcia Castreghini de. IV. Título.

Bibliotecário: Elias Barbosa da Silva CRB-9/1894



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR DE CIÊNCIAS DA TERRA
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO GEOGRAFIA -
40001016035P1

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação GEOGRAFIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da tese de Doutorado de JOSÉ MARIA MARQUES DE MELO FILHO intitulada: **Dinâmicas urbanas regionais e arranjos Institucionais: uma análise a partir da RIDE - Grande Tereina (PIIMA)**, sob orientação da Profa. Dra. OLGA LÚCIA CASTREGHINI DE FREITAS, que após terem inquirido o aluno e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de doutor está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 25 de Julho de 2023.

Assinatura Eletrônica

14/08/2023 15:14:10.0

OLGA LÚCIA CASTREGHINI DE FREITAS

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

07/08/2023 19:09:23.0

LIVIA IZABEL BEZERRA DE MIRANDA

Avallador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
)

Assinatura Eletrônica

04/08/2023 16:49:56.0

PATRICIA BALISKI

Avallador Externo (INSTITUTO FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

07/08/2023 16:55:43.0

RODRIGO DA SILVA RODRIGUES

Avallador Externo (INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIENCIA E
TECNOLOGIA DO PIAUI)

Assinatura Eletrônica

09/08/2023 16:55:57.0

ROSA MARIA MOURA DA SILVA

Avallador Externo (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA
APLICADA)

Dedico este trabalho à minha querida e amada mãe, Maria Sônia.

AGRADECIMENTOS

Agradecer pertence ao grupo de verbos transitivos, ou seja, aqueles que não têm sentido completo e necessitam de um complemento para terem sentido quando utilizados em uma frase, pois quem agradece, agradece a alguém por alguma coisa. Ao fim da realização deste trabalho, são muitos os complementos a serem registrados como forma de reconhecer minha profunda gratidão.

Começo meus agradecimentos ressaltando a enorme alegria de poder finalizar esta pesquisa com saúde, pois, diante de todo o contexto de apreensão, dúvidas, medos, incertezas, perdas e distanciamento dos entes queridos pelo qual passamos nos últimos dois anos, em decorrência da pandemia de Covid-19, conseguir concluir a pesquisa é sinônimo de superação e resiliência.

Agradeço, também, ao empenho de inúmeros pesquisadores ao redor do mundo, principalmente ao empenho de pesquisadores brasileiros, que, mesmo em meio ao negacionismo científico e à falta de reconhecimento, não mediram esforços na busca de uma solução eficaz para conterem a proliferação do vírus por meio do desenvolvimento da vacina.

À Profa. Dra. Olga Lúcia Castreghini de Freitas, por acolher-me como orientando, pela sua paciência e pela sua generosidade tanto nos aconselhamentos de pesquisa quanto nos esclarecimentos de dúvidas, por ser exemplo de profissional, agindo sempre de forma comprometida e ética na condução e na realização de seus trabalhos, sendo, por isso, motivo de admiração e inspiração. Obrigado pelo seu apoio e pela sua parceria durante este período em que tive a honra de tê-la como minha orientadora.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão de bolsas de estudos, desde a minha graduação em Geografia com a bolsa de iniciação à docência, depois no mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente e, por fim, no doutorado em Geografia. O auxílio financeiro foi de fundamental importância para a execução dos trabalhos desenvolvidos, bem como para eu conseguir prosseguir em minha jornada acadêmica.

Às Profas. Dras. Patrícia Baliski e Livia Miranda, pela leitura atenta, detalhada e minuciosa do texto da qualificação. Ambas ofereceram contribuições importantíssimas para o aprimoramento do trabalho, assim como levantaram questionamentos pertinentes que subsidiaram a elaboração final da pesquisa.

Aos participantes da pesquisa (gestores públicos municipais, secretários municipais e estaduais), por dedicarem parte de seu precioso tempo para responderem aos formulários de pesquisa, possibilitando uma maior ampliação do conhecimento sobre as diferentes realidades pesquisadas, assim como o fornecimento de dados e informações sobre os municípios analisados, além da redução de lacunas pré-existentes sobre a temática pesquisada.

Aos representantes da Prefeitura Municipal de Teresina-PI, da Prefeitura Municipal de Timon-MA e da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais do Piauí, pela disponibilidade no oferecimento de informações e pela indicação tanto de demais fontes de pesquisa quanto de pesquisadores dedicados ao estudo de minha temática de trabalho.

Aos colegas que colaboraram no processo de coleta de dados junto aos municípios da RIDE – Grande Teresina, José Lucas Costa Ribeiro, Wenderson Gabriel Sousa Santos, Augusto César Oliveira Abreu, Sanatiel de Sousa Moraes, Adonys Roney Muniz da Silva, Francisco da Silva Almeida, Maria Eunice Santos Teixeira e Rita da Silva, pelo suporte, pela parceria, pelo empenho e pela persistência.

Aos professores (Antonio Cardoso Façanha e Giovana Mira Espíndola) e às colegas (Anárya Rocha, Éliessa Tavares, Nathaly Reis, Cristiana Leite e Joalice Amorim) do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente da Universidade Federal do Piauí, pelos valiosos ensinamentos compartilhados, que foram de fundamental importância para o aprimoramento pessoal e acadêmico durante o desenvolvimento da presente tese.

Aos companheiros de Pós-Graduação em Geografia Denise Caxias, Marcelo Mariano da Rocha e Jorge Vanegas, por proporcionarem intensos debates sobre o fazer científico, além de divertidos momentos de alegria e desconcentração.

Aos amigos conquistados durante o processo de realização da pesquisa, aos quais carinhosamente chamo de *família*, Tayná Lopes, Flávia Meireles e Deivid Eive, por compartilharem os melhores e os piores momentos durante nossa jornada em busca de nosso aprimoramento profissional.

À minha querida e amada amiga Maria de Deus Gomes, pelas longas ligações e trocas de mensagens de apoio, amor e carinho, pelo suporte emocional e psicológico, por sempre acreditar que seria possível.

À mulher que me deu a vida, moldou o meu caráter e o meu senso de justiça e jamais desistiu de mim: obrigado, minha mãe. À minha irmã (Simone) e à minha sobrinha (Millena) por cuidarem desse nosso tesouro mais precioso.

Por fim, agradeço ao Deus que não julga, não crucifica e não maltrata ninguém por ser quem somos, pois, como pai dedicado e amoroso, esteve sempre torcendo por seu filho, desde o primeiro dia em que iniciei esta pesquisa de doutoramento. Muito obrigado, meu Deus!

Faça o seu melhor, na condição que você tem, enquanto você não tem condições melhores, para fazer melhor ainda!

Mario Sergio Cortella

RESUMO

Os estudos dedicados a entender a conformação do fenômeno urbano no espaço geográfico, bem como a reconfiguração das dinâmicas socioespaciais que caracterizam as distintas espacialidades urbanas – inclusive as não metropolitanas – assinalam a necessidade de renovação das abordagens que buscam explicar os fatores que caracterizam a complexidade das diferentes configurações territoriais e as constantes transformações às quais essas espacialidades estiveram e/ou estão submetidas, em razão do avançado estágio do processo de urbanização. Além disso, a intensificação desse processo interfere no papel desempenhado pela rede urbana brasileira na estruturação e na ordenação do território, assim como na implementação de mecanismos de gestão. O presente trabalho buscou analisar, a partir da compreensão da dinâmica urbana da aglomeração urbano regional de Teresina, os obstáculos e os desafios na formulação e/ou na implementação de ações voltadas para o planejamento urbano regional. Como subsídios de nossa investigação, foram levantados dados (demográficos, econômicos e sociais) sobre o espaço regional analisado, além de informações secundárias fornecidas por estudos realizados sobre a rede urbana brasileira, por documentos oficiais (legislações, projetos de lei e decretos) e por entrevistas realizadas com gestores públicos, secretários de planejamento estadual e municipal e membro do governo federal. A pesquisa constatou que os principais espaços regionais que compõem a rede urbana piauiense concentram e comandam o dinamismo das demais centralidades do território. Ademais, é nítida a divergência entre os processos socioespaciais que qualificam a aglomeração urbano regional de Teresina e a delimitação do arranjo interfederativo.

Palavras-chave: Aglomeração urbano regional de Teresina. RIDE – Grande Teresina. Gestão do território. Desenvolvimento regional.

ABSTRACT

Studies dedicated to understanding the formation of the urban phenomenon in the geographical space, as well as the reconfiguration of socio-spatial dynamics that characterize different urban spatialities – including non-metropolitan ones – highlight the need for a renewal of approaches seeking to explain the factors that define the complexity of various territorial configurations and the constant transformations to which these spatialities have been and/or are subjected, due to the advanced stage of the urbanization process. Furthermore, the intensification of this process interferes with the role played by the Brazilian urban network in the structuring and organization of the territory, as well as in the implementation of management mechanisms. This study aimed to analyze the obstacles and challenges in the formulation and/or implementation of actions aimed at regional urban planning, based on an understanding of the urban dynamics of the Teresina urban-regional agglomeration. As part of our research, data (demographic, economic, and social) were collected about the analyzed regional space, in addition to secondary information provided by studies conducted on the Brazilian urban network, official documents (legislation, bills, and decrees), and interviews with public officials, state and municipal planning secretaries, and federal government members. The research found that the main regional spaces that make up the Piauí urban network concentrate and drive the dynamism of other central areas of the territory. Moreover, there is a clear divergence between the socio-spatial processes that characterize the Teresina urban-regional agglomeration and the delineation of the intergovernmental arrangement.

Keywords: Regional urban agglomeration of Teresina. RIDE – Grande Teresina. Territory management. Regional development.

RESUMEN

Los estudios dedicados a comprender la conformación del fenómeno urbano en el espacio geográfico, así como la reconfiguración de las dinámicas socioespaciales que caracterizan las distintas espacialidades urbanas, incluyendo las no metropolitanas, señalan la necesidad de renovar los enfoques que buscan explicar los factores que definen la complejidad de las diferentes configuraciones territoriales y las transformaciones constantes a las que estas espacialidades han estado y están sometidas debido a la etapa avanzada del proceso de urbanización. Además, la intensificación de este proceso interfiere en el papel desempeñado por la red urbana brasileña en la estructuración y ordenación del territorio, así como en la implementación de mecanismos de gestión. Este estudio tuvo como objetivo analizar los obstáculos y desafíos en la formulación y/o implementación de acciones orientadas al planeamiento urbano regional, partiendo de la comprensión de la dinámica urbana de la aglomeración urbano-regional de Teresina. Como insumos de nuestra investigación, se recopilaron datos (demográficos, económicos y sociales) sobre el espacio regional analizado, además de información secundaria proporcionada por estudios realizados sobre la red urbana brasileña, documentos oficiales (legislaciones, proyectos de ley y decretos) y entrevistas realizadas con funcionarios públicos, secretarios de planificación estatal y municipal y miembros del gobierno federal. La investigación constató que los principales espacios regionales que componen la red urbana piauiense concentran y lideran el dinamismo de las demás centralidades del territorio. Además, se observa una clara divergencia entre los procesos socioespaciales que caracterizan la aglomeración urbano-regional de Teresina y la delimitación del acuerdo intergubernamental.

Palabras clave: Aglomeración urbano regional de Teresina. RIDE – Grande Teresina. Gestión del territorio. Desarrollo regional.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Representação espacial dos distintos conceitos atribuídos às grandes áreas urbanas.....	44
Figura 02 – Estrutura organizacional da gestão do território.....	90
Figura 03 – Piauí: definição das regiões de articulação urbana.....	141

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 – Localização da aglomeração urbano regional de Teresina	27
Mapa 02 – Territórios de Desenvolvimento do Piauí.....	101
Mapa 03 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 1966.....	118
Mapa 04 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 1978.....	124
Mapa 05 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 1993.....	124
Mapa 06 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 2007.....	126
Mapa 07 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 2018.....	130
Mapa 08 – Região Imediata de Articulação Urbana de Teresina.....;	143
Mapa 09 – AP de Teresina e Tipologia municipal rural-urbano.....	145
Mapa 10 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: população total, rural e urbana (1991).....	154
Mapa 11 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: população total, rural e urbana (2000).....	156
Mapa 12 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: população total, rural e urbana (2010).....	160
Mapa 13 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: estimativa da população total (2021).....	163
Mapa 14 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: movimento pendular (2000 e 2010).....	168
Mapa 15 – Distribuição geográfica das atividades comerciais RAIS (2017).....	197
Mapa 16 – Concentração das atividades comerciais RAIS (2017).....	198
Mapa 17 – Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do DF e seu entorno.....	205
Mapa 18 – Região Integrada de Desenvolvimento Econômico de Petrolina-Juazeiro.....	208
Mapa 19 – Localização da RIDE do DF e dos arranjos propostos para o Centro-Sul do Brasil.....	221
Mapa 20 – Localização das RIDEs propostas para o Norte do Brasil.....	223
Mapa 21 – Localização das RIDEs da Grande Teresina e Petrolina-Juazeiro e demais propostas de arranjos institucionais para o Nordeste do Brasil.....	224
Mapa 22 – Classificação das Microrregiões Geográficas Piauienses, segundo renda per capita e variação do PIB (2006).....	227

Mapa 23 – Classificação das Microrregiões Geográficas Piauienses, segundo renda per capita e variação do PIB (2018).....	230
Mapa 24 – Sobreposição entre Territórios de Desenvolvimento, a RIDE – Grande Teresina e as propostas de arranjos institucionais para o Piauí.....	241

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Detalhamento do total de estabelecimentos comerciais por setor de atividade econômica para a aglomeração urbano regional de Teresina	178
Gráfico 02 – Distribuição dos estabelecimentos comerciais por setor de atividade econômica, excluído os dados referentes a capital piauiense.....	180
Gráfico 03 – Detalhamento do total de estabelecimentos comerciais por setor de atividade econômica para os demais municípios da RIDE – Grande Teresina.....	183
Gráfico 04 - Rendimento nominal mensal per capita de até ½ salário-mínimo em 2010.....	232

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Rede de influência da área de pesquisa.....	25
Quadro 02 – Identificação da hierarquia urbana piauiense nas REGICs.....	133
Quadro 03 – Fluxos agropecuários por produto de origem das espacialidades da aglomeração.....	182
Quadro 04 – Fluxos agropecuários por produto de origem dos espaços da região integrada.....	185
Quadro 05 – Proposição das Regiões Integradas para o território nacional.....	211

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Deslocamentos pendulares nas aglomerações urbanas do Brasil (1970).....	67
Tabela 02 – Deslocamentos pendulares na Aglomeração urbano regional de Teresina (1970)	68
Tabela 03 – Deslocamentos pendulares no Brasil (2000-2010).....	69
Tabela 04 – Distribuição da população rural e urbana (1960-2010).....	78
Tabela 05 – Crescimento populacional das principais cidades piauienses de acordo com os censos demográficos (1940-2010).....	116
Tabela 06 – Situação demográfica e econômica dos espaços regionais	135
Tabela 07 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada (Dados demográficos).....	150
Tabela 08 – Estabelecimentos comerciais por setor de atividade econômica.....	176
Tabela 09 – Setor de atividade econômica que mais contribuiu para o PIB. Valor Adicionado Bruto.....	187
Tabela 10 – Distribuição das instituições educacionais.....	191
Tabela 11 – Distribuição dos estabelecimentos de saúde.....	193
Tabela 12 – Detalhamento do nível de atração populacional por serviços de saúde.....	195

LISTA DE SIGLAS

AP	- Arranjo Populacional
APA	- Área de Proteção Ambiental
APL	- Arranjo Produtivo Local
BNB	- Banco Nordeste do Brasil
BNDES	- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAFS	- Campus Amílcar Ferreira Sobral
CAPES	- Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEP	- Comitê de Ética em Pesquisa
CEPRO	- Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí
CMRV	- Campus Ministro Reis Velloso
CNEFE	- Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos
CNPq	- Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CODEVASF	- Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba
CPCE	- Campus Professora Cinobelina Elvas
CSHNB	- Campus Senador Helvídio Nunes de Barros
CT&I	- Ciência, Tecnologia e Inovação
FDNE	- Fundo de Desenvolvimento do Nordeste
FINEP	- Financiadora de Estudos e Projetos
FINOR	- Fundos de Investimentos do Nordeste
FIRJAN	- Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
FNE	- Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste
GTDN	- Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	- Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM	- Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IES	- Instituição de Ensino Superior
IFDM	- Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal
IFPI	- Instituto Federal do Piauí
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MATOPIBA	- Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia
MCTI	- Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações

MDA	- Ministério do Desenvolvimento Agrário
MDIC	- Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
MDR	- Ministério do Desenvolvimento Regional
MI	- Ministério da Integração Nacional
MP	- Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
MRG	- Microrregião Geográfica
MUNIC	- Pesquisa de Informações Básicas Municipais
PBF	- Programa Bolsa Família
PDP	- Política de Desenvolvimento Produtivo
PDSA	- Plano Regional de Desenvolvimento do Semiárido
PEA	- População Economicamente Ativa
PIB	- Produto Interno Bruto
PMCMV	- Programa Minha Casa Minha Vida
PNCF	- Programa Nacional de Crédito Fundiário
PNDR	- Política Nacional de Desenvolvimento Regional
PPA	- Plano Plurianual
PRDNE	- Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste
PRONAF	- Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar
RAIS	- Relação Anual de Informações Sociais
REGIC	- Região de Influência Das Cidades
REUNI	- Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais
RIAPA	- Região Integrada de Desenvolvimento do Pará e Amapá
RIARR	- Região Integrada de Desenvolvimento do Amazonas de Roraima
RIBP	- Região Integrada de Desenvolvimento do Bico do Papagaio
RIDE BF	- Região Integrada de Desenvolvimento da Baixada Fluminense e do
Rio Preto	
RICA	- Região Integrada de Desenvolvimento do Cariri-Araripe
RIDE	- Região Integrada de Desenvolvimento Econômico
RIPAMA	- Região Integrada de Desenvolvimento do Pará e Amapá
RPA	- Regiões Produtivas Agrícolas
SEMPPLAN	- Secretaria de Planejamento do Município De Teresina
SEPLAN	- Secretaria de Planejamento do Estado Do Piauí
SIDRA	- Sistema IBGE de Recuperação Automática
SIG	- Sistema de Informação Geográfica

SUDAM	- Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE	- Superintendência De Desenvolvimento do Nordeste
TD	- Territórios de Desenvolvimento
TIC	- Tecnologia da Informação e Comunicação
UESPI	- Universidade Estadual do Piauí
UFCA	- Universidade Federal do Cariri
UFDFPar	- Universidade Federal do Delta do Parnaíba
UFERSA	- Universidade Federal Rural do Semi-Árido
UFOB	- Universidade Federal do Oeste da Bahia
UFPI	- Universidade Federal do Piauí
UFPR	- Universidade Federal do Paraná
UFSB	- Universidade Federal do Sul Da Bahia
UNILAB	- Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
UNIVASF	- Universidade Federal do Vale do São Francisco
UTM	- Universal Transversa de Mercator

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	23
2 FUNDAMENTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS SOBRE AS CONFIGURAÇÕES COMPLEXAS DE NATUREZA URBANO REGIONAL	36
2.1 AS DISCUSSÕES CONCEITUAIS ACERCA DAS DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS	37
2.2 AS METAMORFOSES URBANAS DO NORDESTE BRASILEIRO	60
2.2.1 As implicações do processo de urbanização do Nordeste	75
2.3 REDE URBANA, DINAMISMO REGIONAL E ARRANJOS INSTITUCIONAIS ...	86
3 EVOLUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO FUNCIONAL E ESPACIAL DA REDE URBANA PIAUIENSE	111
3.1 REDE URBANA INTERIORIZADA DO NORDESTE: O ESPAÇO PIAUIENSE EM DESTAQUE.....	111
3.2 A AGLOMERAÇÃO URBANO REGIONAL DE TERESINA NA REDE URBANA INTERIORIZADA DO NORDESTE	138
3.3 O DINAMISMO REGIONAL DA AGLOMERAÇÃO URBANA DE TERESINA...	152
4. DISCORDÂNCIAS ENTRE O FENÔMENO SOCIOESPACIAL E A GESTÃO DO TERRITÓRIO	203
4.1 RIDEs: DENOMINAÇÕES ANÁLOGAS COM DINÂMICAS E FORMAS DE ORGANIZAÇÃO DISTINTAS	204
4.2 RIDE – GRANDE TERESINA: CONTRASTES ECONÔMICOS E SOCIAIS ..	226
4.3 RIDE – GRANDE TERESINA: O MODELO DE GESTÃO EM DISCUSSÃO	234
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	245
6. REFERÊNCIAS	251
7. APÊNDICE	269

1 INTRODUÇÃO

Âmbito Conceitual

A aglomeração urbana não-metropolitana de Teresina (PI) (IPEA, 2002, p. 174, grifo nosso).

Teresina é o principal centro de referência do aglomerado metropolitano de um conjunto de 15 cidades, que, juntas, configuram a “Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (RIDE)” (CODEVASF, 2013, p. 35, grifo nosso).

*Formação de grandes aglomerações com municípios funcionalmente integrados em torno de um único centro, algumas de natureza metropolitana, como no entorno de Fortaleza e Belém, **outras de natureza singular**, como São Luís e Cuiabá, **outras ainda interestaduais**, como Teresina/Timon* (MOURA; OLIVEIRA; PÊGO, 2018, p. 37, grifo nosso).

Âmbito Institucional

*As Regiões Integradas consistem em **um complexo geoeconômico social**, visando o seu desenvolvimento e à redução das desigualdades sociais* (BRASIL, 1988, p. 65, grifo nosso).

*Por definição as RIDEs seriam, em princípio, **regiões metropolitanas** situadas em mais de uma unidade da federação* (LIMONAD, 2007, p. 185, grifo nosso).

*[...] há, em várias partes do País, a formação de espaços interestaduais cuja gestão e desenvolvimento necessitam de institucionalidade, nos moldes das RIDE. Ou, em outras palavras, há um espaço institucional que pode ser **preenchido pelo modelo das Regiões Integradas de Desenvolvimento na gestão metropolitana*** (EGLER, 2010, p. 111 grifo nosso).

As citações acima demonstram a divergência existente entre a natureza conceitual – relativa aos processos e às dinâmicas socioespaciais, que qualificam e caracterizam os espaços urbanos – e a natureza institucional – relativa à criação de instrumentos de gestão do território, com a finalidade de orientar, articular e desenvolver ações para o seu ordenamento. Ao introduzirmos nossas discussões explicando essas distintas naturezas, temos o intuito de evidenciar que, em alguns estudos acerca dessa temática, é comum encontrarmos análises que buscam entender a conformação do processo socioespacial por meio de sua institucionalidade, enquanto modelo de gestão, o que revela inconsistências em seus resultados. Dito isso, partimos do pressuposto de que, ao buscarmos o entendimento a respeito do processo socioespacial, tornamos mais eficiente a elaboração de instrumentos de gestão e planejamento adequados à realidade urbana.

Essa discordância também se faz presente no recorte de análise desta pesquisa. A partir da leitura das citações, observa-se a dificuldade em definir a configuração urbana que compõe o arranjo interfederativo da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico da Grande Teresina (RIDE – Grande Teresina). Alguns denominam o arranjo urbano de Teresina como aglomerado metropolitano, enquanto outros discordam dessa definição e relatam se tratar de uma aglomeração não

metropolitana; outros, ainda, evidenciam a dificuldade em defini-la, em razão de sua complexidade, defendendo a importância de estudos aprofundados para se obter uma melhor compreensão do fenômeno, e, por isso, intitulam tal arranjo como singular, bem como aqueles a ele semelhantes.

Novas abordagens são apresentadas para investigar-se as dimensões do fenômeno urbano, à medida que as transformações das dinâmicas socioespaciais se intensificam. Desse modo, o surgimento de outras configurações territoriais urbanas expressa a complexidade do aspecto urbano em tela. Tal cenário impõe a necessidade da criação de mecanismos, estratégias e instrumentos de ação com vistas à gestão e ao planejamento urbano e regional desses espaços.

Avaliando a realidade brasileira, constatamos que as elevadas taxas de urbanização, registradas nos últimos cinquenta anos, contribuíram para o crescimento dos espaços urbanos, sobretudo o das grandes aglomerações urbanas. Os subsídios oferecidos pelas políticas de desenvolvimento regional também colaboraram para a ampliação desse aspecto. Além disso, as estratégias de produção e reprodução do capital favoreceram a continuidade dos processos de concentração, polarização e segregação urbana. Tais fatos são salientados em inúmeras pesquisas sobre o fenômeno urbano no território nacional.

Ao analisarmos os dimensionamentos das dinâmicas urbanas, bem como a conformação de suas lógicas no espaço geográfico, levando em consideração a rede urbana brasileira, constatamos que esta é composta por um conjunto heterogêneo de centros, com processos e dinâmicas distintos e singulares. Deriva dessa realidade sua natureza complexa, definida por meio da combinação de características, como o tamanho dos centros urbanos, a sua importância no espaço regional, as diferentes funções que desempenham, a abrangência e a intensidade dos processos que ocorrem no interior da sua rede urbana, o alcance de suas interações espaciais e o modo como se conforma no espaço (CORRÊA, 2006).

Faz-se necessário pontuar que as lógicas referidas estão submetidas ao estágio avançado do processo de urbanização – denominado de *metropolização do espaço*. Tal processo não está vinculado apenas à expansão das metrópoles, embora a sua manifestação seja mais perceptível nesses espaços. O processo não transforma apenas os espaços urbanos em metropolitanos, pois não é exclusiva desses espaços; além disso, potencializa os fatores (fluxo de pessoas, mercadorias, serviços,

interações espaciais, dentre outros) que modificam as relações entre o urbano e o global (LENCIONI, 2019).

Em vista disso, concordamos que o processo influencia as dinâmicas dos espaços urbanos, sejam eles metropolitanos ou não metropolitanos. Esses últimos, apesar de serem afetados pela metropolização, necessitam de uma adequada definição para melhor se explicar a complexidade de sua forma-conteúdo.

Esse segmento urbano, resultante da interiorização da urbanização pelo território nacional, processou e ainda processa realidades espaciais urbanas complexas e diversificadas, provocando tanto a modificação da estrutura funcional dos diferentes núcleos urbanos quanto o surgimento de novas centralidades (DAVIDOVICH, 1998). A realidade apresentada pode ser verificada em diferentes porções da rede urbana brasileira, principalmente na rede urbana interiorizada do Nordeste. De fato, com os avanços proporcionados pela urbanização, certos espaços dessa região alcançaram relevância política e econômica em suas instâncias de poder, assumindo posição de comando em âmbito regional sob sua área de influência (IBGE, 2008).

Como aponta Moura (2016), esses centros urbanos evidenciam uma nova perspectiva do processo de urbanização do território, especialmente em relação à conformação das configurações espaciais urbanas no espaço geográfico. Isso porque revelam um complexo processo urbano regional, que reúne centros urbanos articulados em rede, sob o comando de relações socioeconômicas ditadas pela atuação do poder do capital.

Além disso, a partir do momento em que alguns centros da rede urbana nordestina passaram a desempenhar função de comando sob sua área de influência, em muitos casos, elas não apresentavam as condições e a infraestrutura adequada para atender à demanda urbana e regional à qual se encontrava submetida. Nesse contexto, os problemas relacionados à precariedade da mobilidade urbana, à falta de oportunidade de emprego, à sobrecarga dos serviços especializados de saúde, por exemplo, acentuavam as desigualdades sociais e regionais. Assim, fatores como o elevado crescimento demográfico e a intensa mobilidade da população para os centros de maior importância proporcionaram a expansão das aglomerações urbanas existentes, bem como o surgimento de novas, tendo se ampliado, conseqüentemente, os problemas urbanos.

Na atualidade, seria necessário repensar o estabelecimento de critérios para a formulação de modelos de gestão do território adequados à realidade urbana empreendidas nesses espaços, atentando-se às suas heterogeneidades, às suas articulações em rede, estabelecendo as condições necessárias à sua implementação, à sua manutenção e à sua continuidade (MOURA, 2013). Os governos locais passaram a defrontar-se com temas cuja territorialidade ultrapassa os limites administrativos dos municípios, como é o caso das questões ligadas à infraestrutura urbana, de transporte, de saneamento, de energia e de gestão ambiental (ROLNIK; SOMEKH, 2003).

O processo de gestão do território brasileiro, sob o âmbito institucional, caracterizou-se, a partir da Constituição de 1967, pelo maior predomínio de ações de planejamento, pelo aumento na destinação de recursos, bem como pela criação das regiões metropolitanas e pela elaboração de convênios, visando-se à cooperação intergovernamental (EGLER; MATTOS, 2003). Entretanto, mudanças significativas ocorreram com a promulgação da Constituição de 1988, principalmente na definição das formas de articulação e cooperação entre os entes federados, com vistas à promoção de seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais, permitindo-se, dessa maneira, a criação de novos arranjos institucionais, como, por exemplo, as RIDEs.

Salientamos que as regiões metropolitanas diferem das regiões integradas, pois, enquanto as primeiras são criadas pelos estados, tendo seu poder de articulação circunscrito a dois diferentes níveis de governo (a capital do estado e os municípios que integram a sua região metropolitana), as RIDEs são arranjos interfederativos propostos pela União, sendo constituídas por municípios de diferentes estados da federação e estabelecidas por meio de um mesmo complexo geoeconômico e social. Ou seja, as regiões integradas pressupõem a existência de outros arranjos espaciais, que oportunizam a cooperação entre União, estados e municípios. Contudo, dificuldades e obstáculos na articulação das ações de gestão permeiam a aplicação desses modelos institucionais.

No caso das regiões metropolitanas, constituídas por territórios contíguos (ou não), a questão já é extremamente complexa. Isso porque o aumento da autonomia local concentra as decisões e os esforços apenas no centro econômico e de maior receita, negligenciando, assim, problemas e questões que precisam ser endereçadas

em outras escalas (ANDRADE, 2010). Fato semelhante ocorre em relação às regiões integradas de desenvolvimento.

Considerando o exposto, a presente pesquisa dedica-se analisar, a partir da compreensão da dinâmica urbana da aglomeração urbano regional de Teresina, os obstáculos e os desafios na formulação e/ou na implementação de ações voltadas para o planejamento urbano regional. Dessa forma, foi estabelecido um recorte territorial e um recorte analítico para o desenvolvimento da análise. Conforme Spósito (2004), o primeiro recorte refere-se à porção do território que fornece os dados da pesquisa, os elementos fixos, as informações disponíveis e as bases cartográficas para representação; neste caso, o recorte territorial corresponde à região integrada. O segundo, por sua vez, engloba a dimensão geográfica, isto é, aquela proveniente das diferentes articulações estabelecidas entre os fixos e os fluxos, permitindo a compreensão de uma nova realidade, como é o caso do espaço regional citado.

No que diz respeito à rede de influência da área de pesquisa, além da definição dos recortes mencionados anteriormente, foram empregados outros recortes regionais para demonstrar a complexidade das interações estabelecidas entre eles, bem como a diversidade de sua configuração no espaço geográfico. O Quadro 01 apresenta uma síntese de cada recorte, assim como um breve contexto de sua elaboração.

Quadro 01 – Rede de influência da área de pesquisa

TIPO DE RECORTE REGIONAL	CONTEXTO DE FORMULAÇÃO
Aglomeração urbano regional de Teresina	Recorte analítico da pesquisa que se configura como um polo da RIDE – Grande Teresina.
RIDE – Grande Teresina	Compreende o recorte territorial da pesquisa, que é um arranjo institucional criado para facilitar a gestão do território objeto de análise na pesquisa.
Arranjo Populacional de Teresina (AP Teresina - PI/Timon-MA)	Agrupamento dos municípios de Teresina, no Piauí, e Timon, no Maranhão, que apresentam forte integração populacional devido ao constante movimento pendular e/ou contiguidade das manchas urbanas.

Regiões Imediatas e Intermediárias e de Articulação Urbana	As regiões imediata e intermediária e de articulação urbana configurada a partir do AP de Teresina – PI e Timon – MA.
Territórios de Desenvolvimento (TD)	Recorte regional institucionalizado pelo governo estadual piauiense.
Microrregiões Geográficas (MRGs)	Engloba conjuntos de municípios definidos a partir das mesorregiões geográficas que apresentam especificidades, tanto do ponto de vista natural quanto das relações socioeconômicas.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2023.

Nessa perspectiva, realizar a análise da espacialidade urbana mencionada é reconhecer a existência de complementariedade funcional e integração de dinâmicas sociais, econômicas, políticas e ambientais entre seus centros urbanos integrantes. Doravante, denominaremos tal espacialidade de *aglomeração urbano regional*¹. No entanto, salientamos que seus limites territoriais não necessariamente coincidem com aqueles delimitados para o arranjo interfederativo (Mapa 01).

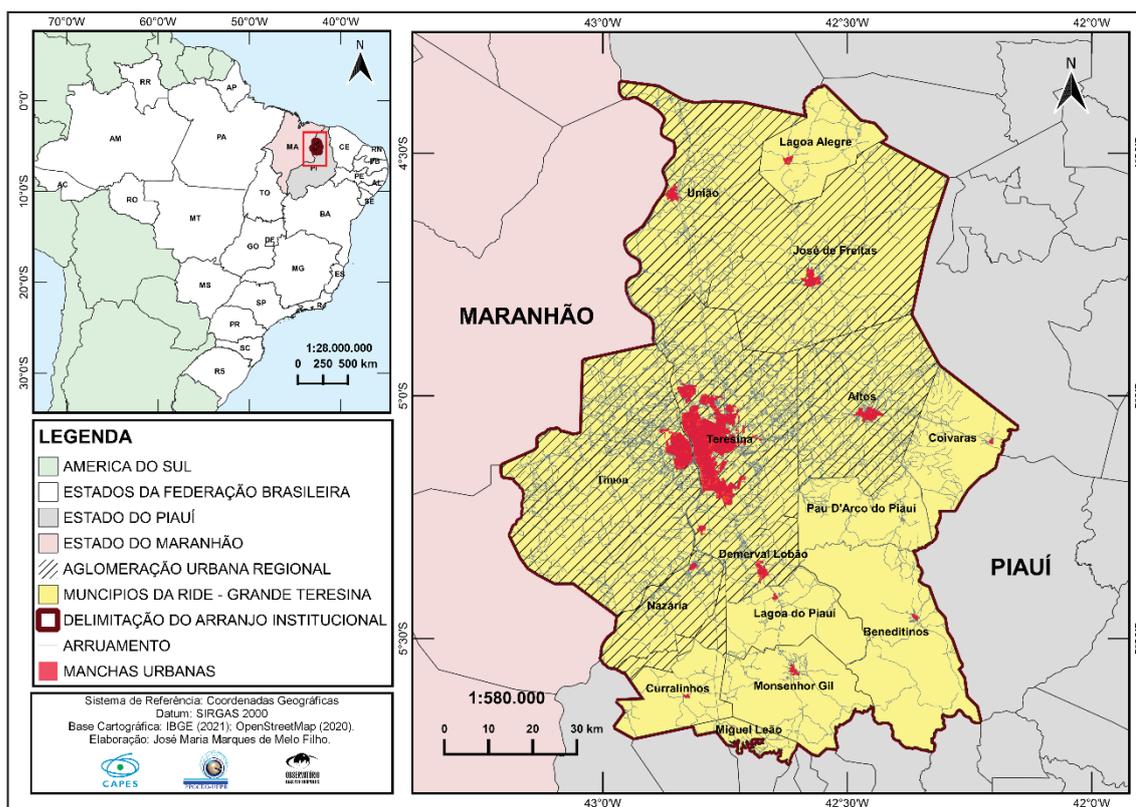
A aglomeração urbano regional de Teresina² analisada integra a rede urbana interiorizada do Nordeste. A capital do Estado do Piauí – Teresina – constitui o pólo de comando regional; por desempenhar essa função, a capital piauiense concentra as principais atividades econômicas, fornecendo os mais diversos serviços, sejam eles de alta ou média complexidade, além de ser dotada de maior infraestrutura urbana. Os demais espaços urbanos que compõem a espacialidade correspondem aos centros urbanos de José de Freitas, União, Altos, Nazária, Demerval Lobão e Timon, no Maranhão.

Nesse contexto, compreendemos que a aglomeração urbano regional de Teresina se constitui de espaços predominantemente urbanizados, com a grande maioria da população residindo na zona urbana. A complexidade urbana da espacialidade escolhida engloba: (1) o polo de comando regional da rede urbana

² Vale ressaltar que a denominação *aglomeração urbano regional* resultou das análises sobre a dinâmica desse espaço urbano a partir do aporte teórico escolhido

piauiense e parte da maranhense, a capital do Estado do Piauí – Teresina; (2) a consolidada conurbação entre Teresina (PI) e Timon (MA); (3) um espaço regional que guarda fortes relações socioeconômicas com a capital do estado; (4) alguns centros urbanos da aglomeração urbano regional de Teresina desempenham funções intermediárias para aqueles centros de pequeno porte, predominantemente rurais; (5) uma parte da hinterlândia é essencialmente rural.

Mapa 01 – Localização da aglomeração urbano regional de Teresina



Fonte: Elaborado pelo autor.

Logo, expressam-se as dificuldades em definir o seu espaço urbano, como demonstrado no início desta argumentação.

Conforme dados do Censo Demográfico de 2010, os centros urbanos que compõem a aglomeração urbano-regional apresentam baixo ou médio Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM). No caso, União (PI) apresenta BAIXO IDHM, enquanto José de Freitas, Demerval Lobão, Altos, Nazária e Timon (MA) – apresentam MÉDIO IDHM. Apenas a capital do Estado do Piauí, Teresina, registra IDHM considerado ALTO (IBGE, 2010).

Com relação ao rendimento mensal, do total de 1.111.862³ do contingente populacional da aglomeração urbano regional de Teresina, em 2010, 18,25% recebiam até um salário-mínimo e 26,92%, entre um e dois salários-mínimos. Os dados descritos do rendimento mensal repercutem nas taxas de pobreza. Dos sete centros urbanos que compõem a aglomeração, dois – União e Nazária – têm mais de 40% da população em situação de pobreza, ao passo que quatros – José de Freitas, Altos, Demerval Lobão e Timon (MA) – apresentam população de pobres entre 25% e 36%. Apenas a capital do estado piauiense conta com a menor taxa, correspondente a 10,02% da população de pobres (ATLAS BRASIL, 2018).

A partir da observação dos dados, constatamos que parte da hinterlândia da aglomeração urbano regional de Teresina apresenta espaços urbanos esvaziados econômica e demograficamente, sem as condições mínimas necessárias para desenvolver atividades especializadas, demonstrando forte dependência do centro de comando regional. Ao mesmo tempo, existem centros urbanos da aglomeração urbano regional de Teresina (Demerval Lobão, José de Freitas, Altos) que apresentam um dinamismo urbano mais acentuado, seja pela sua proximidade física com a capital e pelo movimento pendular diário para estudo e trabalho, seja pela sua efervescência, principalmente do setor de serviços, dentre outros aspectos.

A escolha pelo estudo dessa temática justifica-se devido à importância da região para o Estado do Piauí. Além disso, os estudos⁴ realizados até o momento dedicaram-se a abordar: (a) os efeitos da política habitacional do *Programa Minha Casa Minha Vida* (PMCMV) (ARAÚJO NETO, 2017; SILVA, 2019); (b) a vulnerabilidade social do arranjo (SILVA, 2010); (c) o desenvolvimento econômico e social (SILVA, 2017); (d) as articulações urbanas e a migração (RÊGO, 2014); (e) a análise sobre a formação de ilhas de calor e conforto térmico (SANTIAGO, 2017); (f) as concentrações urbanas e as interações espaciais da região integrada da Grande Teresina (RODRIGUES, 2020); (g) a dinâmica espacial da expansão urbana da conurbação de Teresina e Timon (MA) (CARNEIRO, 2021). Todas as discussões

³ O total geral da população residente na aglomeração urbano regional corresponde ao somatório dos dados populacionais das seguintes cidades: Teresina; José de Freitas; União; Altos; Demerval Lobão; Nazária e Timon (MA). Tais dados foram obtidos do censo do IBGE realizado em 2010.

⁴ Dos estudos mencionados, três consistem em trabalhos de conclusão de curso, como é o caso dos trabalhos de Silva (2017), Silva (2010) e Rêgo (2014). Já os estudos de Araújo Neto (2017), Silva (2019) e Santiago (2017) são dissertações de mestrado acadêmico. Por sua vez, os trabalhos de Rodrigues (2020) e Carneiro (2021) são teses de doutorado.

utilizam como ponto de investigação a institucionalidade, enquanto região integrada de desenvolvimento, ou privilegiam ora a cidade de Teresina, ora a cidade de Timon, de forma que entendemos ser necessária uma abordagem que vá além desses aspectos. Estudar isso é o desafio desta tese.

Ademais, compreende a análise da RIDE – Grande Teresina, que pressupõe o atendimento da gestão de serviços essencialmente urbanos, por meio da cooperação entre os entes federados que a compõem, buscando reduzir as desigualdades regionais. Tal institucionalidade recai sobre a complexidade urbana anteriormente descrita. No entanto, as ações de gestão e planejamento propostas privilegiam, quase integralmente, a capital piauiense, contrapondo-se ao objetivo que motivou sua criação.

A região integrada, enquanto arranjo institucional, foi criada pela lei complementar nº 112, em setembro de 2001, sendo regulamentada pelo Decreto nº 4.367, em 2002. Esse mecanismo de gestão do território tinha por finalidade a execução de ações estratégicas, tais como: melhoria das condições de saneamento básico dos municípios integrantes, investimentos em projetos de infraestrutura urbana, fortalecimento do desenvolvimento regional, aumento dos incentivos às atividades turísticas, elaboração de uma rede de assistência de saúde e fortalecimento da gestão municipal.

Além da capital regional, outros quatorze municípios integram o arranjo institucional. Destes, treze encontram-se localizados na Mesorregião do Centro-Norte Piauiense, na Microrregião Geográfica (MRG) de Teresina. Nesse conjunto, temos: Altos, Beditinos, Coivaras, Currealinhos, Demerval Lobão, José de Freitas, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Leão, Monsenhor Gil, Pau d'Arco, União e Nazária e, ainda, o município de Timon, localizado no estado do Maranhão.

Diante do exposto, reiteramos que os limites da aglomeração urbano regional, resultante da intensificação do estágio avançado de urbanização, não abrange toda a região integrada, visto que os estudos sobre a espacialidade urbana enfatizam os processos socioespaciais em relação a sua forma institucional.

Nessa direção, a elaboração de ações desvinculadas da realidade urbana, bem como do reconhecimento de sua complexidade, implica, por exemplo, a ausência de um planejamento urbano regional para atender a aspectos relacionados às questões da mobilidade urbana, da habitação, do saneamento básico, da saúde, da educação, do meio ambiente, do sistema viário, dentre outras. Isso impossibilita, assim, a adoção

de outras formas de associativismo territorial (consórcios públicos, parcerias público-privado, arranjos produtivos locais etc.).

Tendo em vista que o entendimento a respeito da espacialidade que conforma o fato urbano da aglomeração é diferente do marco legal que institui o modelo de regiões integradas, definimos como problemática central desta pesquisa a seguinte: como a compreensão das dinâmicas urbanas, submetidas à lógica do processo de metropolização do espaço, qualifica essa aglomeração urbano regional de Teresina e de que modo isso interfere no funcionamento do modelo de região integrada criado?

A partir da referida problemática, outros questionamentos podem ser suscitados, os quais contemplam aspectos relevantes do presente estudo: como são estabelecidas as interações não hierárquicas entre os centros urbanos que pertencem à aglomeração urbano regional? Que compreensão os gestores públicos têm a respeito da complexidade urbana do fenômeno em tela? Quais são os desafios impostos pela gestão e pelo planejamento cuja territorialidade ultrapassa os limites administrativos?

A partir do que foi exposto, defendemos a tese de que as transformações na dinâmica urbana brasileira impulsionam o surgimento de distintas configurações territoriais, expressando uma realidade socioespacial urbana complexa e singular, que em muito difere de sua institucionalidade, tal como dos espaços metropolitanos, o que demanda repensar e problematizar as ações de planejamento e gestão em escala regional, como é o caso do arranjo institucional da RIDE – Grande Teresina (PI/MA).

Isso posto, assumimos como hipóteses de pesquisa que, diante do reconhecimento de novas espacialidades para a compreensão do fenômeno urbano, torna-se imperativo entender as dinâmicas urbanas inerentes aos espaços urbanos que compõem a aglomeração em análise, não levando em consideração apenas a capital piauiense. Sendo assim, existe discordância entre a instituição legal da região integrada e sua dinâmica socioespacial, o que implica a desarticulação das ações de gestão e a ineficiência do modelo de criação de RIDEs.

Ademais, as estratégias e/ou as intervenções orientadas pelos mecanismos de cooperação demonstram ser insuficientes, resultado da desarticulação dos agentes envolvidos, o que resulta na diferenciação no uso e na reprodução do espaço e uma relativa ausência de planejamento urbano regional. Assim, à luz da problemática eleita e com a finalidade de verificar as hipóteses formuladas, foi definido como objetivo geral desta pesquisa analisar, a partir da compreensão da dinâmica urbana da

aglomeração, os obstáculos e os desafios na formulação e/ou na implementação de ações voltadas para o planejamento urbano regional.

Como objetivos específicos, foram estabelecidos os seguintes:

- (a) discutir as diversas abordagens teórico-conceituais que buscam evidenciar os constantes dimensionamentos das dinâmicas urbanas, bem como a conformação de suas lógicas no espaço geográfico;
- (b) compreender o dinamismo urbano da aglomeração, salientando-se os aspectos relacionados à sua dinâmica populacional, socioeconômica e de mobilidade espacial, assim como sua inserção no contexto regional;
- (c) demonstrar a diferença entre o processo de natureza espacial e o processo de natureza institucional, no estabelecimento da região integrada em estudo, destacando-se os atores e as alianças envolvidas no processo de sua criação e suas implicações na gestão do território;
- (d) verificar as principais dificuldades e/ou deficiências encontradas na elaboração e/ou na implementação das ações de gestão e planejamento urbano e regional para a região integrada.

Para alcançarmos os objetivos propostos, utilizamos um conjunto de técnicas e procedimentos para a coleta, o tratamento, a sistematização e a análise dos dados desta pesquisa. Ressaltamos as dificuldades para obtê-los, sobretudo aqueles de menor nível territorial sobre a realidade urbana piauiense.

Integraram-se ao escopo de análise desta pesquisa as informações coletadas nos estudos realizados sobre a rede urbana brasileira. Dessa forma, foram analisados os estudos feitos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sobre as Regiões de Influência das Cidades (REGIC, 1972; 1987; 2000; 2008 e 2020); pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, intitulado *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil* (IPEA, 2002); do Observatório das Metrópoles, intitulado *Análise das regiões metropolitanas do Brasil: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias* (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2004). Além dos referidos estudos sobre a rede urbana, também foi analisado um estudo acerca das Escalas da Urbanização Brasileira (MOURA; OLIVEIRA; PÊGO, 2018).

É importante salientar que, embora tenham sido adotados critérios diferentes na elaboração dos estudos, os resultados apresentados contribuem para o entendimento das transformações na dinâmica socioespacial (principalmente a de caráter urbano) no território brasileiro. A partir dos trabalhos mencionados, foi possível verificar as mudanças e as transformações na estruturação da rede urbana piauiense, inclusive com relação ao recorte analítico adotado. Para a caracterização da dinâmica urbana regional, além dos dados qualitativos, também houve a coleta prévia de dados quantitativos, os quais auxiliaram no entendimento dos processos inerentes à realidade espacial analisada.

Além dos dados disponibilizados na síntese geral dos censos, foram extraídas informações dos microdados⁵ da amostra, referentes ao movimento pendular por motivo de estudo ou trabalho. Outros elementos importantes foram adquiridos a partir da base de dados do estudo sobre as Regiões de Influência das Cidades (REGIC, 1972; 1987; 2000; 2008 e 2020). As informações obtidas serviram para caracterizar a dinâmica regional dos centros urbanos e demonstrar a estruturação da rede urbana piauiense. Ademais, o cruzamento dos dados de diferentes fontes permitiu uma maior compreensão do objeto de pesquisa. Com o objetivo de conseguirmos a maior quantidade de dados disponibilizados por órgãos oficiais, em âmbito municipal, recorreremos, por exemplo, à Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC), ao Cadastro Nacional para Fins Estatísticos (CNEFE), à Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais do Piauí (CEPRO), ao Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA) e ao Índice de Desenvolvimento Municipal (IFDM/FIRJAN).

Tanto as informações coletadas da amostra dos Censos de 2000 e 2010 como aquelas provenientes da RAIS (2017) foram espacializadas por meio de Sistemas de Informação Geográfica (SIG), o que contribuiu para a compreensão e a identificação de características importantes acerca da dinâmica econômica e socioespacial do objeto de estudo e, ainda, auxiliou tanto na interpretação quanto na visualização dos dados.

Quanto à espacialização dos dados sobre o movimento pendular, estes foram importados para o *software* de geoprocessamento *Qgis* versão 2.14, no qual foram

⁵ Os microdados correspondem à menor unidade de desagregação dos dados de uma pesquisa. No caso dos Censos do IBGE de 2000 e de 2010, tais dados encontram-se no formato de códigos numéricos (formato ASCII). A manipulação e a coleta dos referidos dados foram feitas por meio do *software* estatístico *RStudio* para a leitura e a tabulação dos dados.

gerados os mapas de fluxos por meio do *plugin Flow maps (Oursins)*. Com relação aos dados sobre a RAIS (2017), em um primeiro momento, foram separadas as informações sobre a Região Nordeste; em seguida, foram filtradas apenas aqueles referentes ao recorte territorial adotado. Na fase seguinte, utilizou-se a ferramenta, *Geocode by Awesome Table*, sendo possível coletar as coordenadas geográficas dos endereços das empresas, de modo que foram georreferenciados 34.732 endereços. Por fim, foi feita a transferência para o *Qgis* versão 3.4, com vistas à elaboração dos mapas de Kernel (mapas de calor).

As representações cartográficas incluíram, também, a produção de mapas temáticos a respeito da rede urbana piauiense e de outros elementos correlatos, por meio do mesmo *software* de geoprocessamento. A partir dos sistemas de projeções cartográficas – Sistema Transversal de Mercator (UTM) e Coordenadas Geográficas –, no fuso 23/zona Sul com Datum WGS84 e SIRGAS 2000, os *shapefiles* foram obtidos, dentre outras instituições oficiais, no IBGE e nas Secretarias de Planejamento tanto do Município de Teresina (SEMPPLAN) quanto do Estado do Piauí (SEPLAN).

Para alicerçarmos nossas argumentações, igualmente coletamos informações em fontes de dados secundárias, tais como o *Plano de Ação Integrado e Sustentável para a RIDE-Grande Teresina. Produto II: Diagnóstico Situacional Participativo (2013)*. Por meio do plano, analisamos os dimensionamentos gerais elencados para a efetiva implantação da gestão integrada. Ademais, recorreremos às leis e aos decretos instituídos pela esfera pública que contemplam a gestão e o planejamento do arranjo institucional. Outros documentos de relevância para a análise foram os seguintes: *O Estatuto da Cidade (2001)*; *o Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento: Volume III – Regiões de Referência (2008)*; *o Relatório de Gestão da Secretaria de Planejamento Municipal de Teresina (2014)*; *o Estatuto da Metrópole (2015)*; *os Planos Municipais de Parcerias Públicos e Privados (2017)*; *o Plano Integrado de Gestão de Resíduos Sólidos (2018)*; *o Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste (2019)*; e as *Agendas Teresina 2015 e 2030*. Tais referenciais apresentam as propostas e a viabilidade das ações, bem como as fontes de recursos destinadas ao atendimento das questões que envolvem a gestão e o planejamento urbano e regional, sendo documentos elaborados por órgãos públicos de distintas escalas de atuação governamental.

O levantamento de informações envolveu, ainda, a realização de entrevistas com representantes dos três níveis de governo que integram a região integrada

(representante do governo municipal, representante do Estado e representante da União). Foram realizadas 19 entrevistas semiestruturadas, as quais possibilitaram aos informantes discorrerem sobre o tema proposto (o formulário de entrevista encontra-se disposto no Apêndice). Conforme o protocolo, esse procedimento foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Paraná (UFPR), assim como as identidades dos participantes foram preservadas⁶. Os dados obtidos nas entrevistas foram analisados por meio da técnica de análise de conteúdo (BARDIN, 2016).

Dessa forma, entendemos que as informações obtidas a partir das entrevistas forneceram dados qualitativos, não quantificáveis, que podem ampliar as informações obtidas a partir da análise teórica e documental, revelando algo que não poderia ser descoberto de outra maneira, além de demonstrarem os diferentes pontos de vista sobre o assunto (GASKELL; BAUER, 2002; KAPP, 2020).

A compreensão sobre a espacialidade estudada pressupõe uma interpretação totalizante da realidade (KOSIK, 2010). Nesse sentido, o trabalho sustenta-se na perspectiva dialética, considerando tanto as contradições presentes nos processos e as dinâmicas que incidem sobre o espaço regional e, conseqüentemente, sobre os mecanismos dispostos para o seu ordenamento quanto as articulações e as relações estabelecidas nesse contexto de análise. Assim, buscamos obter uma visão correta da realidade, situando as transformações ocorridas no decorrer do desenvolvimento dos processos investigados (KONDER, 2014).

Em termos de estrutura, a presente tese está organizada da seguinte forma. Partindo dessa introdução, seguimos para o segundo capítulo, no qual são abordadas algumas das diferentes configurações espaciais resultantes da influência do processo de metropolização do espaço. Nessa direção, buscamos demonstrar as bases teóricas da temática pesquisada e, assim, conduzirmos da melhor maneira as discussões a partir de nossa realidade de estudo. Dissertamos, também, a respeito tanto da realidade urbana brasileira, apresentando uma breve síntese sobre o

⁶ A presente pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Paraná (CEP/UFPR), para consulta sobre a validade deste projeto basta inserir o número do Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE): 30084220.3.0000.0102 ou o número do Parecer 4.146.575 clicando no ícone "CONFIRMAR APROVAÇÃO PELO CAAE ou Parecer" no site da Plataforma Brasil (<http://plataformabrasil.saude.gov.br/login.jsf>).

processo de urbanização do país, quanto dos aspectos da gestão e do planejamento urbano e regional.

A caracterização da evolução funcional da rede urbana piauiense e, por consequência, da aglomeração urbano regional de Teresina são tratadas no terceiro capítulo. Neste, são demonstradas as interações estabelecidas entre os centros urbanos da rede e os fatores que explicam sua dimensão singular. Salientamos, desse modo, os entrelaçamentos dos diferentes elementos constituintes do dinamismo urbano que caracteriza o recorte analítico da pesquisa.

A partir da compreensão da dinâmica regional inerente à espacialidade urbana estudada, prosseguimos nossas discussões, no quarto capítulo, sobre o estabelecimento de arranjos institucionais (de regiões integradas) pelo território nacional, com ênfase na RIDE – Grande Teresina, modelo de gestão que engloba o espaço regional da aglomeração urbana. Nesse capítulo, pontuamos a discordância entre o fenômeno de ordem espacial e o fenômeno de caráter institucional, bem como as estratégias utilizadas pelos agentes públicos para a promoção do desenvolvimento regional via instrumentos elaborados para essa função.

A fim de demonstrarmos a necessidade de repensar as ações de planejamento e gestão à luz da realidade urbana em questão, destacamos também as iniciativas propostas pelos planos elaborados, procurando evidenciar suas inadequações, mas também apresentar possibilidades de reformulação de ações, além do surgimento de novos dimensionamentos.

Por fim, expomos nossas considerações finais, revelando a importância da manutenção do debate a propósito da temática pesquisada, visto que os processos que incidem sobre o espaço regional são constantemente redimensionados e sofrem transformações, o que torna necessário repensar os modelos de gestão do território.

Espera-se que a análise geográfica realizada possa contribuir para o entendimento da espacialidade urbana, pensando a conformação do seu espaço regional por meio das articulações e das interações espaciais estabelecidas entre os centros urbanos que a compõem e, desse modo, revelar sua complementariedade funcional, além de incorporar na perspectiva de análise que a institucionalidade (a região integrada) do modo como está implementada necessita de revisão de seu formato sem, contudo, esquecer a importância da essência de sua formulação, qual seja, a visão de estabelecer a cooperação na resolução de problemáticas compartilhadas e desenvolvidas no espaço regional constituído.

2 FUNDAMENTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS SOBRE AS CONFIGURAÇÕES COMPLEXAS DE NATUREZA URBANO REGIONAL

Uma das primeiras providências para compreensão de um fenômeno, isto é, de “algo que se mostra, revela ou manifesta na experiência” (Blackburn, 1997, p. 146), é tentar situá-lo no âmbito daquilo que já é conhecido a seu respeito; portanto, de formulações que permitem reconhecê-lo a partir do que aqueles que vieram antes já elaboraram. (FIRKOWSKI, 2013, p. 22).

Podemos afirmar que, dentre os pressupostos que orientam a investigação científica, a busca por bases teóricas e analíticas capazes de auxiliar na compreensão e na interpretação do fenômeno pesquisado constitui um dos seus elementos fundamentais. Do ponto de vista da ciência, tais bases contribuem para auxiliar na formulação de argumentos sólidos, que visam a legitimar uma ideia, um conceito, uma teoria ou, ainda, a atualizar o debate sobre determinado assunto, bem como trazer novas perspectivas de análise em relação à problemática investigada.

A discussão empreendida, neste capítulo, ocupa-se em resgatar o conhecimento produzido a respeito das diversas formas de interpretação do fenômeno urbano e sua conformação no espaço geográfico, mais precisamente aquelas dedicadas a explicar as diferentes configurações de natureza urbano regional. Para tanto, faz-se necessário revisitar alguns conceitos que norteiam e/ou nortearam os estudos sobre essa temática, visto que é imperativo, para a compreensão dos fenômenos, debruçar-se, a princípio, sobre as formulações anteriormente estabelecidas e, dessa maneira, despertar novos olhares sobre outras realidades.

Partimos da premissa de que, a fim de alcançarmos o entendimento a respeito da dinâmica espacial que caracteriza a aglomeração urbano regional de Teresina, objeto de estudo deste trabalho, é preciso elucidar algumas das seguintes indagações: como o processo de metropolização do espaço atua na conformação de espacialidades urbanas para além da forma metropolitana? Estamos analisando uma aglomeração urbano metropolitana ou não metropolitana ou uma unidade funcional urbana? Identificá-la apenas como não metropolitana é suficiente? Haveria uma melhor forma de denominá-la? De que maneira a dimensão regional ganha destaque nesse cenário? O alicerce teórico discutido nesta seção oferece encaminhamentos promissores para o esclarecimento desses questionamentos.

Outro aspecto apresentado, aqui, está vinculado às correlações existentes entre a dinâmica espacial que conforma a rede urbana e os mecanismos institucionais

criados para subsidiar a gestão do território. Entendemos que a compreensão a propósito de sua configuração espacial implica, por sua vez, repensar a sua forma de gestão. A partir disso, suscitam-se inquietações da seguinte ordem: as estratégias desenvolvidas de gestão e planejamento consideram a complexidade urbana das espacialidades? Qual a sua importância para o desenvolvimento do processo? E as implicações para o planejamento regional?

Portanto, esta seção apresenta o embasamento teórico sobre a temática pesquisada, contribuindo com o desenvolvimento do presente trabalho.

2.1 AS DISCUSSÕES CONCEITUAIS ACERCA DAS DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS

A expansão urbana, ao longo dos anos, intensificou as dinâmicas empreendidas no interior de algumas cidades. Esse cenário foi motivado pelo fluxo intenso de pessoas, pela estreita rede de relações e influências por elas exercidas, em territórios vizinhos ou não, pela concentração de grande contingente populacional, além de pela relevância econômica e social, bem como pela prevalência do papel centralizador e pela forte articulação regional (LENCIONI, 2017a).

Por outro lado, acirraram-se as desigualdades socioespaciais, no que diz respeito à forte concentração de renda, às desigualdades nas condições de acesso aos bens e aos serviços (de saúde e educação, por exemplo), à expansão dos conjuntos de moradia precários, resultantes do *déficit* habitacional, dentre outros aspectos (LENCIONI, 2017a). Em virtude dessa realidade, o entendimento sobre as dinâmicas urbanas tornou-se extremamente complexo e de difícil definição e avaliação, o que provoca múltiplas formas de abordá-lo. É nessa perspectiva que se insere o debate relativo ao processo de metropolização do espaço e ao estabelecimento de distintas morfologias urbanas decorrentes de sua atuação, como, por exemplo, as metrópoles, os arranjos urbano-regionais, a aglomeração urbano regional, dentre outros.

O debate acerca desses temas está intimamente interligado. O processo de metropolização do espaço representa o conteúdo da metrópole (não sendo exclusividade desses espaços), que engloba seu dinamismo populacional, urbano e econômico. A metrópole seria a sua conformação no espaço geográfico, ou melhor,

uma das morfologias urbanas resultantes desse processo. Sua expressão no espaço apresenta diferentes interpretações e formulações ao longo do tempo.

As interpretações formuladas refletem as transformações ocorridas no tempo e no espaço. Por isso, apontar a existência de uma definição única para o conceito de *metrópole*, por exemplo, seria incorrer em um equívoco. As distintas explicações apresentam semelhanças e diferenças entre si (FRESCA, 2011):

Determinados pelas lógicas, dinâmicas e processos [...] inúmeros conceitos são atribuídos ao que se consideram novas formas ou novos conteúdos da cidade e da aglomeração. Para contemplar a expansão e desconfiguração da cidade tradicional monocentral, ou as configurações mais complexas, de natureza urbano regional, diversos autores buscam expressões análogas aos distintos papéis que qualificam as morfologias resultantes das relações estabelecidas no ambiente urbano e urbano regional (MOURA, 2016, p. 89).

Recorrendo à literatura, um dos primeiros autores a reconhecer a complexidade conferida aos estudos sobre o fenômeno urbano foi o biólogo e filósofo escocês Patrick Geddes. Em sua obra *Cities in Evolution*, de 1915, temos a introdução dos termos *conurbação* e *megalópole*, além de significativas contribuições ao estudo do planejamento regional (HALL, 1998; FIRKOWSKI, 2013).

Em suas análises, por vezes, ao explicar a realidade urbana da cidade de Londres, o autor empregava expressões características da biologia, um reflexo de sua formação acadêmica. O próprio título da obra, “Cidades em Evolução”, remete-nos à renomada obra de Charles Darwin sobre a “Evolução das Espécies”. Essa característica não desqualifica nem prejudica o trabalho realizado por Geddes, tampouco o torna incompreensível. Pelo contrário, suas contribuições, resguardadas as devidas proporções, podem ser vislumbradas na atualidade. Obviamente, profundas transformações ocorreram desde a primeira publicação de seus escritos, há mais de um século, transformações que trouxeram novas perspectivas para analisar os fenômenos urbanos.

Importa-nos, nesta tese, salientar as constatações de Geddes ao analisar a expansão urbana de Londres. O autor enfatiza o aumento do contingente populacional que se espalhava “em todas as direções leste, oeste, norte e sul inundando todos os níveis” (GEDDES, 1994 p. 46). Além disso, o estudioso argumentava sobre a natureza irregular do crescimento da cidade, sem limites definidos e aglomerando inúmeras outras pequenas cidades. Para destacarem-se essas transformações, o sentido tradicional de *cidade* necessitava de uma ampliação, de uma nova palavra no

vocabulário com vistas a expressar essa nova espacialidade, pois “cada nova ideia para qual ainda não existe um vocábulo, merece uma nova palavra” (GEDDES, 1994, p. 82). Ademais, o autor propôs o termo *conurbação* a fim de exprimir com maior nitidez tal morfologia urbana:

Essa talvez seja a palavra necessária, a expressão dessa nova forma de agrupamento demográfico, que já está, subconscientemente, desenvolvendo novas formas de agrupamento social, e, em seguida, de governo e administração bem definidos. (GEDDES, 1994, p. 34).

O entendimento a respeito da definição de *conurbação* engloba desde os aspectos relacionados com o aumento populacional até a esfera administrativa, ou seja, a conformação dessa configuração territorial implicaria redefinir mecanismos para sua gestão. Conforme Geddes (1994 p. 44) assevera,

Os antigos conselhos distritais não podem mais lidar separadamente com o que estão se tornando tarefas regionais e inter-regionais tão claramente ainda maiores, como as de abastecimento de água e saneamento por opção, mas obviamente outras também. (GEDDES, 1994, p. 44).

A complexidade urbana apresentava novos desafios para sua interpretação, assim como a elaboração de mecanismos de gestão e planejamento capazes de atender à realidade anunciada. Essa tendência geral, de evolução das cidades, acabaria por estender-se a outros lugares, deixando de se restringir ao espaço urbano da grande Londres:

Mas se essa interpretação dos principais agrupamentos de nossas cidades, vilas e aldeias em aglomerações que transbordam ou absorvem o país adjacente é uma descrição substancialmente correta da tendência geral da evolução atual, podemos esperar encontrar algo do mesmo processo em cidades-regiões análogas em outros lugares; dificilmente pode ser uma mera maravilha da ilha. (GEDDES, 1994, p. 46).

Quando avaliamos os desdobramentos do processo de urbanização/metropolização, ao longo do tempo e do espaço, percebemos a sua intensificação e a sua expansão às diferentes partes do globo. Apesar disso, devemos ressaltar que as transformações ocorreram submetidas e influenciadas por distintos contextos, com a atuação de diversos agentes econômicos e sociais. De fato, a realidade analisada pelo autor distingue-se da conjuntura atual dos processos que

conformam as aglomerações urbanas. De qualquer forma, ele já anunciava, a princípio, a complexidade em torno da problemática.

As análises difundidas acerca do fato urbano e de suas metamorfoses, a partir de então, tendiam a privilegiar, como enfoque, ora as funcionalidades que caracterizam os espaços urbanos, em especial os espaços metropolitanos, aquelas ligadas às atividades econômicas; ora a conjugação de distintos aspectos inerentes a sua complexidade. Dentre tais aspectos, destacamos os seguintes: a concentração de atividades; a grande oferta de serviços e produtos especializados; a alta capacidade de difusão de informações; os espaços concentradores de intensas atividades artísticas e culturais; os locais onde há a ampliação das desigualdades sociais (HALL, 1966; 1998; DE MATTOS, 2005; FRESCA, 2011). As concepções produzidas buscavam e/ou buscam fundamentar suas explicações em aportes teóricos-metodológicos capazes de apreender o sentido tomado pelo fenômeno urbano e suas implicações.

A função urbana desempenhada pelos centros urbanos constitui um importante aspecto na definição de seu dinamismo na rede urbana em que está inserida, bem como de sua área de influência. Quanto aos estudos representativos dessa perspectiva de análise, podemos citar os seguintes: o estudo feito por Jean Gottmann (1957) sobre a formação da *megalópole* da costa nordeste dos Estados Unidos; a investigação acerca da importância do poder exercido pelas grandes corporações empresariais, na definição das funções urbanas que caracterizam a metrópole, como defendido por Peter Hall (1966), com a ideia das *ciudades mundiais*; o trabalho de Alan Pred (1979) a respeito do crescimento e do desenvolvimento dos sistemas urbanos em economias adiantadas; as pesquisas de Eduard J. Malecki (1979) e Keith Semple (1985) a propósito tanto da importância das atividades quaternárias quanto da distribuição das instituições de pesquisas como elementos significativos para a conformação da metrópole.

O conceito de *megalópole*, cunhado por Gottmann, é ressaltado, porém, conforme Lencioni (2017a p. 163), o termo já havia sido empregado por Geddes (1994 [1915]) e Munford (1945). Contudo, as colocações de Gottmann diferem das noções tratadas por esses autores, pois o autor entendia que a megalópole era um “estágio avançado de desenvolvimento metropolitano”. Outro ponto de distinção entre o referido autor e seus antecessores reside na compreensão de região urbana na formulação do termo *megalópole*.

A construção empírica do termo *megalópole* foi feita a partir da realidade do nordeste dos Estados Unidos, que, na época de elaboração do conceito, passava por intensas transformações, principalmente nessa porção do território estadunidense. Tais mudanças se deviam ao intenso dinamismo industrial e comercial, com abrangência global e com enorme crescimento urbano, onde já não havia mais distinção entre o espaço urbano e o rural (LINK, 2008; VICINO; HANLON; SHORT 2010). As concepções que sucederam a ideia de *megalópole* buscaram aprimorar os mecanismos capazes de capturar a essência das transformações e dos processos que condicionaram a expansão dos espaços urbanos e, conseqüentemente, a expansão de sua importância nas distintas escalas, do mesmo modo que a compreensão a respeito de sua complexidade.

Assim, a investigação sobre o processo de metropolização do espaço e sua influência diante da dinâmica socioespacial das distintas espacialidades urbanas aperfeiçoaram a utilização de velhos elementos, modificando outros e/ou acrescentando novos. Dessa maneira, surgiu um vasto número de terminologias para explicar sua morfologia, levando em consideração diferentes enfoques.

Dentre as terminologias elaboradas, ressaltamos a *cidade difusa* como defendida por Indovina (1990), que caracteriza a conformação de uma rede de pequenos e médios centros urbanos, incorporando também os espaços rurais. A rede formada por esses espaços apresentaria reduzida especialização funcional do território, mas com intensa integração e forte mobilidade populacional. Há, também, a concepção de *cidade dispersa*, proposta por Mónica (1998) e definida a partir da expansão dos assentamentos urbanos nas proximidades das grandes cidades ou no entorno de grandes vias de comunicação; o estabelecimento dessa morfologia urbana implica, por sua vez, um maior dinamismo urbano, com uso diversificado dos espaços, além da multiplicidade de atividades econômicas.

Integrando esse conjunto, há, igualmente, o conceito de *megacidades*, cunhado por Borja e Castells (1997). De acordo com os autores, devido ao impacto provocado pelo processo de globalização na estruturação espacial das cidades, as *megacidades* representam os nós da economia global, visto que são os centros de maior dinamismo econômico, tecnológico e empresarial, sendo os locais que concentram as principais organizações de poder e atuação política. Os pesquisadores acrescentam que as *megacidades* são os pontos de conexão no sistema de comunicação mundial. Tal concepção apresenta semelhanças com a concepção de

ciudades mundiais, elaborada originalmente por Peter Hall, em 1966, e ampliada e modificada em 1998, em virtude da informatização da economia. Desse modo, as cidades mundiais corresponderiam aos principais centros econômicos e de comando de decisão na rede mundial de cidades.

Nessa perspectiva, o conceito criado por Sassen (1998) leva em consideração as transformações ocorridas ao final do século XXI, tais como o aperfeiçoamento dos meios de comunicação, a consolidação da sociedade informacional e a dispersão das atividades econômicas pelo globo. Esses fatores contribuíram para a conformação de centros urbanos responsáveis pelo comando e pela organização da economia mundial, centros que foram denominados pela autora como *ciudades globais*. Avançando em suas análises do fenômeno metropolitano, bem como das lógicas que determinam a sua conformação no espaço geográfico a partir das redes de relações constituídas em escala global, em 2007, a pesquisadora apresentou uma nova terminologia para qualificar a complexidade desses espaços urbanos: a *megarregião*. Essa nova denominação pressupõe a coexistência, em um mesmo espaço regional, de múltiplos tipos de economias, as quais têm maior expressão nas grandes aglomerações, porém sua distribuição ocorre em diferentes espaços e distintas escalas que se fundem em diversos contextos geográficos (SASSEN, 2007).

Às noções tanto de *cidade global* quanto de *cidade mundial*, mencionadas anteriormente, associa-se o conceito de *cidade-região global*. Scott *et al.* (2001) propõem essa forma de interpretação para o fenômeno metropolitano, levando em consideração aspectos relacionados à economia, à política e ao território. As cidades regiões-globais apresentam forte concentração industrial, sobretudo nos ramos da tecnologia e da inovação, adquirindo papel de destaque e forte poder de decisão no mercado mundial referente a esses setores. Como asseveram Scott *et al.* (2001, p. 11), as cidades-regiões globais funcionam “como verdadeiros nós espaciais da economia global e como atores políticos específicos na cena mundial”. Na visão dos autores, tal conceito pode ser exemplificado tanto pelas grandes aglomerações até pelas pequenas e médias cidades, pois evidencia o surgimento de um novo regionalismo em um contexto global, resultante das transformações advindas do processo de globalização, que são capazes de orientar uma nova organização social e política do espaço (SCOTT *et al.*, 2001).

A *metápole* proposta por Ascher (1995) também considera essa dimensão urbano regional, pois os espaços urbanos que as constituem não são,

necessariamente, contíguos, além de serem resultantes tanto do processo de expansão de novas áreas de adensamento quanto da incorporação ou da eliminação dos espaços no interior das cidades que a compõem. Sublinhamos, ainda, o conceito de *pós-metrópole*, cunhado por Edward Soja, em 2002, conceito cujo enfoque pauta-se, de um lado, na análise do processo de urbanização influenciado pela globalização e, de outro lado, na estruturação do capital na economia (SOJA, 2013). Em síntese, a *pós-metrópole* seria constituída por espaços urbanos descontínuos que incorporam um conjunto de relações que se modificam no tempo e no espaço, assumindo uma morfologia urbana carregada de profundas contradições.

Por sua vez, a noção de *arquipélagos urbanos* pressupõe que, no conjunto das principais aglomerações urbanas, existem espaços que desempenham funções fundamentais em razão de seu desenvolvimento tecnológico e/ou da infraestrutura urbana disponível, fatores que impactariam o seu grau de importância e relevância sob a rede urbana constituída (VELTZ, 1996).

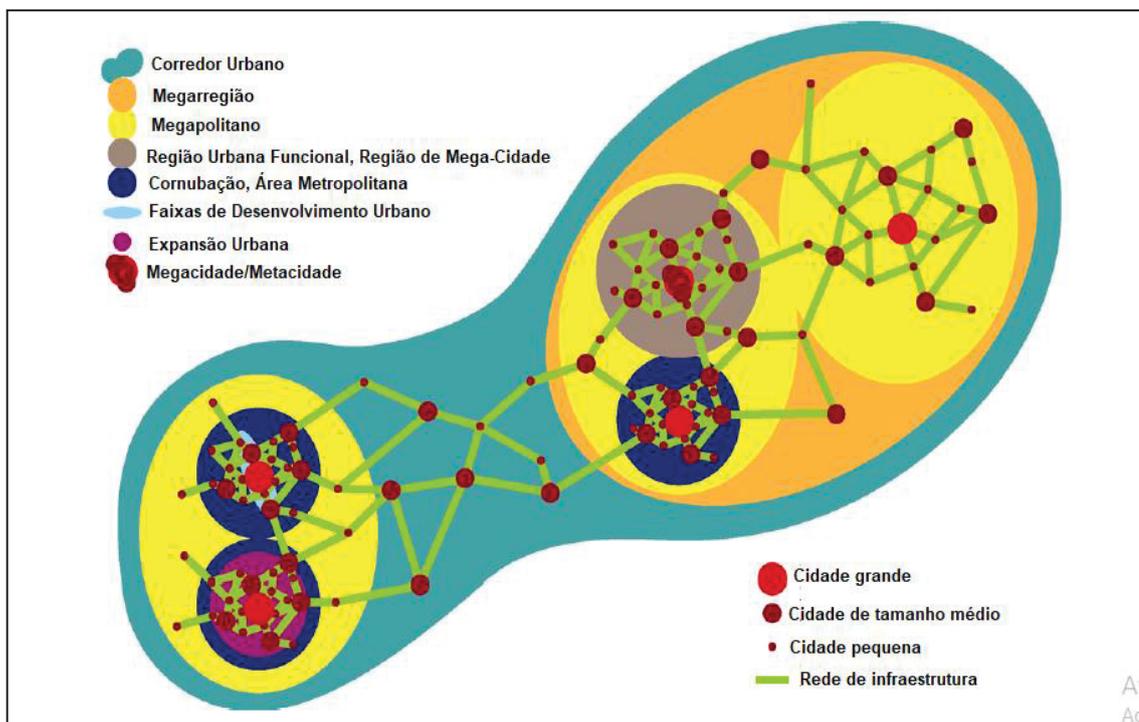
Outros conceitos são revisados e atualizados, como é o caso do termo *megapolitano*, uma releitura a partir da megalópole (LANG; KNOX, 2009; LANG; DHAVALÉ, 2005). O megapolitano designaria redes integradas de regiões metropolitanas com suas principais cidades, sendo caracterizadas pelo intenso movimento pendular que confere coesão regional a esses espaços, além de se tornarem “a base para regiões econômicas com perfis econômicos, políticos e culturais distintos, onde existem interdependências funcionais entre as empresas dos ramos fortemente comunicativos no topo do setor terciário”, variando de forma e escala espacial (LANG; KNOX, 2009, p. 795, tradução nossa).

Por fim, apresentamos a concepção de *corredores urbanos*, formulada por Georg, Blaschke e Taubenböck (2016). Embora exista uma abundância de conceitos que buscam descrever grandes áreas urbanas, com considerável sobreposição espacial, dentre os quais podem ser citados os de *megarregião* e/ou *megapolitano*, nenhum deles conseguem descrever suficientemente o padrão específico dos *corredores urbanos*. Conforme os autores, um corredor urbano global engloba várias cidades de tamanho variável e significativo, com extensa expansão de suas manchas urbanas, apresentando infraestrutura viária bem desenvolvida e ultrapassando os limites políticos administrativos e internacionais.

A Figura 01, demonstra a representação espacial de alguns dos conceitos supracitados. Embora seja uma aproximação da escala e da extensão das

denominações conceituais elaboradas, podemos identificar, a partir da análise da imagem, paralelismos de ordem física entre as concepções criadas para qualificar a forma das aglomerações urbanas submetidas à lógica do processo de metropolização do espaço.

Figura 01 – Representação especial dos distintos conceitos atribuídos às grandes áreas urbanas.



Fonte: Adaptado de Georg, Blaschke e Taubenböck (2016).

A partir do exposto, constatamos que as interpretações formuladas sobre a análise do fenômeno metropolitano, pelos autores selecionados, não esgotam as possibilidades de interpretação do assunto, o que possibilita outros caminhos de análise para explicar as múltiplas e complexas dinâmicas empreendidas nesses espaços urbanos, sob a égide da metropolização do espaço.

Para tanto, faz-se necessário pontuar que, ao abordarmos a discussão dos conceitos que enfocam a dimensão metropolitana, não temos a pretensão de fazer uma profunda revisão sobre a temática. Isso porque o debate que se propõe, nesta tese, a partir do recorte analítico de investigação escolhido, distancia-se das características e das especificidades inerentes à conformação de espaços metropolitanos. Nessa perspectiva de análise, emerge o seguinte questionamento: Qual a necessidade, então, de trazer para a discussão conteúdo específico das áreas

metropolitanas, para uma realidade espacial diferente dela? A finalidade em realizar a síntese acerca da temática metropolitana pauta-se nos seguintes aspectos.

Em primeiro lugar, a fim de compreender-se o que qualifica o fenômeno não metropolitano, é preciso identificar as características que não se aplicariam a essa realidade. Nesse sentido, concorda-se que o processo de metropolização não é exclusivo dos espaços metropolitanos, mas sua manifestação ocorre de forma mais expressiva nesses espaços (LENCIONI, 2019). Essa qualidade de maior expressividade permite que a produção do conhecimento sobre as lógicas que permeiam a conformação das espacialidades metropolitanas seja desenvolvida e difundida com maior intensidade, ao menos em âmbito científico e acadêmico. Entretanto, isso não significa dizer que a compreensão do fato metropolitano por parte do senso comum apresente igual proporção.

Em segundo lugar, a falta de entendimento constata-se também quando observamos a utilização de denominações de cunho metropolitano para designar-se a aglomeração urbana não metropolitana de Teresina, como demonstrado na introdução deste trabalho. Essa ausência de compreensão também pode ser observada nos discursos dos participantes da presente pesquisa, pois, quando se reportavam à espacialidade urbana durante a realização das entrevistas, utilizavam termos como “o arranjo metropolitano de Teresina”, “a dinâmica metropolitana desse espaço”, “os problemas metropolitanos”, “a gestão metropolitana”. Diante disso, podemos elencar algumas possíveis explicações para o emprego indevido sobre a concepção do que seja metropolitano.

A apropriação do seu significado pela população em geral pode assumir diferentes sentidos, seja pela falta de entendimento sobre o assunto, seja pela falta de melhor definição para retratar o fenômeno em tela, desse modo, acabam realizando associações (mesmo que erroneamente) com a realidade urbana imediata mais conhecida – da metrópole, do metropolitano. Em terceiro lugar, destacamos ainda que, frequentemente, qualificam como metropolitano os centros urbanos com maior contingente populacional, o que é uma falácia. Além disso, dificuldades de compreensão persistem entre o que qualifica o fenômeno espacial e aquilo que é delimitado por marcos legais (FIRKOWSKI, 2012).

Diante do exposto, faz-se necessário trazer a discussão para evitar-se interpretações equivocadas e a permanência de usos inadequados.

O resgate do debate das diferentes morfologias decorrentes da atuação do processo de metropolização, cuja expressão no espaço geográfico determina estruturas tipicamente metropolitanas, tem a finalidade também de evidenciar a natureza diversa de concepções adotadas para qualificar-se esses espaços. Ou seja, a partir de diferentes aportes teóricos metodológicos, diversos pesquisadores elaboraram uma terminologia capaz de representar as dinâmicas e os processos que qualificam tais espaços. Nesse sentido, ao buscarmos investigar as espacialidades urbanas ditas não metropolitanas, semelhante esforço de análise ocorre, devido à complexidade das dinâmicas e dos processos que as conformam.

Em última análise, a espacialidade investigada (a aglomeração urbano regional) pertence à rede urbana piauiense, que, por sua vez, integra a rede urbana interiorizada do Nordeste, sendo esta parte integrante da rede urbana nacional. Assim, nesse conjunto urbano (de metrópoles, espaços metropolitanos, centros de comando regional, aglomerações urbanas), são estabelecidas interações hierárquicas e não hierárquicas entre os centros, a exemplo da cidade de comando regional Teresina, que sofre forte influência da metrópole de Fortaleza (CE) (IBGE, 2020). Portanto, não podemos entender a parte excluída do todo, tampouco o todo excluído de suas partes (KONDER, 2014). Em outras palavras, a conformação da espacialidade urbana estabelece relações e articulações com o conjunto urbano da rede, assim como sofre a influência de dinâmicas urbanas de diferentes escalas.

Por isso, reiteramos a necessidade de trazer a discussão sobre a realidade metropolitana para nossa análise, visto que necessitamos reconhecer o que é metropolitano, a fim de identificarmos o que não o é. Contudo, a sua dinâmica socioespacial pode ser explicada a partir da atuação do processo de metropolização do espaço, uma vez que ele condiciona distintas espacialidades urbanas.

Além disso, temos o intuito de chamar a atenção para o fato de que, em muitas das terminologias citadas, seja de forma explícita ou implícita, a dimensão regional é evocada. Dessa forma, concordamos que, para a compreensão das novas espacialidades urbanas, deve-se levar em consideração a importância da perspectiva regional, pois tal dimensão é potencializada em razão do processo de metropolização do espaço:

A dimensão regional ganha destaque, pois a urbanização tem produzido novas expressões espaciais nas últimas décadas, parte delas, apreendida por meio de uma diversidade de conceitos nos quais a “região” tem destaque;

pode se apontar: cidade-região, megarregião e arranjo urbano regional, além de outros onde a dimensão regional – embora não explicitamente - está presente, como o caso dos “corredores urbanos” e das megalópoles, assim como a proposição, pelo IBGE (2015), dos arranjos populacionais. (FIRKOWSKI, 2020, p. 02).

A argumentação de Firkowski (2020) reforça a ideia de que o regional se torna, cada vez mais, relevante nesse novo estágio da urbanização contemporânea denominado de *metropolização do espaço*. Desse modo, ao buscarmos alicerçar nossas exposições a respeito da conformação da aglomeração urbano regional de Teresina, temos a finalidade de evidenciar como são estabelecidas as articulações entre seus centros urbanos e sua área de influência, ou seja, o caráter relacional expresso e influenciado por distintas escalas (SILVA, 2017).

Nessa direção, a aglomeração urbano regional de Teresina estabelecida na rede interiorizada do Nordeste conforma um minissistema regional, polarizado pela capital do estado piauiense – que, por sua vez, também é influenciada pela lógica do processo de metropolização do espaço. Logo, torna-se imperativo situarmos o debate acerca de suas características e formas de atuação no espaço geográfico, as quais produzem e influenciam o surgimento de diferentes espacialidades.

Conforme Lencioni (2017a), a ideia de *metropolização do espaço* encontra força quando, em 1969, o geógrafo francês Bernard Kayser publica o artigo intitulado *L'espace non-métropolisé du territoire français*, em que discute a conformação dos espaços metropolitanos e não metropolitanos. De acordo com Kayser (1969), os espaços intimamente ligados aos grandes centros urbanos, com relações intensas e maior interdependência, corresponderiam ao espaço metropolizado. Já um outro espaço extremamente heterogêneo, pouco adensado, em que o rural e o urbano apresentavam combinações diversas, representaria o espaço não metropolizado. Ressaltamos que não devemos tomar sua compreensão como a expressão de uma dualidade espacial, que faz oposição entre duas noções, mas buscar “[...] perceber seus nuances e graduações entre um e outro. [...] a distinção é, particularmente, instrumental e permite notar as diferenças importantes para a análise espacial” (LENCIONI, 2017a p. 42).

Avançando nas reflexões concernentes ao processo de metropolização do espaço, François Ascher (1995, p. 27 e 28) aproxima-se das ideias de Kayser (1969). Isso porque, segundo o autor, a metropolização não estaria restrita aos espaços metropolitanos, sendo um processo que adquiriu uma expressão “metastásica”, vale

dizer, com a “aparição de elementos de natureza metropolitana em territórios não contíguos e não metropolitanos”. A definição de padrões compactos, com limites territoriais bem definidos, cuja principal referência estaria vinculada aos grandes centros urbanos (as metrópoles), ainda se mantém. Contudo, essa natureza básica das realidades urbanas amplia-se, e reconhecem-se outras configurações para além das *conurbações*, das *megalópoles*, das *ciudades mundiais*, dentre inúmeros outros exemplos usados para qualificar-se o fenômeno urbano e suas transformações (ASCHER, 1995). Com a metropolização do espaço, as espacialidades urbanas tornaram-se “mais diferenciada[s], polimórfica[s], variegada[s] e multiescalar[es] do que nos ciclos anteriores da urbanização capitalista” (BRENNER; SCHIMD, 2015 p. 152, tradução nossa).

Embora haja uma profusão de outras espacialidades urbanas, isso não significa dizer que a metropolização torna as outras manifestações do fenômeno urbano obsoletas; pelo contrário, em muitos casos, os processos e as dinâmicas intensificam-se, adquirindo outras características e aumentando sua complexidade. A metropolização, então, “manifesta-se como uma metamorfose ao inaugurar novas formas com novos conteúdos da produção do espaço, sem que as formas e os conteúdos anteriores fiquem obscurecidos” (LENCIONI, 2019 p. 138). Nesse contexto, constatamos que a metropolização engendra novos processos de urbanização submetidas a diferentes condições socioeconômicas, configurações territoriais e transformações socioespaciais em distintas escalas geográficas.

A partir do que a autora advoga, algumas relações podem ser estabelecidas com a espacialidade urbana analisada (a aglomeração urbano regional). Isso porque sua estruturação enquanto aglomeração urbano regional de Teresina, isto é, enquanto uma unidade espacial que engloba o polo de comando da rede urbana piauiense, reúne as condições estruturais, de produção, de circulação e de mercado, submetidas direta ou indiretamente à lógica da metropolização do espaço, o que provoca diferentes transformações socioespaciais.

O termo *metropolização*, utilizado amplamente na pesquisa de análise espacial, conforme Ferrier (2002, p. 05), busca designar o atual estágio de desenvolvimento das configurações territoriais, qualquer que seja sua posição na rede urbana mundializada, visto que, em todas as partes do território, elas participam de uma “mesma cultura metropolitana”. Infere-se, portanto, que podemos encontrar características metropolitanas nos diferentes espaços urbanos, fato, a princípio,

notadamente exclusivo às metrópoles (FERRIER, 2000; FERREIRA; RUA; MATTOS, 2014; LENCIONI, 2017a). Assim sendo, “a metropolização poderia ser definida segundo um duplo processo afetando diferentes partes do espaço urbano e de acordo com lógicas contraditórias” (LEROY, 2000, p. 82, tradução nossa).

A metropolização do espaço ao exprimir um processo, o mesmo qualifica tanto as formas quanto as funções e as dinâmicas das distintas espacialidades urbanas. Seus efeitos são sentidos em um conjunto amplo de territórios, provocando transformações de ordem qualitativa e quantitativa, além de gerarem “procedimentos de desconstrução e recomposição ou requalificação territorial que se produzem no alcance de sua sombra, ou mesmo no desvio dos seus espaços mais ativos” (DIMÉO, 2008 p. 03).

Segundo Castells (2000), a metropolização configura-se como a expressão espacial do crescimento urbano, em razão do dinamismo econômico, dos intensos fluxos migratórios possibilitados pelo incremento das redes de transportes e, ainda, do papel desempenhado por parte do país, a partir da influência da lógica global. A esse propósito, Lencioni (2011, p. 136) destaca que

O processo de metropolização do espaço se expressa na intensificação e multiplicidade dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, bem como pelo crescimento do número de cidades conurbadas, onde não se distingue muito bem, na continuidade da área construída, o limite municipal de cada uma delas. E, também, pela expansão territorial do aglomerado metropolitano e pela extensão e densificação territorial da concentração das infraestruturas.

Esse processo, portanto, amplia e diversifica os espaços urbanos, além de organizar e direcionar os diversos fluxos sob seu comando. Por isso, Di Méo (2008, p. 05) pontua que a metropolização é capaz de “[...] canalizar os principais fluxos de poder, de informações, de conhecimento científico, de capitais e de bens financeiros de nossa terra”. Como já reiteramos anteriormente, o conceito transcende a ideia simplificada de que o processo de metropolização incide, apenas, em grandes aglomerações urbanas (FIRKOWSKI, 2019).

De acordo com Ascher (1995), as dinâmicas promovidas por esse processo resvalam-se da influência tanto do funcionamento interno das grandes aglomerações quanto das médias e das pequenas cidades, atuando no próprio modo de vida dos cidadãos. Ratificando essa afirmação, Lencioni (2011), expressa que as pessoas passam a assimilar hábitos culturais e representações de valores característicos dos

espaços metropolitanos em virtude de conformarem centros catalizadores de fluxos de capital, orientados por uma rede de influência que se estende para além do seu entorno imediato. Tal aspecto do processo de metropolização também é enfatizado por Ferreira (2016, p. 444-445):

Os hábitos culturais e os valores urbanos típicos da metrópole se difundem para além dela, chegando a todo o espaço, territorializado na mercadificação generalizada [...]. Assim, o processo de metropolização do espaço chega a áreas cada vez mais distantes, difundindo a cultura urbana, os valores urbanos, as normas e práticas sociais dominantes da metrópole.

Desse modo, o processo de metropolização constitui uma ampliação globalizada das dinâmicas urbanas, sendo favorecido pela reestruturação do capital, que busca espaços para sua reprodução. Nessa lógica, o processo congrega uma intensa rede de fluxos, cuja expressão no território ultrapassa os limites estabelecidos, por exemplo, por uma determinada divisão político-administrativa, influenciando diretamente a vida dos cidadãos.

Com a metropolização, também se acentuam, cada vez mais, as desigualdades socioespaciais, pois as ações articuladas para a reprodução do capital geram segregação e apropriação desigual do capital do espaço urbano (FERREIRA, 2016). Conforme Di Méo (2008, p. 09), esse processo “constitui efetivamente um instrumento da produção das injustiças sociais e espaciais”. Tal segregação é ilustrada, por exemplo, pela forte concentração de renda, bem como pelas ações de revitalização e renovação urbanas marcadas tanto pelo processo de gentrificação⁷ quanto pelo estabelecimento das privatópolis e precariópolis (HIDALGO; ARENAS; SANTANA, 2016)⁸. Corroborando essa característica, Leroy (2000) evidencia que a metropolização do espaço, por estar baseada em uma lógica de desenvolvimento reticular, termina por gerar profundas disparidades espaciais e sociais.

⁷ Tal conceito foi bastante discutido pelo geógrafo Neil Smith. Tendo como ponto de análise a realidade norte-americana, o autor utilizava a expressão *gentrificação* para designar a valorização imobiliária ocorrida em áreas centrais das cidades norte-americanas e a conseqüente expulsão dos residentes originários dessas áreas, em um movimento de renovação e revitalização urbana. Contudo, o conceito ganha novos sentidos quando incorporado a reflexões sobre a realidade urbana brasileira, sendo usado para designar as transformações dos espaços públicos, por exemplo.

⁸ Hidalgo, Arenas e Santana (2016) denominam de *privatópolis* a produção e a difusão pelas periferias metropolitanas, sobretudo latino-americanas, dos condomínios e das cidades cercadas. Já o termo *precariópolis* está associado à produção dos conjuntos habitacionais de interesse social, produzidos pela lógica público-privada.

Assim, percebe-se que o processo e a sua expressão no espaço geográfico estão imbricados e seus efeitos são sentidos para além de qualquer limite territorial imposto. Ademais, a metropolização acaba por intensificar as desigualdades socioespaciais. Nesse sentido, justifica-se a polissemia que o significado do termo carrega, visto que essa realidade reflete a complexidade e a importância de se compreenderem as diferentes lógicas impostas pela metropolização, suas diferentes morfologias, seus aspectos diversos e específicos, ressaltando-se as peculiaridades dos locais onde se encontram e o momento histórico que vivenciam.

Ademais, a metropolização do espaço igualmente se vincula ao processo de globalização, pois, independentemente do nível de desenvolvimento das diferentes espacialidades urbanas, estas passaram a desempenhar um número crescente de funções globais. Tal realidade favoreceu a expansão dos espaços urbanos, cujas dinâmicas passaram a ser também determinadas por uma metropolização expandida, englobando os centros urbanos e suas áreas rurais (DE MATTOS, 2001). À medida que a globalização intensifica sua atuação sobre um crescente número de áreas urbanas, por meio das mudanças provocadas pelos processos de reestruturação e informatização, caminhamos para a consolidação de uma sociedade urbana planetária (BRENNER, 2013; DE MATTOS, 2014). Nesse cenário, a globalização tem afetado a organização e o funcionamento das aglomerações urbanas, modificando suas articulações externas e internas (DE MATTOS, 2002; MOURA, 2004).

De acordo com Lencioni (2019 p. 136), a metropolização está assentada sob dois parâmetros: “[...] o da globalização e o da transição de uma economia fordista para uma pós-fordista como determinação de um novo tempo”. Ao enfatizar a determinação desses parâmetros, do processo em análise, evidencia-se que a metropolização do espaço pode ser traduzida como a manifestação socioespacial da globalização, sob ótica urbana. Além disso, essa transição entre os modos de produção revela uma verdadeira mescla: de um lado, novas práticas são produzidas; de outro lado, as práticas arcaicas se renovam, sustentando a dinâmica da economia. É importante ressaltar que, em economias periféricas, a forma de produção flexível está mais intimamente relacionada ao trabalho flexível, o qual, em muitos casos, apresenta consideráveis perdas de direitos e, também, inexistência de melhorias das condições de trabalho, em desacordo com a propaganda difundida.

De igual maneira, a revolução provocada pelo aperfeiçoamento das tecnologias de informação e comunicação integra o conjunto de transformações ocasionadas pelo

processo de globalização, com implicações na metropolização do espaço. Afinal, constitui um dos fatores que permitiu que os hábitos e os valores urbanos fossem difundidos para os além da metrópole. Nesse âmbito, o incremento dos meios de comunicação, bem como o surgimento das inovações tecnológicas, proporcionou a abertura do mundo para as diferentes partes do globo, promovendo a consolidação de uma cultura mundializada. No entanto, salientamos que, embora haja uma certa disposição para a homogeneização dos espaços, isso representa apenas uma tendência, pois, com o processo de urbanização avançada, intensificam-se as desigualdades existentes, além de outras serem criadas (SOJA, 2011; LENCIONI, 2019).

Nesse contexto, o papel desempenhado pelas redes geográficas⁹ ganha destaque, uma vez que a metropolização se alicerça em um complexo sistema de redes, cuja expressão no espaço geográfico subverte a tradicional hierarquia entre os lugares. A intensidade dos fluxos de informação é ampliada, fato otimizado pela globalização, o que contribui para que as distâncias entre os lugares sejam reduzidas, além de permitir uma conectividade entre lugares que antes não parecia possível. Dessa maneira, os distantes aproximaram-se, e, em alguns casos, lugares vizinhos guardam poucas relações entre si (LENCIONI, 2011).

Ao subverter-se o padrão hierárquico tradicional, isso não significa dizer que este deixa de existir, mas “torna-se insuficiente para explicar os conteúdos advindos do aumento das interações espaciais sob a égide da globalização”. As redes ampliam sua quantidade e sua complexidade técnica, territorial e econômica, ocorrendo uma convergência entre as funções desempenhadas pelas aglomerações urbanas, nas diferentes escalas geográficas e nas interações estabelecidas entre elas (CATELAN, 2013, p. 61). Como afirma Brenner (2013, p. 103, tradução nossa),

Dentro deste campo estendido e cada vez mais mundial de desenvolvimento urbano, as aglomerações se formam, expandem, encolhem e se transformam continuamente, mas sempre através de densas redes de relações com outros

⁹ Neste caso, ao nos reportarmos ao estabelecimento das redes geográficas, concordamos com Corrêa (2012, p. 203-204), o qual enfatiza a importância das redes urbanas, caracterizando-as como síntese das demais redes geográficas: “Considerada como uma síntese, se não de todas, de muitas e muitas redes geográficas cujos nós e fluxos específicos iniciam-se, finalizam ou passam pelas cidades – redes ferroviárias, de uma bacia leiteira, das dioceses, dos bancos, dos partidos políticos, dos órgãos públicos e das grandes corporações – a rede urbana pode, assim, ser vista como a rede-síntese das demais redes geográficas, sendo ela própria uma rede geográfica”.

lugares, territórios e escalas, inclusive em reinos que são tradicionalmente classificados como estando fora do ambiente urbano.

Logo, as relações entre as distintas escalas, desde o local até o global, passando pelo regional, são mais bem entendidas quando não tomadas de forma separada, mas a partir da percepção do quanto são intercambiáveis, com mútuas ligações, em um constante processo de reconfiguração. Nesse processo, as redes “interconectam-se, originando uma única rede multifacetada, que sugere a metáfora do caleidoscópio” (CORRÊA, 2012, p. 211). Infere-se, pois, que, para a análise do processo de metropolização, referenciais comuns podem ser identificados, tais como os seguintes: a importância das redes geográficas, a perspectiva interescalar, a mundialização da economia, o crescimento das desigualdades, a difusão do modo de vida metropolitano para além da metrópole, a prevalência dos serviços especializados, a expansão dos investimentos do capital (com maior destaque para o mercado imobiliário, que guarda forte relação com o mercado financeiro) e, ainda, o fato de que sua disseminação não encontra fronteiras, expandindo-se para as diferentes partes do globo.

Buscando sintetizar as principais características que qualificam a metropolização do espaço, Lencioni (2017a) elenca oito características principais que expressam a metamorfose socioespacial inerente a esse processo:

A primeira é que seu fundamento não diz respeito apenas **à transição do rural para o urbano, muito embora o processo possa contê-la; porque seu núcleo é a urbanização**. A segunda é a de que a metropolização do espaço conforma uma região de grande escala territorial, com limites extremamente dinâmicos e difusos. A terceira característica é a dessa região expressar ao mesmo tempo uma nítida e intensa fragmentação territorial e transparente segregação social, até então nunca vistas, ao lado de espaços com características bastante homogêneos. A quarta característica deve-se **à redefinição das antigas hierarquias entre as cidades da região e da rede de relações entre elas**. A quinta diz respeito ao expressivo número de cidades conurbadas com incrível polinucleação e intensa e múltipla rede de fluxos. A sexta característica é relacionada à diminuição relativa do crescimento demográfico da cidade central, acompanhada de expansão demográfica e desenvolvimento do ambiente construído de outros municípios da região. A sétima característica se pauta pela **redefinição das pequenas cidades dessa região conformando um novo tipo de integração dessas pequenas cidades com os espaços polinucleados**. A oitava, diz respeito à intensidade dos intensos movimentos pendulares entre algumas cidades da região, consagrando **uma expressiva estrutura regional em rede** (LENCIONI, 2017a, p. 30, grifos nossos).

Dentre as características elencadas pela autora, realçamos pontos específicos que parecem caros à nossa discussão. Entretanto, é preciso deixar claro que esse destaque não significa uma determinação de maior importância dessas características em detrimento das demais, servindo apenas para evidenciar algumas perspectivas de análise. O primeiro ponto diz respeito à forma como o rural e o urbano se relacionam a partir do processo de metropolização, distanciando-se da perspectiva dicotômica e aproximando-se mais de uma realidade híbrida.

No que concerne à aglomeração urbano regional de Teresina, as ligações urbano-rurais estabelecem conexões complementares e sinérgicas, impactando a configuração da espacialidade urbana (IBGE, 2017). Nesse sentido, quando analisamos as articulações entre esses espaços, tomando como parâmetros o grau de urbanização dos centros urbanos que integram a aglomeração, os relacionamentos econômicos estabelecidos (acesso à oferta de bens e serviços), bem como sua proximidade relativamente ao centro de comando regional (capital piauiense), notamos uma reconfiguração das relações entre o urbano e o rural (RODRIGUES, 2020). As relações estabelecidas entre essas duas realidades tornam-se mais evidentes do que outrora.

Mesmo naquelas localidades rurais mais dispersas, encontramos vestígios característicos dos centros urbanos, pois estes estão envolvidos em uma rede de articulações, na qual os fluxos de informações e os fixos espaciais incorporam-se à sua realidade, difundindo “[...] os códigos urbano-metropolitanos que transformam o tempo e formas de trabalho e da vida” (FERREIRA; RUA; MATTOS, 2014, p. 492). Conforme Rua (2011), essa amálgama entre o rural e o urbano reafirma a predominância do fenômeno da metropolização na produção do espaço geográfico, resultando nas *urbanidades no rural*.

Nessa direção, a denominação de *urbanidades no rural* busca sintetizar a hibridez entre o rural e o urbano, na qual há uma maior predominância do urbano, sem, contudo, que o espaço rural desapareça, pois este se encontra imbricado às dinâmicas e aos processos provenientes da expansão do espaço urbano-metropolitano (RUA, 2011):

A compreensão dessa nova geografia do rural integrado à escala geral da metropolização do espaço (em interações urbano-rurais) requer a necessidade de perceber como os lugares vão se refazendo num rural transformado, mas permanecendo rurais, só que resultantes das interações

(sempre provisórias) agora vividas e negociadas (FERREIRA; RUA; MATTOS, 2014, p. 494).

A metropolização do espaço modifica as relações tanto entre os centros urbanos quanto aquelas estabelecidas com o espaço rural. De acordo com Lencioni (2017b), o referido processo termina por diluir a divisão cartesiana entre o urbano e o rural, o que torna muito mais importante compreender como são estabelecidas as redes de influências dos espaços submetidos à sua lógica. De fato, na atualidade, as áreas rurais têm sido incorporadas e/ou transformadas pelo processo de metropolização, seja por meio das estratégias de acumulação do capital, por projetos de infraestrutura urbana ou, ainda, pelos vínculos de interdependência produzidos nessa nova conjuntura. Tal fato revela que a persistência em distingui-los, em vez de revelar-se suas transformações e suas reconfigurações, obscurece sua análise, tornando-a empobrecida e desvinculada da realidade (BRENNER; SCHIMD, 2015).

Além do aspecto da reformulação das interações urbano-rurais, nos apontamentos feitos sobre as características que qualificam a metropolização, igualmente ressaltamos a construção das redes de relações entre os centros na conformação de uma região urbana com a redefinição das hierarquias, a qual evoca uma dimensão multiescalar. Embora já tenhamos sinalizado a sua importância em outro momento de nossa discussão, queremos chamar atenção, aqui, para a sua articulação com a rede urbana e as escalas geográficas.

Em virtude da aceleração das transformações, impulsionada pela metropolização, em que a complexidade das dinâmicas urbanas é amplificada, as funções desempenhadas pelos diferentes centros urbanos que integram uma determinada rede urbana (inclusive a brasileira) abrangem uma grande diversidade de funções. Afinal, alguns espaços urbanos constituem-se como os principais centros fornecedores de insumos e de produção, assim como de disponibilidade de serviços, sejam públicos ou privados. Além disso, os espaços urbanos conseguem manter, no interior desse espectro, um jogo de interações e articulações entre as distintas escalas geográficas.

Em relação ao caráter multiescalar ao qual as aglomerações urbanas estão submetidas, Sposito (2017) enfatiza pontos importantes que atestam as mudanças significativas na estruturação da rede urbana, com a conformação de espacialidades urbano-regionais, cujo reconhecimento de suas dinâmicas permeia o intercâmbio entre as escalas:

Em múltiplas escalas geográficas podemos, então, notar outras dinâmicas que considero muito importantes: - a combinação entre concentração e vazão, conformando tecidos urbanos que são progressivamente mais descontínuos, - redefinição dos modos como se constitui a centralidade urbana, que alcança agora a escala de aglomerações urbanas mais dispersas e descontínuas do que as que tínhamos há cinquenta anos; - a integração muitas vezes sobreposição, em certas partes do país, entre os espaços urbanos e os agrícolas, levando à tendência de diminuição do mundo rural, aqui compreendido não apenas como uso do solo, mas como modo de vida (SPOSITO, 2017, p. 199, grifos da autora).

Em face do exposto, e expandindo nossa interpretação sob a ótica da metropolização do espaço, consideramos que as funções urbanas exercidas pelas distintas espacialidades que esse processo engendra (a aglomeração urbano regional de Teresina é um exemplo) alteram-se sobremaneira, conformando um tecido urbano descontínuo e disperso, com intensas interações urbano-rurais, além de redefinirem a hierarquia entre os espaços urbanos e sua articulação com as escalas.

Sintetizando essa compreensão, Catelan (2013) esclarece o modo como as funções dos distintos espaços urbanos atuam para atender às lógicas de produção e reprodução do capital, tal como a influência das redes nesse processo e seu consequente rebatimento na rede urbana, focalizando tanto a complexidade quanto o predomínio da dimensão regional nesse contexto:

No âmbito da rede urbana, as funções e os papéis das cidades são definidos num vai e vêm de lógicas, interesses e dinâmicas intrínsecas à reprodução do capital, cujo movimento advém do processo de articulação das escalas. Geram interações espaciais interescares que explodem na estrutura hierárquica da rede aparecendo pontos no espaço que mostram maior complexidade que se pensados sob seus níveis hierárquicos. **São escalas, principalmente a regional, que não somente sobrevivem, mas se transformam em essência diante de movimentos como o avanço de agentes econômicos globais.** É a rede se complexificando, os tempos se sobrepondo, os espaços se (re) significando e as interações espaciais se densificando (CATELAN, 2013, p. 51-52 grifos nossos).

Embora a referência citada não faça relação direta à metropolização do espaço que como indicado na fase introdutória da nossa discussão esse processo potencializa a dimensão regional, neste fragmento, sua importância também é enfatizada demonstrando que a mesma sofre transformações, devido aos avanços provocados pela globalização. Esse entendimento é rememorado na definição das principais características que qualificam a metropolização, destacando-se sua atuação na redefinição da hierarquia dos centros urbanos, que conforma uma

determinada região urbana e, ainda, reforça a consolidação de uma expressiva estrutura regional em rede (LENCIONI, 2017a; FIRKOWSKI, 2019). Dessa forma, o estudo das regiões urbanas busca analisar “sua formação e transformação como nós de uma rede ou como condensações de uma ampla variedade de variáveis espaço-temporais” (MAS, 2001, p. 47, tradução nossa).

As abordagens regionais, segundo Soja (2013, p. 140), não restringem suas investigações apenas às cidades; pelo contrário, oferecem uma dimensão regional “poderosa e mais explícita, a ponto de agora podermos falar de um processo de urbanização regional que vem reformulando radicalmente a estrutura metropolitana existente”. O autor acrescenta que essa transformação de uma urbanização metropolitana em uma urbanização regional já foi abordada nos estudos dedicados à temática, pois, em muitas análises, os conceitos criados (como *cidade-região global* e *megarregião*) já estão associados à perspectiva regional.

No que diz respeito à urbanização regional, Soja (2013) salienta que o crescimento das regiões urbanas está acompanhado de uma convergência escalar, o que resulta em imensas redes regionais de aglomerações. Assim, reitera-se a compreensão de que, cada vez mais, é imprescindível analisar os processos e as dinâmicas que conformam as espacialidades urbanas, reconhecendo-se como as escalas geográficas são intercambiáveis. Fato reforçado, também, por Catelan (2013), Moura (2016), Lencioni (2017a) e Sposito (2017). Essa expansão multiescalar da urbanização regional “é quase impossível de entender se mantivermos uma perspectiva metropolitana convencional” (SOJA, 2011, p. 686, tradução nossa). Depreende-se, portanto, que a manutenção de um pensamento apenas pautado em visão essencialmente metropolitana, embora seja aplicável a determinadas realidades, dificilmente conseguirá capturar elementos que emergem em outras condições no espaço geográfico, com suas complexidades e com suas relações contraditórias.

A urbanização regional, proposta por Edward Soja, remete um processo que conforma uma forma urbana distinta, uma “região urbana expansiva, polinucleada, densamente conectada em rede, com uso intensivo de informações e cada vez mais globalizada” (SOJA, 2011, p. 684, tradução nossa). Tal morfologia urbana assemelha-se às *regiões dispersas policêntricas*, produzidas a partir do processo de metropolização regional, como defendido por Lencioni (2017b, p. 181). A autora elucida que

O processo de metropolização do espaço ao conformar regiões, se constitui num processo de metropolização regional, e o fato de a região ter vários centros é que qualifica como polinucleada. [...] a metropolização regional polinucleada é a razão do desenvolvimento de regiões dispersas hoje em dia, a exemplo de muitas cidades-regiões.

Nas duas noções formuladas, percebemos que o limite da estrutura regional não é definido pela continuidade territorial, mas pela integração dos elementos que a compõem, sejam eles os fatores econômicos e sociais ou os fluxos materiais e imateriais. Dessa forma, tanto o processo de urbanização quanto o de metropolização regional “redunda[m] na constituição de novos âmbitos espaciais nos quais as relações econômicas e sociais se realizam e se concentram” (SOARES, 2018, p. 21). Em síntese, as regiões urbanas passam a ser vistas “como telas nas quais a globalização, as flutuações do sistema capitalista ou as mudanças nos padrões de localização econômica deixam sua marca” (MAS, 2001, p. 48, tradução nossa).

Nessa perspectiva, Soares (2018) evidencia que as novas regiões urbanas apresentam características fundamentais, as quais igualmente podem ser compartilhadas pelas aglomerações urbanas regionais. São regiões que apresentam múltiplos centros articulados entre si, os quais desempenham distintas funções urbanas, desde aquelas que já eram realizadas por esses espaços até as que foram incorporadas em razão da inserção de novas centralidades, sendo, por isso, polifuncionais. Têm a capacidade de promover o desenvolvimento autônomo do seu território, que, em muitos casos, apresenta forte ligação com a economia global, sem, contudo, deixar de centralizar a economia regional.

Como observado, os processos e as estruturas submetidas pela lógica da metropolização do espaço (ou metropolização regional) produzem, reproduzem e transformam, pela força do capital, as diferentes regiões urbanas. Isso ocorre por meio da combinação de múltiplos e complexos condicionantes (sociais, econômicos, culturais, dentre outros) que atuam em sua conformação no espaço geográfico. Dessa maneira, tais expressões urbanas estão em constante formação, transformação e evolução; a dimensão regional, nesse caso, torna-se um produto dialético, carregado de intensas contradições. Para Soja (2011; 2013), a relevância do regional na análise espacial representa uma renovação no âmbito das questões urbanas, com potencial a ser continuamente explorado e mais bem compreendido:

O mundo regional, esse novo regionalismo interpreta regiões não simplesmente como receptáculos ou reflexos de processos sociais e econômicos, mas como unidades fundamentais da vida social comparáveis a mercados, estados e famílias. Economias regionais coesas, e especialmente aquelas construídas em torno da rede de aglomerações que definem a região da cidade, também estão sendo vistas hoje como a fonte de forças generativas poderosas, embora raramente estudadas e ainda pouco compreendidas (SOJA, 2011, p. 687, tradução nossa).

Por meio das exposições construídas, mais precisamente sob o aporte da metropolização do espaço, bem como das transformações causadas pela sua atuação que envolve a conformação de regiões urbanas dispersas (metropolização regional), onde os elementos urbano-metropolitanos são também materializados e, ainda, temos a própria natureza complexa e contraditória do processo que engloba dinâmicas urbanas com especificidades, influenciadas pelo contexto no qual encontraram-se inseridas, salientamos a importância do reconhecimento dessas espacialidades regionais para a melhor compreensão do fenômeno urbano.

Desse modo, concordamos que, engendrada pelo processo de metropolização regional, por sua vez derivado da metropolização do espaço, há a conformação no espaço geográfico das aglomerações urbanas regionais, espacialidades dispersas, descontínuas, com certa coesão interna e fortes interações urbano-rurais, sendo marcadas por profundas desigualdades socioespaciais e mantendo articulações em rede, por meio das diferentes escalas geográficas.

A formulação dessa denominação reflete um esforço para analisar-se os espaços que constantemente se apresentam como não metropolitanos, sendo assim designados por não guardarem a forma/função da metrópole. Afinal, como já alertava Kayser (1969), a compreensão a respeito desses espaços exige um trabalho sério de análise e delimitação. De igual maneira, Brenner (2013, p. 96, tradução nossa) assevera que as morfologias urbanas

Não são meras condições de fundo ou dispositivos de enquadramento, mas constituem o próprio tecido interpretativo através do qual os urbanistas tecem metanarrativas, orientações políticas normativas, análises de dados empíricos e estratégias de intervenção.

Nesse sentido, Firkowski (2019) pontua que o processo de metropolização, ao produzir uma variedade de espacialidades, exige novas terminologias, capazes de melhor qualificá-las. A aglomeração urbano regional de Teresina apresenta-se como uma dessas espacialidades produzidas pelas lógicas contraditórias do processo de

metropolização regional, de maneira que temos a conformação de uma morfologia urbana num processo contínuo de produção e reconfiguração de suas dinâmicas urbanas.

Tal configuração espacial compõe a rede urbana brasileira, a qual, por sua vez, guarda na atualidade uma inerente complexidade e conjuga uma diversidade de espacialidades, resultado das distintas articulações socioespaciais estabelecidas entre seus centros urbanos. Sua natureza complexa está ligada à desconcentração das atividades produtivas e do surgimento de centros economicamente dinâmicos, além daqueles espaços com relações menos expressivas, dependentes das grandes aglomerações urbanas (MOTTA; AJARA, 2001). Conforme Bezerra (2016), assistimos ao crescimento das cidades médias, à formação e à consolidação das metrópoles e ao aumento expressivo da representatividade dos centros regionais, juntamente com a representatividade das pequenas cidades.

Além das distintas espacialidades características da rede urbana brasileira, os agentes e os processos que conformam essas espacialidades no território nacional apresentam-se de formas diversas, inclusive na rede urbana interiorizada do Nordeste, onde a aglomeração urbano regional de Teresina está localizada. Essa porção do território caracteriza-se por singularidades e por particularidades que refletem o seu próprio processo histórico de formação e urbanização.

Nosso percurso, até então, buscou demonstrar fundamentos importantes que integram o aporte teórico sobre o qual assentamos nossa perspectiva de análise. Esta perspectiva de análise diz respeito à metropolização do espaço, que, ao conformar as regiões urbanas, por meio da metropolização regional, fornece os subsídios necessários para designar-se e caracterizar-se a conformação de uma aglomeração urbano regional, como é o caso daquela encontrada no espaço urbano de Teresina. Contudo, torna-se imperativo compreender, mais detalhadamente, como esse processo se apresenta a partir da realidade urbana brasileira.

2.2 AS METAMORFOSES URBANAS DO NORDESTE BRASILEIRO

Para iniciarmos nossas discussões a respeito da realidade urbana nacional, faz-se necessário pontuar que, na América Latina e, em particular, no Brasil, a

intensificação do processo de urbanização¹⁰ resultou no surgimento de distintas configurações espaciais urbanas, além de englobar o território de maneira bastante diversificada. Ademais, conforme constata Santos (1993, p. 26), o território brasileiro durante muito tempo representava

[...] um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior. Havia, sem dúvida, para cada um desses subespaços, polos dinâmicos internos. Estes, porém, tinham entre si escassa relação, não sendo interdependentes.

Entretanto, a realidade urbana brasileira evidenciada pelo autor modificou-se, em razão das transformações impulsionadas pelas mudanças ocorridas ao longo do seu contexto histórico de formação, acompanhada pela reestruturação urbana e produtiva dos espaços urbanos, pela influência do poder do capital tanto na reconfiguração quanto na ampliação do fenômeno urbano no país e, ainda, pelo próprio processo de metropolização dos referidos espaços. Assim, para entendermos a urbanização brasileira, devemos levar em consideração um duplo aspecto: de um lado, existe um processo de urbanização que ultrapassa os limites político-administrativos preestabelecidos, estendendo-se pelo espaço regional, onde as condições do processo de reprodução capitalista geram o necessário para a contínua acumulação do capital. (urbanização extensiva) (MONTE-MÓR, 2005); de outro lado, há a ampliação do modo de vida urbano, refletida, inclusive, na organização e na produção do espaço rural (urbanização da sociedade) (SANTOS, 1993). Diante do exposto, temos a consolidação de um cenário urbano no qual se intensifica a concentração demográfica nos centros urbanos de maior importância, bem como ocorre o surgimento de outros centros, desempenhando todos esses espaços distintas funções urbanas (SPOSITO, 2001).

A expansão do fenômeno urbano no país manteve seu ritmo acelerado durante as últimas décadas. Em razão disso, houve a interiorização do processo em outras regiões do território, o que favoreceu o crescimento das pequenas e médias cidades,

¹⁰ Ressaltamos que não pretendemos, em nossa discussão a respeito do processo de urbanização do território brasileiro, expor de forma minuciosa e detalhada toda a trajetória desse processo. Em nossa análise, interessa-nos muito mais resgatar os elementos que nos ajudam a pensar a manifestação do fenômeno urbano no país, atrelado ao processo de metropolização do espaço. Para um maior aprofundamento e conhecimento sobre a urbanização brasileira, sugerimos as seguintes referências: Santos (1993); Davidovich (1995); Santos e Silveira (2001); Sposito (2001).

além de fortalecer os centros metropolitanos e as configurações urbanas regionais. Ademais, aliados a todo esse cenário de mudanças, temos, ainda, fatores como a acentuada expansão urbana das áreas de fronteira econômica e como o aumento da periferação dos centros urbanos (MOTTA; AJARA, 2001; CORRÊA, 2006; SPOSITO, 2007). As mudanças descritas sintetizam as principais transformações provocadas pelo processo de urbanização do território nacional; mais do que isso: representam o enredo no qual o processo de metropolização do espaço se desenvolveu e continua se desenvolvendo no espaço geográfico brasileiro.

Conforme Santos (1993), o processo de metropolização favoreceu a consolidação e o crescimento das regiões metropolitanas, mas, também, acabou por conferir maior importância a outras espacialidades urbanas difundidas pelo território. Isso porque as mudanças provocadas por esse processo não se restringiam à concentração do contingente populacional nos espaços urbanos de maior dinamismo econômico. Tais mudanças incluíam, igualmente, a ampliação e a intensificação dos diversos ramos da economia, sobretudo daqueles ligados à indústria.

Com relação ao papel desempenhado pela indústria, como elemento decisivo na definição das dinâmicas urbanas e, conseqüentemente, no processo de metropolização, algumas ponderações devem ser feitas. De fato, a princípio, a atividade industrial manteve forte influência na determinação do dinamismo econômico dos espaços urbanos. Entretanto, como assevera Lencioni (2017a, p. 139), “a ideia da indústria motriz como principal geradora de um polo de crescimento perde força por que o eixo estruturador da reestruturação produtiva nos dias atuais, não reside mais na indústria motriz, mas na empresa em rede”.

Essa realidade exposta pela autora revela que, na fase atual do processo de urbanização, marcada pela metropolização do espaço, existe uma predominância de relações econômicas, baseadas em uma articulação em rede, bem mais flexível, em detrimento de um modelo hierárquico e rígido. Além disso, outras atividades econômicas ganham destaque nesse cenário dentre as quais aquelas ligadas ao setor do turismo e ao setor terciário superior ou, ainda, as atividades vinculadas e desenvolvidas a partir da ampliação dos meios digitais.

Para a compreensão do fenômeno urbano brasileiro, devemos levar em consideração a relação espaço-temporal (SANTOS, 1993). Afinal, sua conformação no espaço decorre, justamente, das transformações provocadas pelo dinamismo da distribuição populacional pelo território, pela difusão das atividades produtivas e,

também, pela reprodução dos meios de produção e da força de trabalho (LIMONAD, 2008). Todas essas características provocaram – e ainda provocam – inúmeras mudanças na estruturação do território ao longo do tempo, resultando em distintas implicações no espaço geográfico.

Infere-se, portanto, que a própria estruturação da rede urbana brasileira está igualmente submetida à relação mencionada acima, sendo, inclusive, afetada de forma distinta pelas características expostas. Por isso, a análise do urbano em nosso território envolve um conjunto amplo e diverso de heterogeneidades, apresentadas em diferentes escalas (QUEIROZ, 2013).

Embora pareça que as mudanças econômicas, sociais e culturais provocadas pela intensificação do processo de metropolização representem uma tendência de homogeneização do território, já que englobam não apenas as áreas denominadas como *metropolitanas*, mas também as médias e pequenas cidades, que passam a apresentar características semelhantes, em muitos casos persistem e, por vezes, aprofundam-se as diferenças entre estes lugares (LENCIONI, 2011; MOURA, 2016; FERREIRA, 2016).

A estruturação da rede urbana brasileira está diretamente relacionada às condições econômicas, sociais e políticas que influenciam e acentuam o processo de metropolização e as dinâmicas dos diferentes espaços urbanos, evidenciando uma rede urbana complexa, dotada de um conjunto urbano heterogêneo, com dinâmicas e configurações territoriais distintas (FIRKOWSKI, 2012). Conforme destaca Corrêa (2006, p. 311-312),

A rede urbana, entendida como um conjunto de centros funcionalmente articulados, constitui-se em um reflexo social, resultado de complexos e mutáveis processos engendrados por diversos agentes sociais. Desta complexidade emerge uma variedade de tipos de redes urbanas, variadas de acordo com combinações de características, como o tamanho dos centros, a densidade deles no espaço regional, as funções que desempenham a natureza, intensidade, periodicidade e alcance espacial das interações e a forma da rede. [...] Reflexo e condição social, a rede urbana, por isso mesmo, está submetida a um dinamismo, maior ou menor e com ritmos variados, próprio de cada contexto espaço-temporal, isto é, de cada formação espacial.

No caso brasileiro, no que tange à composição de sua rede urbana, encontramos: (i) a megarregião e/ou a megalópole e/ou cidade-região global composta pela grande metrópole nacional de São Paulo, juntamente com a metrópole do Rio de Janeiro, que estabelece articulações em rede com os demais espaços

urbanos do território; (ii) as demais metrópoles brasileiras, que apresentam características diversas, com dinâmicas e com processos que as diferenciam umas das outras, dotando-as de particularidades, muitas vezes exclusivas de cada espaço metropolitano; (iii) as configurações urbano regionais, muitas das quais são espacialidades distantes dos centros urbanos de maior importância, não sendo necessariamente regiões urbanas contíguas, cuja área de influência engloba uma variedade de pequenos centros urbanos não metropolitanos; (iv) as cidades médias que compõem a rede urbana nacional apresentam um limiar populacional variável, desempenham funções urbanas específicas e podem realizar articulações em âmbito tanto regional quanto internacional; (v) os pequenos centros urbanos com área de influência circunscrita aos seus limites territoriais pré-definidos; e, por fim, (vi) os arranjos urbanos transfronteiriços, dotados de uma complexidade única, em razão de sua dinâmica urbana envolver territórios de outros países (IBGE, 2008; 2018).

Diante da complexidade da composição da rede urbana brasileira, temos espaços urbanos que, embora sejam afetados pelo processo de metropolização do espaço, suas dinâmicas urbanas ainda não possuem caráter metropolitano, tampouco, conformam estruturas urbanas ditas metropolitanas, pois conforme assevera Firkowski (2012), estão estabelecidas no território nacional regiões metropolitanas que são regiões, mas não, necessariamente, metropolitanas.

Desse modo, em razão das transformações provocadas pela difusão do processo de metropolização, acompanhamos o surgimento de novas dinâmicas no urbano não metropolitano. Como salientam Ojima e Marandola Jr. (2012, p. 104), existem processos que têm sido difundidos “pela rede urbana brasileira, que não são comandados pelas metrópoles, embora, evidentemente, estejam conectados às redes e sistemas que organizam toda a estrutura urbana nacional”.

Os “novos processos” supracitados correspondem à intensificação dos deslocamentos pendulares, contribuindo para a ampliação da dispersão urbana, a reestruturação urbana e produtiva no interior do território nacional e o acirramento das desigualdades sociais, sobretudo as regionais, em virtude da fragmentação socioespacial, ainda que nem tão recentes assim, porém cada vez mais presentes e importantes na organização dos espaços urbanos não metropolitanos e com forte influência na redefinição de suas dinâmicas urbanas (OJIMA; MARANDOLA JR, 2012; SPOSITO, 2015). Dentre os processos mencionados, sublinhamos que a análise dos deslocamentos pendulares constitui um importante elemento para a compreensão do

processo de metropolização do espaço, bem como representa um dos condicionantes responsáveis pela expansão urbana das diferentes configurações territoriais.

O movimento pendular ao qual nos referimos representa os percursos realizados pelas pessoas por motivo de trabalho e/ou estudo, medidos em termos de tempo e espaço¹¹ (JARDIM, 2011). Esses deslocamentos da população pelo território brasileiro têm ocorrido “entre distâncias cada vez maiores entre a origem e o destino revelando o avanço do processo de ocupação do espaço das aglomerações urbanas” (MOURA; CASTELO BRANCO; FIRKOWSKI, 2005, p. 121). Essa constante mobilidade espacial da população – que, a princípio, predominava nas grandes áreas metropolitanas – difundiu-se e intensificou-se para outras regiões do território, ou seja, passou a integrar também a realidade não metropolitana.

Dentre os fatores impulsionadores de tais deslocamentos registrados nas diversas espacialidades da rede urbana, está o estabelecimento de um novo estilo de vida, resultante da ampliação da oferta e do uso dos diferentes meios de transporte e comunicação, além das modificações nas formas de produção e organização provocadas pelo avanço das inovações tecnológicas. Dessa forma, uma considerável parcela da população brasileira passou a acessar bens e serviços ou, mesmo, oportunidades de trabalho sem que houvesse a necessidade de residir em lugar diferente de seu local de residência (OJIMA; MARANDOLA JR, 2012).

Assim, devido a intensificação dos movimentos pendulares, inúmeras centros urbanos que compõem as distintas aglomerações urbanas do território nacional passaram a articular-se de forma mais intensa, sem, contudo, depender de uma mediação metropolitana, modificando suas relações internas e externas, diversificando suas áreas econômicas regionais e estabelecendo uma estrutura regional em rede (MOURA; CASTELO BRANCO; FIRKOWSKI, 2005; MOURA, 2013).

A utilização dos deslocamentos pendulares, como critério para a definição e para a caracterização dos espaços urbanos no Brasil, remonta à década de 1960, quando foi criado, pelo IBGE, o grupo responsável pela delimitação das áreas metropolitanas existentes no território. A esse respeito, os fluxos de bens, de

¹¹ Tais deslocamentos espaciais são variáveis. Há os deslocamentos por motivo de trabalho e/ou estudo, que ocorrem por um tempo determinado e têm uma certa constância, isto é, ocorrem diariamente (movimento pendular); há, também, os deslocamentos realizados em determinados períodos específicos (férias, por exemplo), denominados de *migração sazonal*; há, ainda, os deslocamentos motivados pela busca de novas condições de vida e trabalho, os quais fazem os indivíduos fixarem residência em locais diferentes de seu local de origem (movimento migratório).

comunicações e, sobretudo, de pessoas eram os elementos avaliados para definir a integração entre os municípios de uma determinada área metropolitana. Nesse caso, os fluxos de pessoas considerados representavam aqueles realizados diariamente por motivo de trabalho (MOURA; CASTELO BRANCO; FIRKOWSKI, 2005).

É importante ressaltar que, a princípio, a informação acerca dos deslocamentos pendulares não integrava o conjunto de dados sistematizados e disponibilizados nos censos demográficos. Foi somente no censo realizado em 1970 que a informação relativa à mobilidade espacial foi contemplada.

Como atestado no estudo de Davidovich e Lima (1975), intitulado *Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil*, os deslocamentos pendulares representavam um dos critérios para mensurar a integração econômica e social existente entre os municípios de determinada espacialidade urbana identificada. A Tabela 1, demonstra os valores registrados dos deslocamentos pendulares, conforme a tipologia elaborada.

No estudo realizado pelas autoras, foram considerados os deslocamentos realizados diariamente, de uma parte da população economicamente ativa (PEA) que tem os locais de trabalho e de residência situados em municípios distintos (DAVIDOVICH; LIMA, 1975). A partir da análise dos dados, constatou-se que, nas aglomerações urbanas denominadas *metropolitanas*, havia uma acentuada mobilidade espacial da população, a qual revelava estágios avançados do processo de metropolização.

Embora a Tabela 01 ilustre apenas os resultados das aglomerações metropolitanas, foram também coletados os dados dos deslocamentos pendulares das outras espacialidades urbanas identificadas no estudo, a saber: das aglomerações com uma cidade central; daquelas em processo de conurbação; de cidades geminadas e daquelas sem espaço contínuo urbanizado.

Nessas espacialidades, a pendularidade apresentava menor expressividade e conjugado com os outros critérios (demográfico; estrutura econômica; fluxos telefônicos; de transportes públicos e de mercadorias e capitais) evidenciava um dinamismo urbano diferenciado, em função de apresentarem graus de integração distintos, assim como o modo pelo qual se realizava essa integração entre os espaços urbanos (DAVIDOVICH; LIMA, 1975).

Tabela 01 – Deslocamentos pendulares nas aglomerações urbanas do Brasil (1970).

TIPOLOGIA URBANA	UNIDADE TERRITORIAL	TOTAL DA ÁREA ⁽¹⁾	TOTAL DA ÁREA SEM O MUNICÍPIO CENTRAL ⁽²⁾
Áreas Metropolitanas	São Paulo	8.48%	21.33%
	Rio de Janeiro	12.91%	35.19%
	Recife	12.28%	31.77%
	Porto Alegre	12.75%	30.32%
	Belo Horizonte	4.78%	19.99%
	Salvador	2.06%	7.61%
Áreas Metropolitanas Incipientes	Curitiba	3.44%	11.44%
	Fortaleza	1.26%	5.08%
	Belém	1.77%	-
	Goiânia	1.94%	2.85%
Aglomerações Submetropolitanas	Brasília	0.54%	-
	Santos	17.48%	31.06%
	Campinas	4.10%	6.62%

Fonte: Adaptado de Davidovich e Lima (1975).

⁽¹⁾ Porcentagem de pessoas residentes que trabalham fora do município em relação ao total da população economicamente ativa: o município deve apresentar um número de residentes trabalhando fora pelo menos da ordem de 10% ou um índice alto na relação pessoal ocupado/PEA.

⁽²⁾ Relação Pessoal Ocupado/População Economicamente Ativa (para as indústrias de transformação e extração mineral), sendo o primeiro dado retirado do Censo Industrial e o segundo do Censo Demográfico.

A análise dos deslocamentos pendulares, na década de 1970, já revelava a importância desse processo para a compreensão das dinâmicas urbanas dos espaços metropolitanos. Além disso, tal análise já demonstrava sua implicação nos espaços não metropolitanos, os quais apresentavam distintas formas de integração econômica e social. Tais fluxos constatam, pois, as relações de proximidades estabelecidas entre os espaços urbanos, conferindo sentido à dimensão regional das aglomerações urbanas e dos arranjos urbanos (MOURA; DELGADO; COSTA, 2013).

O dinamismo urbano proporcionado pelos deslocamentos pendulares já repercutia nos espaços não metropolitanos, a exemplo da aglomeração urbana de Teresina, com maior predomínio entre os centros urbanos de Timon – MA, Demerval Lobão e Altos, como especificado na Tabela 02.

Tabela 02 – Deslocamentos pendulares na Aglomeração urbano regional de Teresina (1970).

	POP. DO MUNICÍPIO	PEA	ESTRUTURA DA PEA		MIGRAÇÕES PENDULARES	
			% S + T / P+S+T ⁽¹⁾	S/T X 100 ⁽²⁾	% PTF/PEA ⁽³⁾	*PO/PEA X 100 ⁽⁴⁾
Teresina	220.487	58.069	80,16	34,72	0,95	65,13
Timon	36.893	9.918	41,99	42,14	12,48	27,02
Total da Área	257.380	67.987	74,72	35,28	2,62	60,53
PERIFERIA						
Demerval Lobão	8.421	2.228	28,09	31,06	5,03	32,88
Altos	30.334	9.018	23,56	87,76	2,98	10,25

Fonte: Adaptado de Davidovich e Lima (1975).

(1) Porcentagem de PEA nos setores secundário e terciário em relação à PEA total.

(2) Relação setor secundário/setor terciário.

(3) Porcentagem de pessoas residentes que trabalham fora do município.

(4) Relação (para as indústrias de transformação e de extração mineral) Pessoal Ocupado/População Economicamente Ativa.

A partir dos dados da Tabela 02, depreende-se que o dinamismo econômico da aglomeração urbano regional de Teresina, para a década de 1970, era influenciado pelos setores secundários e terciários (lógica esta que é uma característica da economia piauiense, sobretudo a dos centros urbanos especificados, perpetuando-se, com algumas alterações, nos dias atuais), com os centros urbanos de Teresina e Timon – MA apresentando uma maior concentração da PEA nesses setores da economia (80,16% e 41,99%, respectivamente).

Além disso, a grande maioria da PEA dos centros urbanos citados realizava o deslocamento diário em função do trabalho exercido em outra unidade da federação, sobretudo a capital do estado piauiense. Essa realidade, desde o princípio, já demonstrava o poder de articulação entre os centros urbanos pertencentes à aglomeração urbana de Teresina, devido à sua proximidade física e/ou à intensidade de fluxos. Por isso, é de grande relevância a captura desses dados para a investigação

da evolução e da transformação dos processos, assim como para a identificação das permanências ao longo do tempo.

É importante ressaltar que as informações a respeito dos deslocamentos pendulares a partir do censo foram descontinuadas, em 1991, sendo retomada sua obtenção nos dois últimos censos, de 2000 e 2010. Ao serem reintroduzidas na amostra dos referidos censos, as metodologias de obtenção das informações foram aperfeiçoadas. Em 2000, foram colhidas informações relativas à mobilidade tanto por motivo de trabalho quanto por motivo de estudo. Em 2010, houve um maior detalhamento, sendo incluídas, também, informações sobre o retorno diário ao trabalho e o tempo habitual gasto para realizá-lo (MOURA; DELGADO; COSTA, 2013).

Dessa forma, ao consultarmos os dados disponibilizados pelos censos, percebemos que houve, no transcorrer de dez anos, um aumento exponencial da mobilidade espacial no território brasileiro. Em 2010, 15.472.863 milhões de pessoas deixavam seu local de residência para trabalhar e/ou estudar em outro município. A Tabela 03, demonstra os dados registrados nos dois censos em números absolutos, numa projeção para o território nacional como um todo.

Tabela 03 – Deslocamentos pendulares no Brasil (2000-2010).

CENSO DEMOGRÁFICO	TOTAL DA POPULAÇÃO QUE TRABALHA OU ESTUDA	FLUXO DE CHEGADAS (DESTINO)	FLUXO DE SAÍDAS (ORIGEM)
2000	109.822.011	7.030.250	7.403.456
2010	145.919.020	13.946.545	15.472.836

Fonte: IBGE (2000; 2010).

Com base na Tabela 03, constatamos que, em 2000, os deslocamentos realizados por motivo de trabalho ou estudo representavam mais de 7 milhões de pessoas (fluxos de saída/origem). Já em 2010, esse valor mais que dobrou, chegando a mais de 15 milhões de brasileiros que então realizavam essa pendularidade pelo território. O aumento nos fluxos de chegadas também se intensificou com um incremento de 6 milhões de pessoas em relação ao registrado no censo de 2000.

Conforme Moura, Castelo Branco e Firkowski (2005, p. 125), tomando-se como referências os dados de pendularidade do censo de 2000, a proporção da população

que realizava deslocamentos, por motivo de estudo e trabalho, amplia-se consideravelmente quando consideradas as regiões metropolitanas, as regiões integradas de desenvolvimento (RIDEs) e as aglomerações urbanas no entorno de capitais, já que esse conjunto “constitui os principais espaços urbanos aglomerados do país”.

Nesse caso, de acordo com as autoras, do total de pessoas que trabalhavam e/ou estudavam nesse conjunto urbano principal (47.783.404 milhões de pessoas exatamente), aquelas que realizavam deslocamentos correspondiam a 4.894.957 milhões de pessoas em 2000. Isso representava 10,24% de pessoas que diariamente se deslocavam de seu município de residência para trabalharem e/ou estudarem em outro município no conjunto urbano especificado.

Como demonstrado, o movimento pendular da população, nesse conjunto urbano, apresenta considerável expressividade, contudo tal fenômeno encontra-se difundido por todo o território nacional. Segundo Ojima e Marandola Jr. (2012), a incorporação dos deslocamentos pendulares estende-se para outras regiões do país, com maior ou menor intensidade.

Dessa maneira, confirmamos que a “[...] rede urbana brasileira não apenas se interioriza em termos de desenvolvimento econômico, mas também pela dinâmica demográfica conectada entre os municípios de regiões não metropolitanas” (OJIMA; MARANDOLA JR., 2012, p. 108). Nessa perspectiva, temos a polarização de regiões urbanas por centros urbanos não metropolitanos, com forte comando regional. Assim, as análises dos dados a respeito dos deslocamentos pendulares pelo território revelam que temos um maior número de municípios contribuindo mais

significativamente com estes deslocamentos, tanto no entorno dos polos quanto, cada vez mais, em situações mais distantes deles, apontando a expansão física do aglomerado. Estes processos criam, ou complexificam, demandas para a provisão e adequação de infraestrutura e serviços, quer propriamente para os deslocamentos (sistema viário urbano e interurbano, sistema de transporte coletivo de qualidade, ágil e integrado, com tarifas compatíveis ao perfil dos usuários etc.), quer para reforço das funções de recepção ou de apoio às pessoas que permanecem (escolas, postos de saúde, moradia, cultura e lazer) (MOURA; DELGADO; COSTA, 2013, p. 683).

Essa intensificação dos deslocamentos pendulares atesta que inúmeros espaços urbanos metropolitanos e não metropolitanos compartilham, dentre outras coisas, funções urbanas de interesse comum. Além disso, tal deslocamento diário para acesso ao mercado de trabalho, bem como aos serviços de educação, mostra

como essas atividades encontram-se distribuídas de forma dispersa pelo território e, ao mesmo tempo, de forma complementar nas distintas aglomerações urbanas que compõem a rede urbana brasileira.

Ademais, os intensos deslocamentos pendulares implicam, igualmente, o dinamismo produtivo de muitos centros urbanos, pois alguns destes contam com uma maior oferta de postos de trabalho, atraindo residentes de outras localidades. Com relação à distribuição dos serviços de educação, observamos uma maior concentração espacial desses serviços nos centros urbanos de maior dinamismo, por disporem de estabelecimentos de ensino de formação escolar mais elevada (ensino médio e universitário) (MOURA; DELGADO; COSTA, 2013).

É importante ressaltar que as transformações provocadas pelos deslocamentos pendulares apenas evidenciam uma parcela dos fluxos que caracterizam a dinâmica dos espaços urbanos. Afinal, existem outros de igual importância, como é o caso dos deslocamentos realizados para obter-se acesso aos serviços de saúde especializada. A esse propósito, embora tais fluxos ainda não sejam capturados pelas pesquisas dos censos, eles condicionam importantes mudanças nas relações estabelecidas entre os distintos centros urbanos que compõem a rede urbana.

De todo modo, a análise dos dados dos fluxos pendulares, por motivo de trabalho e/ou estudo, oferece-nos subsídios importantes para esclarecermos os processos de “dispersão urbana, [ocorridos] nos centros urbanos; a expansão das conurbações entre as cidades; além de identificar os padrões de configurações urbanas mono e policêntricas” (MOURA; DELGADO; COSTA, 2013, p. 666). A intensificação desses deslocamentos também está relacionada com as mudanças socioeconômicas ocorridas no território brasileiro, em virtude do processo de reestruturação urbana, que, por sua vez, ocasionou transformações no dinamismo econômico dos centros urbanos e na reconfiguração de suas funções.

Esse processo de reestruturação, conforme Soja (1993, p. 193), representa “uma ruptura nas tendências seculares” e “uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política”. Dessa maneira, deve ser analisada a partir do pressuposto de que tais modificações são empreendidas no tempo e no espaço. A reestruturação dos espaços urbanos, portanto, constitui um processo contínuo, múltiplo e contraditório. Dito de outra maneira, os mecanismos que atuam nesse processo acompanham as mudanças do processo histórico que os constitui; além disso, permite diferentes formas de

articulação entre os espaços urbanos, sendo determinados pelas suas continuidades/descontinuidades, transformações/permanências, dentre outros pares dialéticos (SOJA, 1993; SANTOS, 1993; SPOSITO, 2015).

No caso brasileiro, essa reestruturação provocou mudanças nas funções e nos papéis desempenhados pelos centros urbanos, bem nas relações estabelecidas entre eles. Isso ocorreu devido ao aumento dos fluxos e das interações espaciais, que resultou na modificação de seu grau de importância na rede urbana e nas relações estabelecidas com outros arranjos urbanos (SPOSITO, 2015). Desse modo, o referido processo contribuiu decisivamente para a alteração das dinâmicas urbanas, sobretudo daquelas desenvolvidas em âmbito regional.

As transformações provocadas pela reestruturação urbana intensificaram-se a partir da década de 1980, período em que a economia capitalista passou por profundas modificações, em razão dos avanços tecnológicos, o que proporcionou a instauração de novas formas de organização de trabalho, assim como de localização das atividades produtivas. O resultado desse amplo conjunto de alterações possibilitou a passagem de um regime fordista de produção para um regime de acumulação flexível (pós-fordista) (SPOSITO, 2015; LENCIONI, 2019). O antigo modelo fordista já se encontrava em exaustão, necessitando de uma reformulação, como observam Rocha, Pêgo e Egler (2011, p. 124-125):

Nesse período, o modelo de produção em massa (grandes empresas verticalmente integradas, produção de bens padronizados e mercados baseados em competição via preços) encontrava-se em crise. Duas características eram cruciais: a saturação dos mercados de massa e a pouca agilidade e flexibilidade deste sistema de produção (o que dificultava o atendimento à demanda por produtos. Além disso, durante o decorrer da década de 1980, alguns fatores contribuíram para desencadear alterações significativas na geografia econômica mundial, entre os quais se destacam mudanças nas políticas econômicas nacionais, abertura econômica, processos de reestruturação econômica e internacionalização da produção.

Com a exaustão do sistema fordista nos países centrais do capitalismo ocidental, surge um novo regime de produção, baseado na acumulação flexível, conhecido como pós-fordista. Tal regime de acumulação flexível, apesar de manter a concentração da produção em áreas específicas, permitiu o surgimento de novas áreas de produção especializada, ou seja, de territórios diferenciados.

Essas transformações, impulsionadas pelo processo de reestruturação, implicaram a reorientação dos processos, das dinâmicas, da forma e do conteúdo das distintas configurações espaciais no interior do território brasileiro.

De acordo com Santos (1993), foi durante a década de 1980 que o território nacional passou a integrar de forma mais efetiva a economia capitalista. Isso porque houve novos processos de crescimento urbano, com aumento do contingente populacional, principalmente nos grandes centros urbanos, e com a expansão das aglomerações urbanas. A rede urbana do país adquiriu maior complexidade, ampliando o número de arranjos urbanos, inclusive daqueles com forte comando regional (BEZERRA, 2016).

Entretanto, cabe salientar que, anteriormente ao período assinalado, a rede urbana brasileira apresentava pequena complexidade funcional e reduzido grau de articulação entre os centros urbanos. O padrão espacial da rede era constituído por um conjunto de “células regionais” com limitada articulação entre si e reduzida presença de centros especializados (CORRÊA, 2006). Contudo, as transformações mencionadas anteriormente levaram o país a participar do processo de globalização e a promover a integração da economia nacional. Como consequência desse cenário, Corrêa (2006, p. 326) destaca que a

complexificação funcional dos centros e das interações espaciais, a rede urbana brasileira passa a apresentar progressivamente, após 1960, padrões de redes mais complexos, não mais dendríticos e christallerianos, mas que poderiam ser definidos como padrões complexos com múltiplos circuitos. Isso significa que o Brasil apresenta, no alvorecer do século XXI, numerosos e complexos ciclos de reprodução do capital, geradores de interações multifacetadas, multidimensionais e de intensidades variadas que geram uma rede urbana cada vez mais complexa.

As progressivas mudanças evidenciadas pelo autor confirmam-se quando analisamos os estudos sobre as cidades e suas regiões de influência, realizados pelo IBGE em 1872, em 1987, em 2000, em 2008 e, mais recentemente, em 2018. Houve, portanto, a partir do processo de reestruturação urbana, a introdução de novas funções e interações espaciais entre as cidades, tendo como resultado a determinação de novos modos de inserção destas na rede urbana, o que modificou intensamente seus aspectos estruturantes.

Nesse caso, o processo de reestruturação que emergiu na segunda metade do século passado provocou impactos na organização e no funcionamento das aglomerações urbanas, em decorrência das transformações produtivas e dos avanços tecnológicos que acompanharam tal etapa do desenvolvimento do sistema capitalista (DE MATTOS, 2005). Desse modo, podemos afirmar que, outrora, a conformação das

redes de relações entre os espaços urbanos era submetida a uma lógica hierárquica, com o estabelecimento de relações horizontais, mas, com as modificações empreendidas pela reestruturação produtiva e econômica, passaram a ser exercidas com maior fluidez e com caráter complementar.

Segundo Sposito (2007, p. 237), o ordenamento do território brasileiro torna-se mais fluído com o estabelecimento de relações transversais, as quais “extrapolam a própria rede em que se inserem”, interligando-se com outros espaços urbanos. Nessa mesma perspectiva de análise, Santos (2008) assevera que as relações estabelecidas entre as cidades, a partir dessa nova lógica, opõem-se à perspectiva tradicional e adquirem uma forma múltipla e complementar.

As mudanças trazidas pela reestruturação dos espaços urbanos possibilitaram a dispersão das atividades econômicas para o interior do território, oportunizando maior oferta e acesso aos diferentes tipos de bens e serviços. Ademais, novas relações sociais foram incorporadas à sociedade, além de terem ocorrido diversas alterações espaciais e a consolidação de configurações urbanas regionais.

De acordo com Sposito (2015), além dos elementos já mencionados, outros aspectos importantes devem ser considerados nas análises das mudanças causadas pela reestruturação dos espaços urbanos, tais como a expansão e o desenvolvimento das tecnologias de informação (TICs), a modernização da agricultura e a ampliação da distribuição das instituições de ensino superior e de pesquisa pelo país. A autora, buscando sintetizar o rebatimento dessas transformações no dinamismo da rede urbana, afirma que

estas dinâmicas reforçam a tendência de ampliação da dispersão urbana, na escala das cidades, da urbanização difusa, na escala de algumas centenas de quilômetros tanto quanto processos de aglomeração espacial. De outro lado, todas estas dinâmicas têm rebatimentos na escala regional e nacional, promovendo a passagem de estruturas espaciais monocêntricas, na escala de cada rede urbana para estruturas espaciais mais complexas, muitas vezes policêntricas, que não anulam as anteriores, mas a elas se articulam, gerando interações espaciais de vários tipos, intensidades e direções. (SPOSITO, 2015, p. 137-138).

Dessa forma, redesenham-se os fluxos estabelecidos no interior da rede urbana, instaurando-se novas formas de articulação entre os espaços urbanos. As discussões realizadas, até então, sobre a mobilidade espacial e a reestruturação urbana (produtiva e econômica) reforçam a perspectiva teórica na qual apoiamos nossa análise, que busca melhor compreender a conformação das morfologias

urbanas regionais, isto é, a difusão de tais processos pela rede urbana brasileira, reafirma a tendência de ampliação da atuação da metropolização do espaço, na atual fase de desenvolvimento capitalista.

Além das mudanças causadas pelos processos já mencionados, outros fatores preponderantes juntam-se a eles. Do ponto de vista institucional (promovido pela administração pública, por exemplo), houve, ao longo dos anos, a promoção de ações governamentais por meio de programas institucionais, incentivos fiscais, políticas setoriais e nacionais que têm fortes rebatimentos no dinamismo econômico e social dos centros urbanos e, conseqüentemente, na reestruturação da rede urbana (MENDES, 2012; BRANDÃO, 2013). Além disso, o estabelecimento e a consolidação de uma economia globalizada geradora de um mercado de inovações implicaram a reconfiguração das economias. Todos esses aspectos elencados contribuem, de forma direta ou indireta, para o aumento dos deslocamentos pendulares e influenciam a reestruturação produtiva do território nacional.

O amplo painel de mudanças apresentadas atingiu de forma diversificada as porções do território. Afinal, ainda que essas transformações estejam submetidas à lógica hegemônica do capital, a sua forma de atuação na conformação das morfologias urbanas adapta-se às singularidades e às particularidades inerentes à diversidade urbana do país. Diante disso, faz-se necessário pontuarmos que essa nova reconfiguração e refuncionalização dos espaços urbanos permitiu o surgimento de novas regionalizações, “tanto em áreas tradicionalmente concentradas de recursos econômicos e populacionais, no Sul e Sudeste do país, como também em porções menos adensadas do Centro-Oeste e Nordeste” (BEZERRA, 2020, p. 393).

2.2.1 As implicações do processo de urbanização do Nordeste

No caso do Nordeste, região na qual se encontra o nosso objeto de análise, a aglomeração urbano regional de Teresina, o processo de urbanização ocorreu de forma tardia, ocasionando um crescimento urbano disperso, com desenvolvimento econômico fragmentado e fragilizado, o que acentuou suas desigualdades regionais.

Para analisarmos a conformação da rede urbana nordestina, devemos considerar que, historicamente, o desenvolvimento econômico que incidiu sobre essa porção do território provocou diferentes frentes de urbanização, originando, de um lado, espaços urbanos atomizados e, de outro lado, espaços com melhor articulação,

além daqueles com uma definição clara de sua hierarquia (CLEMENTINO, 1995). Além desse quadro geral que caracteriza a rede urbana da região, identificamos, também, em decorrência de seu processo de ocupação e por meio do padrão evolutivo de suas dinâmicas, duas distintas redes: a rede urbana litorânea e a rede urbana interiorizada.

A primeira rede caracteriza-se por um processo de ocupação mais antigo, apresentando maior adensamento urbano e dispondo tanto de melhor infraestrutura urbana quanto de elevado dinamismo econômico, além de reunir os espaços metropolitanos de maior importância. Já a segunda rede caracteriza-se por um processo de ocupação lento, com o desenvolvimento de uma economia baseada, sobretudo, na pecuária e no cultivo de algumas culturas agrícolas. O dinamismo econômico é pouco expressivo, sendo as aglomerações urbanas e capitais regionais os espaços mais dinâmicos. Reafirmando essa estruturação da rede urbana nordestina, o estudo do IPEA intitulado *Configuração Atual e Tendências da Rede Urbana*, publicado em 2002, salientava que

A rede urbana do Nordeste tem por característica mais evidente a grande concentração no eixo litorâneo, resultado da ocupação secular ao longo do litoral, da importância das relações comerciais com o exterior e das grandes disparidades inter-regionais e interpessoais de produtividade, renda e instrução, além das condições naturais adversas, presentes em grande parte do território ocidental da região. Em vista disso, a malha urbana é significativamente mais densa nesse eixo que não sofreu grandes alterações durante o período de desconcentração da economia brasileira (IPEA, 2002, p. 281).

A rede urbana interiorizada do Nordeste adquiriu novos desenhos a partir do processo de reestruturação produtiva e econômica, que provocou a modernização da agricultura (por meio dos projetos de irrigação, do aumento do agronegócio e do estabelecimento de cadeias produtivas importantes com vistas ao comércio exterior, por exemplo). Tal processo promoveu, igualmente, a difusão de pequenas indústrias e a ampliação do setor terciário (principalmente o setor de serviços e comércio). A esse respeito, faz-se importante ressaltar que as novas lógicas empreendidas pelas referidas transformações atingiram, de modo desigual, os espaços urbanos no interior dessa região. De todo modo, contribuiu para a reorganização e para a refuncionalização dos seus centros urbanos.

A conformação da rede urbana nordestina em muito reflete o seu processo histórico de formação, que ocorreu do litoral para o interior. Foi por meio da expansão

da atividade pecuária para o interior do sertão nordestino, visando à melhoria das condições de criação dos rebanhos, que os primeiros núcleos de povoamentos foram se estabelecendo, o que deu origem, mais tarde, a inúmeras cidades. De acordo com Andrade (2004, p. 47), na raiz de sua formação, já existia o predomínio do grande latifúndio, com perfil exportador e com forte centralização política de importantes famílias oligárquicas, as quais, por sua vez, representam a elite dirigente, com voz de comando na região. O autor destaca que

Formou-se, assim, no Sertão – Nordeste semi-árido – uma sociedade pecuarista, dominada por grandes latifúndios, cujos detentores quase sempre viviam em Olinda ou Salvador, delegando a administração da propriedade a empregados, e nas quais havia sítios que eram aforados a pequenos criadores que implantavam currais. Era uma economia inteiramente voltada para um mercado distante, situado no litoral, para onde a mercadoria se autotransportava, em boiadas conduzidas por vaqueiros e tangerinos, por centenas de léguas. No percurso havia pontos de repouso e de engorda, pois a caminhada provocava uma queda de peso dos animais. Alguns núcleos urbanos hoje existentes, como Jacobina, se desenvolveram em virtude deste sistema de repouso dos animais (ANDRADE, 2004, p. 47).

A partir do exposto, notamos que o processo de ocupação do interior do sertão influenciou, em certa medida, a organização dos primeiros núcleos urbanos da região. No início, os espaços urbanos formados eram esvaziados demograficamente, caracterizando-se pelo dinamismo econômico rarefeito e pelo maior predomínio das interações urbano-rurais. Conforme Cano (1989, p. 67-68), algumas das características que explicam essa estagnação do processo de urbanização da Região Nordeste englobam:

Sua herança social, com enorme excedente demográfico perversa, estrutura fundiária e agricultura retrógrada, apresentou fraca dinâmica de crescimento, o que lhe possibilitou uma industrialização debilitada. Isto contribuiu fortemente para que sua urbanização também padecesse de frágeis estruturas produtivas terciárias.

Sua formação histórica proporcionou uma urbanização geográfica e economicamente dispersa constituída, principalmente, por suas nove capitais regionais e cerca de duas dezenas de cidades de porte médio, muitas delas interiorizadas. Assim, não pôde usufruir dos benefícios de aglomeração gerados por uma concentração, como as que se verificam notadamente em São Paulo e Rio de Janeiro (CANO, 1989, p. 67-68).

Constatamos, pois, que o processo de urbanização da região apresentou diferentes condicionantes que impactaram consideravelmente a organização e a estruturação de seus espaços urbanos. Assim sendo, um importante elemento que

ajuda a compreender a formação espacial da Região Nordeste compreende o desenvolvimento de sua economia, implicando, inclusive, o padrão de concentração populacional, a princípio em áreas rurais (CANO, 1989).

No caso do Brasil, até a década de 1950, as principais atividades econômicas indutoras do processo de urbanização localizavam-se na região Sudeste do país. Tal situação ocasionou uma expansão desigual desse processo pelo território, estendendo-se de forma mais intensa para as outras regiões, a partir de 1970, com a descentralização das atividades produtivas e com a implementação de políticas de incentivos à industrialização do país (SANTOS, 1993; CLEMENTINO, 1995; ARAUJO, 2000).

A centralização das atividades produtivas, no Sudeste brasileiro, é um fator preponderante que explica o registro das maiores taxas de concentração da população urbana nessa região. De fato, a região representou, durante muito tempo, um grande polo de atração de pessoas em busca de oportunidades de trabalho e melhoria de condições de vida. Em 1960, mais da metade de seu contingente populacional residia em áreas urbanas. No último censo demográfico, a taxa de urbanização registrada foi de 92,9%, como demonstra a Tabela 04.

Tabela 04 – Distribuição da população rural e urbana (1960-2010).

Região	Censo 1960 ¹		Censo 1970 ¹		Censo 1980 ¹		Censo 1991 ²		Censo 2000 ²		Censo 2010 ²	
	Pop. urbana	Pop. Rural										
Norte	35.5%	64.5%	42.6%	57.4%	50.2%	49.8%	57.8%	42.2%	69.8%	30.2%	73.5%	26.5%
Nordeste	34.2%	65.8%	41.8%	58.2%	50.7%	49.3%	60.6%	39.4%	69.0%	31.0%	73.1%	26.9%
Sudeste	57.4%	42.6%	72.8%	27.2%	82.8%	17.2%	88.0%	12.0%	90.5%	9.5%	92.9%	7.1%
Sul	37.6%	62.4%	44.6%	55.4%	62.7%	37.3%	74.1%	25.9%	80.9%	19.1%	84.9%	15.1%
Centro-Oeste	37.2%	62.8%	50.9%	49.1%	70.7%	29.3%	81.3%	18.7%	86.7%	13.3%	88.8%	11.2%
BRASIL	45.1%	54.9%	56.0%	44.0%	67.7%	32.3%	75.5%	24.5%	81.2%	18.8%	84.4%	15.6%

Fonte: IBGE – Censo Demográfico (1960; 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

(1) População recenseada.

(2) População residente.

Quando observamos a realidade nordestina, verificamos que a composição da população urbana e rural é bastante distinta. A região era essencialmente rural até a

década de 1970, ou seja, registrava as maiores taxas de concentração da população em áreas rurais. Esse cenário modifica-se a partir da década de 1980.

Acerca disso, as taxas registradas pelos censos demográficos entre 1960 e 1970 evidenciavam que mais da metade da população da Região Nordeste residia em áreas rurais (mais precisamente, 65,8%, em 1960, e 58,2%, em 1970). Em certa medida, esse aspecto reforça o processo tardio de urbanização ocorrido na região. Como aponta Santos (1993, p. 63), o povoamento extemporâneo, “assentado em estruturas sociais arcaicas, atua como freio [às] mudanças sociais e econômicas, acarreta retardo na evolução técnica e material e desacelera o processo de urbanização”. Tal situação confirma a reduzida dinamicidade do processo de urbanização comparado a Região Sudeste.

Nesse caso, concordamos que, nos princípios da expansão urbana no território nacional, havia a seguinte configuração: de um lado, as regiões economicamente mais desenvolvidas, com forte intensificação do meio técnico-científico; de outro lado, as regiões deprimidas, com baixos níveis de renda e com modernização agrícola praticamente inexistente, pontual ou incompleta, além do predomínio da relação tradicional dicotômica rural-urbano (SANTOS, 1993). A Região Nordeste, nesse contexto, apresentava as características de uma região urbana deprimida.

A análise da estruturação fundiária¹² da região nos oferece subsídios interessantes para entendermos a diversidade regional na qual o processo de urbanização desenvolveu-se. A esse respeito, a prevalência do grande latifúndio contribuiu para a formação de grupos oligárquicos que exerciam forte poder e controle em inúmeras cidades e suas regiões no interior do sertão nordestino. Tal fato, recorrente em um passado recente, persiste na atualidade, sobretudo nos pequenos e médios centros urbanos que compõem a rede urbana interiorizada (ARAUJO, 2000; ANDRADE, 2004).

Atrelada a todo esse conjunto de condicionantes políticos e econômicos, há, ainda, a influência das condições naturais (escassez de água; irregularidade das

¹² Ao pontuarmos tal aspecto, temos a finalidade de destacarmos a sua importância para a compreensão da realidade nordestina pregressa e atual. Entretanto, no escopo de nossa perspectiva de análise, não cabe nos aprofundarmos no tema em questão. Por isso, indicamos, como referências, o estudo realizado por Francisco de Oliveira (1987) e intitulado *Elegia para uma re(li)gião: Sudene, Nordeste, planejamentos e conflitos de classes*, tal como a pesquisa desenvolvida por Manuel Correia de Andrade (2005) e intitulada *A terra e o homem no Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste*.

chuvas; secas severas, dentre outras), as quais dificultam o processo de povoamento da região (ANDRADE, 2004). Essa situação colaborou para que, inicialmente, a faixa litorânea apresentasse um expressivo povoamento em relação ao interior da região. Porém, tal quadro modificou-se: atualmente, o sertão nordestino apresenta elevada densidade demográfica (BEZERRA, 2016).

Todos esses condicionantes históricos (naturais, estruturais, políticos, populacionais e, sobretudo, econômicos) de formação e ocupação da Região Nordeste refletiram, decisivamente, na organização e na estruturação de sua rede urbana. Isso porque o desdobramento desse processo teve como resultado uma rede urbana funcionalmente desorganizada. Como demonstrado pelo estudo feito pelo IBGE, em 1972, intitulado *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, a rede urbana nordestina caracterizava-se, à época, por um conjunto de

metrópoles regionais hipertrofiadas e altamente centralizadoras de população e equipamentos de distribuição de bens e serviços. Existem poucos centros regionais (21 centros de nível 2), geralmente subequipados, e grande número de pequenos centros locais mais ligados as atividades tradicionais do meio rural. A extrema deficiência dos meios de circulação não possibilita a formação de fluxos regulares entre os centros urbanos. A pequena industrialização das cidades não capitais e a inexistência de empresariado local são também responsáveis pela fraqueza econômica e pequeno poder de direção da vida regional que têm os centros urbanos nordestinos [...] (IBGE, 1972, p. 17-18).

Infere-se, portanto, que, até então, as relações estabelecidas entre os centros urbanos nordestinos eram, sobretudo, inter-regionais, apresentando pouco dinamismo. Contudo, iniciativas pautadas na promoção do desenvolvimento da região desencadeariam, nas décadas seguintes, uma maior aceleração do processo de urbanização, contribuindo para a reconfiguração de suas dinâmicas.

A permanência do modelo primário-exportador, como principal setor impulsionador do desenvolvimento e do dinamismo econômico da Região, enfraquecia-se, devido ao franco crescimento da região Sudeste, baseado na expansão da atividade industrial. Dessa forma, havia a necessidade de criar-se estratégias a fim de promover-se o crescimento do Nordeste, retirando-o do atraso. Em virtude disso, foi elaborado, pelo Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), sob a coordenação de Celso Furtado, um relatório-base com propostas destinadas a estimular a industrialização da região (ARAUJO, 2000). Durante esse período, foi criada a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

(SUDENE)¹³, órgão centrado no crescimento da região, por meio de ações de planejamento regional. Segundo Araújo (2000, p. 32), as ações iniciais da SUDENE

[concentraram] esforços e recursos federais na realização de estudos e pesquisas sobre a dotação de recursos naturais do Nordeste (em particular de recursos minerais) e na ampliação da oferta de infraestrutura econômica (transportes e energia elétrica, sobretudo). Tais investimentos tiveram um papel importante para o posterior dinamismo dos investimentos nas atividades privadas, tanto no setor industrial como no setor terciário.

Como resultado desses esforços, o Nordeste deixou de ser apenas exportador de bens de economia não duráveis, transformando-se em uma região especializada na produção industrial de bens intermediários. Nesse cenário, merece destaque a instalação “do pólo petroquímico de Camaçari, na Bahia, e do complexo minero-metalúrgico, no Maranhão, sem falar do pólo de fertilizantes de Sergipe, do complexo da Salgema em Alagoas, da produção de alumínio no Maranhão, dentre outros” (ARAÚJO, 2000, p. 44).

Além da inserção dos polos industriais mencionados, uma característica essencial da economia nordestina diz respeito ao papel do setor público no dinamismo econômico dos centros urbanos de sua rede. De acordo com Araújo (2000, p. 46), a participação desse setor contribuiu para que houvesse o crescimento das atividades econômicas de “bens de imóveis e serviços às empresas, atividades financeiras, produção de energia elétrica e abastecimento de água, serviços comunitários sociais e pessoas e comércio” por toda a região, implicando dessa maneira no quadro funcional da rede urbana.

Ademais, a construção de rodovias na região, em âmbito tanto federal quanto estadual, permitiu uma maior integração econômica do Nordeste com as outras regiões do país (CANO, 1989; CLEMENTINO, 1995; ARAUJO, 2000). Merece destaque a implantação da rodovia BR-116, que atravessa o Brasil, com mais de 4 mil quilômetros de extensão, com início na cidade de Fortaleza, no Estado do Ceará, e com término no Estado do Rio Grande do Sul, na fronteira com o Uruguai. Essa

¹³ A criação dessa importante agência para o desenvolvimento do Nordeste foi idealizada pelo economista paraibano Celso Furtado, integrante do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN). Os objetivos e os fatores que subsidiaram a construção da referida superintendência estão especificados em relatório produzido pelo grupo GTDN, publicado em 1959 e intitulado “Uma política de desenvolvimento Econômico para o Nordeste”.

ampliação do sistema viário, na região, favoreceu o escoamento da produção, bem como permitiu o estabelecimento de relações comerciais entre os centros urbanos.

Tais crescimento e modernização atingiram de forma distinta o Nordeste brasileiro, pois muitos subespaços nordestinos ainda são resistentes às mudanças, principalmente as zonas cacauzeiras; canavieiras e no sertão. Conforme assevera Araújo (2000, p. 00), o processo de modernização dessas áreas ocorreu de forma “restrita, seletiva, o que ajuda a manter um padrão predominantemente tradicional”.

Além da imposição desses obstáculos, nas áreas supracitadas, sobretudo no sertão nordestino, a principal atividade econômica – a agricultura – sofre com a escassez de água e com a irregularidade das chuvas. Como a base do sustento de inúmeras famílias consiste no cultivo e na comercialização de grãos, leguminosas e hortaliças, durante os períodos de seca severa, o poder aquisitivo e o padrão de consumo, o qual é já baixo, altera-se drasticamente.

Com o objetivo de mitigar essa problemática, o Governo Federal subsidiou, ao longo dos anos, importantes programas de transferência de renda mínima à população que se encontrava em situação de miséria e pobreza. Dentre tais programas, denominados de Programas Assistenciais de Governo, destacamos a ampliação da ação previdenciária para o trabalhador rural (1971); o Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar – PRONAF (1995); o Programa Nacional de Crédito Fundiário – PNCF (2003); Programa Bolsa Família – PBF (2003) (ARAÚJO, 2000). De forma concomitante ou não, havia, igualmente, a elaboração de políticas setoriais, com ações de curto prazo ou, ainda, com ações destinadas a atender ao planejamento regional mediante destinação de recursos a longo prazo.

A heterogeneidade da rede urbana interiorizada do Nordeste se faz presente na sua atual configuração, pois várias de seus centros urbanos existem “focos modernos convivendo ou não com estruturas econômicas tradicionais” esse quadro geral incide na definição das diferentes trajetórias e dinâmicas econômicas (ARAÚJO, 2000, p. 52). Além de provocar rebatimentos na estruturação de sua rede urbana.

Buscando sintetizar as transformações pelas quais a rede urbana nordestina passou ao longo de aproximadamente quarenta anos, um estudo sobre a regiões de influência das cidades, publicado em 2007, enfatiza que

As principais mudanças no período devem-se ao adensamento, ou mesmo à emergência, de redes em territórios de ocupação anteriormente rarefeita e ao fortalecimento do papel das capitais estaduais, um processo já sinalizado no

estudo de 1978, que tende a fazer com que as redes acompanhem os limites estaduais. Além disso, o surgimento de novos centros de nível intermediário provoca subdivisão das áreas de influência dos grandes centros, no período entre 1966 e 2007. (IBGE, 2007, p. 17).

Esse novo padrão de articulação por meio das redes é reflexo do processo de readequação das formas de organização da produção global, provocando o redirecionamento de importantes atividades econômicas e fazendo emergir, desse modo, novas centralidades urbanas, o que possibilitou “[...] a difusão de características restritas as metrópoles em espaços urbano-regionais de cidades de menor porte” (BEZERRA, 2020, p. 393). De fato, temos a consolidação do processo de metropolização atuando na conformação de morfologias regionais no interior do sertão nordestino.

Tais transformações suscitadas pela metropolização do espaço, em virtude do processo de reestruturação econômica e produtiva, permitiram que grupos empresariais importantes em âmbito nacional e/ou internacional fossem inseridos em centros urbanos de menor porte. Isso afetou consideravelmente suas interações e articulações com outros espaços urbanos, promovendo uma integração regional. Ademais, a intensa movimentação do capital produtivo fez com que as atividades tradicionais perdessem seu grau de importância, conferindo maior relevância às atividades dos setores da construção civil, do agronegócio, da produção de fontes de energia renováveis e ampliação do setor de comércio e serviços especializados.

O setor da construção civil ganha destaque devido à elaboração e à execução de grandes projetos urbanos, além, é claro, das políticas públicas voltadas à redução do problema do *déficit* habitacional no país, por meio do *Programa Minha Casa Minha Vida* (PMCMV). Esse último, inclusive, tem sido responsável pela expansão urbana de inúmeras cidades do interior do Nordeste.

Com relação ao agronegócio, de acordo com Elias (2011), as transformações geradas pela difusão dessa atividade pelo nordeste brasileiro têm provocado profundas mudanças na reorganização de seus territórios. A autora aponta para o surgimento das Regiões Produtivas Agrícolas (RPAs)¹⁴:

¹⁴ As regiões produtivas agrícolas são arranjos territoriais produzidos a partir do estabelecimento das redes agroindustriais no território brasileiro. As RPAs concentram vultuosos investimentos do capital mundializado. Em síntese, Elias (2011, p. 153), afirma que “nelas encontram-se partes dos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação de importantes *commodities* agrícolas, evidenciando a dinâmica territorial do agronegócio”. Para maiores informações, consultar: Elias (2011; 2015; 2017).

Nas RPA's, as grandes corporações concernentes às redes agroindustriais são os maiores agentes produtores do espaço agrário e urbano. Como consequência de tais processos, intensificam-se as relações campo-cidade e a urbanização, uma vez que as redes agroindustriais necessitam também de processos que se dão no espaço urbano próximo às áreas de produção agrícola e agroindustrial, incrementando o crescimento de cidades totalmente funcionais ao agronegócio, as quais passam a ter novas funções, tal como a de gestão desse agronegócio globalizado. Processa-se, em última instância, a produção de territórios especializados e corporativos inerentes a esse agronegócio. (ELIAS, 2011, p. 153).

O estabelecimento dessas regiões agrícolas, na rede urbana interiorizada do Nordeste, confere um caráter de complementariedade aos espaços urbano e rural das chamadas “cidades do agronegócio”. Além disso, as riquezas produzidas com a instalação dos complexos agroindustriais pouco refletem o efetivo crescimento econômico dessas cidades, visto que a receita gerada muitas vezes não circula na região, sendo destinada a outros lugares. Embora seja o setor com maior taxa de empregabilidade formal, é também o que registra os menores salários.

Outro ponto relevante nessa modernização das dinâmicas espaciais da rede urbana nordestina, concerne à expansão da cobertura do ensino superior para o interior dessa região. A ampliação dos *campi* das Instituições de Ensino Superior (IES) públicas federais e dos Institutos Federais de Ciência e Tecnologia de educação em nível médio e profissional impulsionou o crescimento regional. Segundo Araújo (2013), em 2002, a distribuição dos *campi* das principais universidades do país estava centralizadas na Região Sul e na Região Sudeste e na faixa litorânea brasileira (43 *campi* exatamente). Com a implantação do Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI), houve um crescimento na distribuição desses *campi* pelo território nacional, chegando-se, em 2010, a 230 espalhados pelas unidades da federação.

Na Região Nordeste, ocorreu a criação das seguintes universidades federais: no Estado da Bahia, a Universidade Federal do Sul da Bahia – UFSB (criada em 2013) e a Universidade Federal do Oeste da Bahia – UFOB (2013); no Estado do Ceará, a Universidade Federal do Cariri – UFCA (2013) e a Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB (2010); no Estado de Pernambuco, a Universidade Federal do Vale do São Francisco – UNIVASF (2002); e, no Estado do Rio Grande do Norte, a Universidade Federal Rural do Semi-Árido – UFRSA (2005). Do ponto de vista regional, a criação dessas instituições representou

a “interiorização e a desconcentração regional, o que possibilitou o acesso ao ensino superior a milhares de pessoas, que dado o padrão anterior, não conseguiriam tal oportunidade (ARAÚJO, 2013, p. 168). Vale salientar, também, que esse processo de expansão auxiliou a redução das desigualdades regionais e a dinâmica urbana.

Outra fonte que provocou o redimensionamento das dinâmicas espaciais no interior da rede urbana nordestina, ao lado do vigor da construção civil, da interiorização da educação superior e da atuação do agronegócio, foi o crescimento do comércio e dos serviços, em virtude da elevação da renda¹⁵ das famílias:

Com a renda em crescimento, o consumo se dinamizou. Mas vale destacar que o dinamismo do consumo estimulou, em um segundo momento, o investimento. Não se conseguirão entender as mudanças recentes na vida econômica do Nordeste sem examinar esse outro componente. Indústrias de alimentos e bebidas, de bens duráveis, por exemplo, buscaram se instalar ou se ampliar para produzir na região, em especial em suas cidades médias. As grandes redes de supermercados e os shopping centers também se multiplicaram nesses locais, a fim de disputar os novos consumidores. (ARAÚJO, 2014, p.547).

Essa reestruturação urbana e regional – provocada pela ampliação da oferta de serviços de saúde, educação, lazer e outros e do comércio de mercadorias e produtos diversificados – desencadeou um certo grau de dependência regional por parte das cidades de menor dinamismo, em relação ao polo regional sob sua influência, bem como alterou as interações espaciais entre eles.

Em suma, podemos afirmar que a rede urbana interiorizada do Nordeste adquiriu uma maior complexidade funcional com o estabelecimento de novas articulações e relações espaciais entre os centros urbanos que a compõem. Cabe ressaltar, porém, que, a despeito de todo esse quadro de modificações, persistem as desigualdades sociais e regionais entre seus espaços urbanizados, aspecto que influencia a forma como se inserem na rede urbana.

Devemos considerar, ainda, que essas dinâmicas e morfologias resultantes do atual estágio de urbanização, caracterizado pela metropolização do espaço, necessita aliar o estabelecimento de políticas e instrumentos de planejamento que considerem

¹⁵Esse aumento da renda familiar de acordo com Araújo (2014), está ligado a uma série de condicionantes, como: a ampliação da disponibilidade de crédito; as políticas públicas de ampliação do PBF; a capacidade de geração de empregos formais, são alguns dos elementos especificados pela autora que contribuíram para uma certa ampliação da renda e, conseqüentemente, do consumo, implicando em formas de investimentos.

“o território em sua totalidade, que garanta às unidades perspectivas financeiras, orçamentárias, programáticas, vantagens tarifárias e, fundamentalmente, o diálogo articulado entre as múltiplas e diversas escalas que operam nesses espaços” (MOURA, 2013, p. 37).

A conformação da rede urbana brasileira no espaço geográfico está relacionada ao modo de organização do território, visto que é sobre o conjunto de centros urbanos dessa rede que incidem a elaboração e a execução de políticas públicas, bem como ocorre a atuação dos diferentes agentes econômicos e sociais (REGIC, 2008; GARCIA; SIMÕES, 2014). Uma melhor integração das ações planejadas e/ou executadas para alcançar um aprimoramento do ordenamento do território perpassa a compreensão sobre a estrutura espacial sob a qual os mecanismos e os instrumentos de gestão e planejamento irão atuar com a finalidade de promover o desenvolvimento das espacialidades.

2.3 REDE URBANA, DINAMISMO REGIONAL E ARRANJOS INSTITUCIONAIS

Ao analisarmos a institucionalização das Regiões Integradas, objeto de estudo desta pesquisa, percebemos que a gestão do território, realizada por intermédio do Estado, exerce um tipo de regionalização do território. Como salienta Egler (2008), isso ocorre porque há uma sobreposição da gestão sobre as estruturas locais. Essa perspectiva é influenciada pela própria conformação da rede urbana nacional, pois, como demonstra o estudo sobre as regiões de influências das cidades (REGIC, 2008), a atuação do Estado decorre de uma “centralidade” presente na configuração da rede urbana brasileira.

Nesse sentido, a forma de conceber-se a gestão do território está submetida às transformações de sua ordem urbana, tendo-se em vista as mudanças socioespaciais, o aumento do contingente populacional, a pressão sobre os serviços públicos e o aumento da autonomia dos governos locais. O estabelecimento desse cenário passou a defrontar-se com temas que ultrapassam os limites pré-definidos pela sua institucionalidade (ROLNIK; SOMEKH, 2003).

Desse modo, para compreensão do funcionamento da gestão do território nacional via elaboração, implementação e execução de políticas territoriais, torna-se imperativo entender o contexto de estruturação do federalismo brasileiro e suas escalas de atuação (nacional, regional e local), isto é, como se configura a articulação

entre as escalas e os níveis de governo (federal, estadual e municipal), em uma rede urbana complexa com necessidades diversas, em particular o caso piauiense com suas singularidades.

Nesse contexto, a forma de conceber-se a gestão do território e sua materialização no espaço geográfico se operacionaliza por meio de uma determinada regionalização do espaço, que, no setor do planejamento, como afirma Rochefort (1982), adquire uma função diferente de acordo com a finalidade empregada. Essa regionalização pode ser usada para designar-se somente uma reorganização do espaço geográfico ou para levar em consideração apenas algumas de suas características, com o objetivo de promover-se uma reorganização administrativa.

Por outro lado, pode-se ampliar o sentido de uma regionalização quando se busca realizá-la com o intuito de mitigar as desigualdades regionais a fim de reequilibrar as disparidades existentes, tomando-se como ponto de partida o desenvolvimento regional e a distribuição de renda, dentre outros aspectos (ROCHEFORT, 1982). Acerca disso, é importante ressaltar que nem sempre essa perspectiva de regionalização que visa à redução das desigualdades regionais irá lograr êxito em sua execução; no entanto, torna-se uma alternativa viável para enfrentar-se as problemáticas existentes no interior do território brasileiro, com suas características diversificadas e com suas profundas desigualdades.

A análise da realidade brasileira demonstra que, ao longo da história de sua formação, foram realizados diferentes tipos de regionalizações, com finalidades diversas, levando-se em consideração diferentes critérios para a sua elaboração¹⁶. Dentre as regionalizações amplamente difundidas, há, por exemplo, a Divisão Regional do Brasil baseada nos aspectos físicos naturais, elaborada por Delgado de Carvalho, em 1913. A regionalização do país segundo a dimensão econômica e as formas de ocupação do território, idealizada por Pedro Geiger, no ano de 1964. Nessa regionalização, a região não é concebida de forma isolada, mas integrada à totalidade do espaço geográfico (CRUZ, 2020; HAESBAERT, 2020).

¹⁶ Ressalta-se a realização de outras regionalizações, conforme salienta Contel (2014, p. 03), tais como “a de André Rebouças (1889), dividindo o país em ‘10 áreas agrícolas’; Elisée Reclus (1893), dividindo o país em 8 regiões; Said Ali (1905), propondo 5 regiões para o Brasil; Delgado de Carvalho (1913), cuja proposta serviu de base para a primeira divisão oficial”. No entanto, não nos deteremos em detalhes maiores sobre tal tema, em razão do escopo de análise desta pesquisa. Para mais informações a esse respeito, consultar Contel (2014).

A divisão regional elaborada por Geiger, em 1964, enfatizava a expansão industrial, bem como a difusão da rede de transportes pelo país. Em decorrência desses fatores, a estrutura organizacional do território brasileiro pressupunha uma hierarquia urbana, tendo como núcleos polarizadores as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro (HAESBAERT, 2020). Ao ressaltar a expansão industrial e a estruturação da rede viária, em sua regionalização, o autor explica que tais elementos são condicionantes importantes para o estabelecimento das interações espaciais e econômicas entre os núcleos urbanos existentes.

Conforme Geiger (1964), no interior da região polarizada pelas capitais estaduais supracitadas, isto é, na Região Sudeste do território nacional, emergia um espaço industrial urbano constituído pelas cidades de Cabo Frio, Santos, Rio de Janeiro, Juiz de Fora, São Paulo, Sorocaba e Piracicaba. Essa configuração espacial assemelhava-se àquela denominada por Sandra Lencioni de *megarregião*, espacialidade urbana de grande extensão territorial, caracterizada pela intensificação dos fluxos e das dinâmicas urbanas, em razão do processo de metropolização do espaço geográfico (LENCIONI, 2011; HAESBAERT, 2020).

Outra regionalização do território foi desenvolvida em 1972, pela geógrafa Bertha Becker, utilizando como critério para a sua definição a teoria dos sistemas em conjunto com a ideia de desenvolvimento proporcionada pelos centros de inovações presentes no país (HAESBAERT, 2020). Por meio de sua análise, a autora reconheceu a existência de dois centros de comando de decisão do território, as metrópoles de São Paulo e do Rio de Janeiro e constatou que o dinamismo capitaneado por tais centros e suas respectivas regiões metropolitanas comandavam a organização espacial do sistema urbano nacional, com a “periferia” integrando-se de forma diversa (BECKER, 1972).

Tal regionalização, fundamentada no caráter concentrador das metrópoles de comando nacional (Rio de Janeiro e São Paulo), assume uma nova dimensão de análise, com a interpretação crítica produzida, em 2001, por Milton Santos e Maria Laura Silveira. De acordo com os autores, o território brasileiro apresenta uma desigual espacialização dos incrementos introduzidos por intermédio da difusão do meio-técnico-científico-informacional.

A inserção de novas tecnologias, a produção diversificada de insumos e o estabelecimento tanto de novas relações de trabalho quanto de padrões econômicos encontram-se dispostos desigualmente pelo território. Esse cenário de intensas

inovações convive com profundas disparidades regionais, sendo consequência, também, da herança histórica de formação do país. Conforme Santos e Silveira (2001), o caráter centralizador da “Região Concentrada” (denominação essa criada pelos autores para designar o Sul e o Sudeste do Brasil) promove uma situação de crescimento econômico desigual, inclusive no interior mesmo dessa região.

As regionalizações especificadas anteriormente buscaram vincular aos seus critérios de definição elementos relacionados ao fenômeno urbano, estivessem eles ligados direta ou indiretamente ao processo. Em uma leitura mais ampla da questão, nota-se que a divisão regional do território brasileiro – realizada a partir da consideração de tais parâmetros atravessados pelas dinâmicas urbanas e/ou por suas derivações – termina por influenciar, por exemplo, a definição de estratégias de gestão do território, assim como a implementação de políticas públicas pregressas e recentes no país¹⁷.

Constata-se que toda tentativa de regionalização reflete um dado momento histórico, bem como busca capturar as constantes mudanças às quais está submetido o espaço geográfico – neste caso, o brasileiro. Dessa maneira, o surgimento das diferentes configurações espaciais, no território nacional, decorre da produção social e histórica do espaço (SANTOS, 1997; CRUZ, 2020):

Essas configurações são refeitas pelas sociedades a cada momento, seja do ponto de vista de sua existência material, seja no que concerne a seus usos, seus sentidos e seus significados. As configurações geográficas ligam-se umbilicalmente às geografias produzidas pelo processo de espacialização das forças produtivas e das condições gerais de produção no território. (CRUZ, 2020, p. 32).

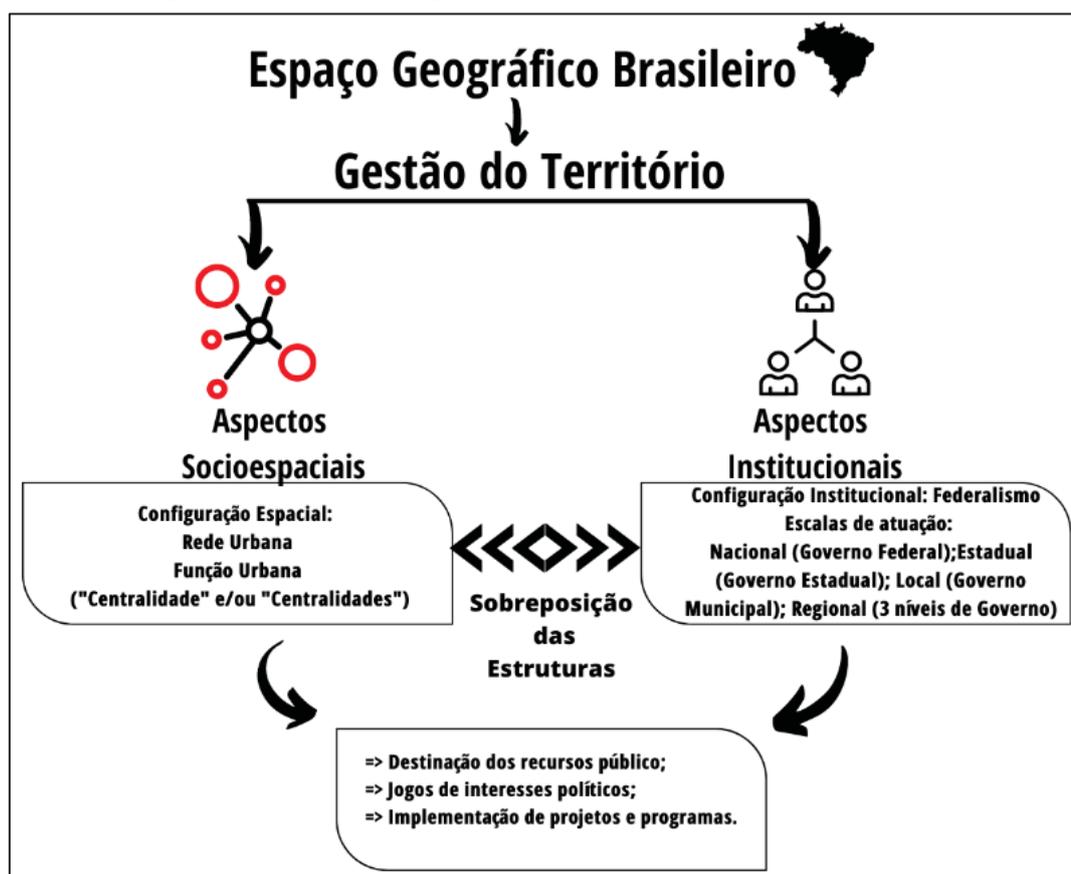
A espacialização das forças produtivas e das condições de produção mencionadas pela autora são materializadas no espaço geográfico brasileiro por meio do estabelecimento de uma rede de núcleos urbanos que exercem influência entre si e em seu entorno (englobando os espaços rurais e urbanos). Além disso, essa distribuição de forças ocorre de forma desigual, na medida em que determinadas porções do território têm o domínio e o controle dos processos.

¹⁷ A síntese aqui efetuada a respeito das leituras geográficas sobre as propostas de regionalização do território nacional não compreende a sua totalidade, tampouco apresenta detalhes aprofundados sobre suas preposições; no entanto, oferece subsídios importantes para compreendermos as transformações ocorridas ao longo de sua história de formação e a sua influência na delimitação de políticas territoriais nas diferentes regiões geográficas.

Dessa forma, o estabelecimento da configuração espacial dos distintos núcleos urbanos no território nacional, isto é, a conformação da rede urbana brasileira englobando as metrópoles, capitais regionais, centros sub-regionais e centros de zona também pode ser traduzida, resguardadas as devidas proporções, em uma espécie de regionalização do espaço urbano nacional, tendo como uma de suas finalidades auxiliar o processo de gestão governamental, no que diz respeito, a alocação de recursos financeiros, implementação de projetos e programas institucionais e, ainda, na criação de políticas de crescimento econômico e desenvolvimento regional.

A Figura 02, demonstra, de forma sintética, um modelo esquemático que expressa a estrutura da gestão do território no espaço geográfico brasileiro, apresentando os aspectos de ordem socioespacial e institucional.

Figura 02 – Estrutura organizacional da gestão do território.



Fonte: Elaborada pelo autor.

Assim sendo, os estudos realizados sobre a rede urbana brasileira permitem identificar os fatores condicionantes dos processos socioespaciais inerentes às diferentes regiões do país. Essa análise sobre o fenômeno urbano também integra o plano de elaboração das políticas regionais fomentadas pelo poder público, mesmo

que, em alguns casos, as propostas institucionais elencadas divirjam em relação à realidade socioespacial para a qual foram estabelecidas, o que as torna ineficazes.

Dessa forma, a gestão do território deve ser estabelecida observando-se os distintos níveis de complexidade urbana das espacialidades constituídas no espaço geográfico brasileiro. Isso pressupõe a criação de organismos de gestão e políticas regionais compatíveis com sua conformação espacial (FIRKOWSKI, 2013). Tal ordenamento do território depende, em certa medida, de uma centralidade urbana que possibilite entender, por exemplo, como as dinâmicas dos sistemas regionais impactam o estabelecimento das forças produtivas, o aumento do potencial produtivo de determinadas porções do país, a localização dos investimentos governamentais e privados, a implantação de programas de redução das desigualdades regionais e a própria intencionalidade política das ações propostas (EGLER, 2008; GRACIA; SIMÕES, 2014; MENDES, 2012).

Como evidencia a Figura 2, a gestão do território, exercida por meio das escalas de atuação do poder público, apresenta uma relação de complementariedade com os distintos centros urbanos que compõem a rede urbana nacional, visto que a materialização das ações de gestão pública intermediada pelo Estado ocorre sobre esses arranjos espaciais.

A presença do agente público nos distintos núcleos urbanos da referida rede tem por objetivo, por exemplo, oferecer atendimento e prestação de serviços essenciais à população, tal como recolher tributos para a manutenção da máquina pública e aplicar políticas estruturantes e de planejamento, dentre outros aspectos (MENDES, 2012; REGIC, 2020).

As esferas político-administrativas, a fim de suprirem as necessidades e as demandas impostas pela população, assim como manterem funcionando os serviços prestados, fazem uso da organização federativa visando a contemplar o ordenamento do território. De acordo com Castro (1996, p. 33), o federalismo brasileiro corresponde a

um pacto de base territorial, no qual grupos localizados organizam-se em busca da harmonização entre suas demandas particulares e os interesses gerais. Há, portanto, uma constante tensão nesse pacto, cabendo aos arranjos institucionais acomodar estes interesses e controlar os conflitos. Em outras palavras, trata-se de uma engenharia política que tem como objetivo a difícil tarefa de preservar a diversidade, unificando e conciliando objetivos, muitas vezes antagônicos. (CASTRO, 1996, p. 33).

Nesse caso, o federalismo brasileiro visa a equilibrar o jogo de forças políticas existentes no território. No entanto, essa realidade é desigual desde sua origem. O estabelecimento dessas forças políticas, além do seu poder de articulação e da consolidação de um certo poder hegemônico em determinadas regiões do país, reflete o seu próprio contexto histórico de formação, marcado por uma trajetória de controle e dominação, tanto política quanto econômica, por parte de grupos específicos da sociedade, principalmente em contextos regionais nordestinos.

Conforme Castro (1996, p. 36) “a história da formação político-territorial no país se fez com a acomodação dos interesses das oligarquias regionais através de sua participação, direta ou indireta, no governo central”. Tal cenário de embates de interesses continua fazendo parte da realidade política brasileira, constituindo o plano de fundo do estabelecimento das políticas públicas, inclusive daquelas de base regional em nosso território. A ampliação da malha institucional, ou seja, a presença mais efetiva das instâncias governamentais pelo país, intensificou-se a partir da década de 1970. De acordo com Castro (1996, p. 37), nesse período, ocorreu

a criação de novos órgãos, empresas, secretarias, etc., apesar de maior no nível federal, ocorreu também em suas escalas administrativas estadual, municipal e mesmo na regional (com suas especificidades) com consequente ampliação e superposição territorial de suas burocracias. (CASTRO, 1996, p. 37).

Essa sobreposição de mecanismos institucionais de gestão implicou uma relação de difícil cooperação entre os diferentes níveis governamentais. Tal realidade persiste até hoje, com raras exceções. Na atualidade, essa dificuldade de articulação tornou-se cada vez mais aparente, notadamente em relação à elaboração e à execução de políticas públicas regionais, sobretudo para as regiões detentoras de desigualdades socioespaciais acentuadas, como o Norte e o Nordeste brasileiro. Nessas porções do território, há o predomínio de uma rede de cidades constituída por espaços urbanos demograficamente concentrados e/ou dependentes de um núcleo de comando regional, com dinamismo econômico sustentado pelo setor de prestação de serviços. Além disso, do ponto de vista do poder de tomada de decisões e de captura de recursos, as estruturas administrativas são fragilizadas.

Nesse caso, para realizar-se uma melhor análise da gestão do território brasileiro, faz-se necessário retomar brevemente a sua trajetória de construção. Para que, possam compreender o estabelecimento dos mecanismos legais instituídos, as

motivações levadas em consideração para a sua criação e a difusão desses arranjos institucionais pelo território, como é o caso, por exemplo, das Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs).

Em virtude disso, o período que antecede a década de 1970 caracteriza-se por uma política institucional preocupada em estabelecer mecanismos de combate às calamidades públicas pertinentes dessa época, especialmente os danos provocados pela seca e pela ocorrência de endemias (EGLER; MATTOS, 2003). Durante a referida década, houve o estabelecimento do regime militar no país; tal momento histórico caracterizou-se pela concentração de poder no governo central, tendo sido criados os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs I e II) e instituídas as primeiras regiões metropolitanas em território nacional, alcançando-se um total de nove RMs (Belém, Recife, Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre). Saliencia-se que, inicialmente, a institucionalização das RMs era responsabilidade exclusiva do governo federal (CASTRO, 1996; AZEVEDO; ALVES, 2010; EGLER; MATTOS, 2003).

Tais iniciativas realizadas durante o regime militar foram impulsionadas pelo crescimento urbano vivenciado pelo país durante o período assinalado, com a população residindo, cada vez mais, em núcleos urbanos, devido ao aumento das migrações internas provocadas pela ascensão dos fatores econômicos e devido à consolidação do processo de industrialização. Desse modo, as estratégias de planejamento e os arranjos institucionais criados visavam a uma melhor distribuição, pelo território, tanto das atividades econômicas quanto dos recursos, a fim de reduzir-se as discrepâncias regionais (AZEVEDO; ALVES, 2010).

No entanto, essas disparidades acentuaram-se com a ampliação do processo de metropolização, o que provocou transformações dos espaços metropolitanos, bem como o surgimento de outras configurações espaciais no interior da rede urbana, como o aumento das cidades médias, a consolidação de polos de comando regional e a formação de aglomerações urbanas. O aumento do contingente populacional, o desmembramento de municípios e a criação de outros são alguns dos fatores que ajudam a explicar as modificações ocorridas no conjunto urbano brasileiro. Todo esse cenário provocou, também, o surgimento de novas demandas para atender-se às necessidades da população, o que implicou um redimensionamento das relações de cooperação entre os três níveis de governo.

Nessa conjuntura e com o estabelecimento do marco legal da Carta Magna de 1988, algumas mudanças importantes ocorreram: a criação das RMs passou a ser de competência dos entes federados estaduais; tornou-se possível instituir Regiões Integradas (RIDEs) entre municípios de distintos estados da federação; e, ainda, consolidou-se “[...] a valorização da instância municipal no trato dos problemas locais” (AZEVEDO; ALVES, 2010, p. 89). Isso pode ser verificado no Art. 25 § 3º e no Art. 43 § 1º da Constituição Federal:

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição:

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Art. 43. Para efeitos administrativos, a União poderá articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais.

§ 1º Lei complementar disporá sobre:

I - as condições para integração de regiões em desenvolvimento;

II - a composição dos organismos regionais que executarão, na forma da lei, os planos regionais, integrantes dos planos nacionais de desenvolvimento econômico e social, aprovados juntamente com estes. (BRASIL, 1988).

Como estabelecido pela legislação, reafirmava-se um compromisso de maior cooperação entre os três níveis de governo, inclusive com a criação de mecanismos para sua execução. Entretanto, não havia a definição de critérios formais e detalhados para a delimitação desses arranjos institucionais. Por isso, concordamos com Firkowski (2013, p. 32), segundo a qual há uma “ausência de critérios que tenham o conjunto federativo como horizonte”; a falta e/ou a deficiência desse direcionamento provoca um cenário de contradição em que “as estruturas espaciais se modificam de modo acelerado, [assim como] as estruturas administrativas continuam lentas e amarradas a uma realidade passada”.

O espaço geográfico brasileiro convive, em muitos casos, com uma discordância entre os processos e as dinâmicas que conformam suas espacialidades e os arranjos institucionais criados para promover-se a gestão do território. Além disso, salienta-se o jogo de interesse político e econômico na implementação das ações de planejamento e gestão nas diferentes escalas de governança que apresentam uma forte tendência a privilegiar as instâncias locais, adquirindo um caráter personalista (político-partidário).

Nessa lógica, a fim de compreender-se o funcionamento da estrutura organizacional do Estado brasileiro, no que se refere à articulação entre os níveis de governo que compõem a malha institucional, deve-se levar em consideração: a) a função e o significado dessa institucionalidade na organização do território; b) o seu grau de influência nas negociações realizadas para a alocação de investimentos públicos; e c) o seu poder de articulação nas disputas regionais e/ou locais para o provimento de recursos públicos (CASTRO, 1996).

Desse modo, o estabelecimento das regiões integradas pelo território nacional, como a RIDE – Grande Teresina, representou uma mudança na forma de conceber-se a gestão do território, pois ofereceu a possibilidade de a União articular ações em um mesmo complexo geoeconômico e social, com a finalidade de promover o seu desenvolvimento e reduzir as desigualdades regionais (EGLER, 2010). De acordo com Egler, Batista e Mattos (2014, p. 04), o surgimento desse tipo de arranjo institucional busca rediscutir

a necessidade do planejamento, agora para uma realidade espacial diferente, preponderantemente urbana. Tais arranjos congregam diversos agentes locais, regionais e centrais, cujos interesses são considerados nas decisões de gestão, identificando-se a abertura de um caminho para a reestruturação do federalismo brasileiro. (EGLER; BATISTA; MATTOS, 2014, p. 04).

O modelo das RIDEs diferencia-se das RMs, pois o seu poder de articulação está circunscrito apenas a dois níveis diferentes de governo (estadual e municipal). Além disso, esse arranjo institucional termina por privilegiar a implementação das ações de planejamento e gestão para o núcleo urbano de maior dinamismo econômico, ainda que haja a necessidade de adoção de estratégias de cooperação entre os agentes envolvidos, tendo-se em vista o compartilhamento de problemas urbanos que ultrapassam os limites administrativos (MARTINS et al, 2010).

Nesse caso, a formulação das RIDEs revela uma perspectiva do federalismo brasileiro pautado na cooperação. Segundo Farah (2003, p. 83), “esse federalismo cooperativo se caracteriza pela ação conjunta de diferentes níveis de governo e pela relativa autonomia das unidades subnacionais – estados e municípios – em termos decisórios e de recursos”. Ratificando essa importância, Andrade (2010) destaca alguns dos aspectos positivos de um federalismo baseado:

na cooperação, no reconhecimento mútuo da integridade dos pactuantes e na copresença, em um mesmo território, de diversos poderes que procuram organizar, unificar e conciliar os objetivos e interesses divergentes a fim de controlar, acomodar e mitigar os dilemas e conflitos competências e conceituais ocasionados pela necessidade de unificar as diferenças constituindo uma unidade espacial, o “todo” federativo, capaz de preservar e respeitar as diversidades e assegurar a autonomia relativa de seus membros e evitar a hegemonia de um agente ou poder sobre os demais. (ANDRADE, 2010, p. 06).

Qualificado por uma descentralização político-administrativa e por uma gestão democrática, o federalismo cooperativo contrapõe-se ao padrão centralizador do período que antecedeu a Constituição Federal de 1988 e instaura a elaboração de elementos que valorizam uma cooperação vertical ou horizontal entre os níveis governamentais (ABRÚCIO; SANO, 2013).

Entretanto, cabe salientar que a referida cooperação entre os entes federados nas institucionalidades descritas, principalmente no caso das Regiões Integradas, ainda enfrenta dificuldades para a sua plena efetivação. Uma das explicações dessa situação está relacionada ao jogo de interesses dos diferentes agentes que atuam nos espaços em questão, pois tais interesses podem convergir ou divergir a depender da dimensão dos ganhos adquiridos no processo colaborativo.

O resultado de todo esse processo pode ser satisfatório a todos os atores nele envolvidos, ou, como na maioria dos casos, privilegiar os interesses daqueles agentes com maior representatividade e poder de atuação. Essa perspectiva contraditória e desigual de divisão de forças entre as escalas de governo acaba provocando efeitos danosos na implementação das políticas públicas. Embora haja o marco legislativo que viabiliza uma gestão do território baseada na cooperação, ainda se constata a persistência do caráter centralizador da escala federal.

Nesse contexto, torna-se imperativo verificar qual o lugar ocupado pelas institucionalidades regionais criadas, mais especificamente as Regiões Integradas, com destaque especial para a RIDE – Grande Teresina, no arcabouço das políticas regionais fomentadas pelo poder público. Além do arranjo institucional mencionado, o território nacional conta, ainda, com a RIDE do DF e seu entorno e com a RIDE – Petrolina/Juazeiro¹⁸.

¹⁸ A RIDE do DF e seu entorno foi a primeira Região Integrada criada pela União, por meio da Lei Complementar nº 94 de 19 de fevereiro de 1998. O arranjo engloba Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cavalcante, Flores de Goiás, Goianésia, Niquelândia, São João d’Aliança, Simolândia e Vila Propício, no Estado de Goiás, e Arinos e Cabeceira Grande, no Estado de Minas Gerais. Já a

Dessa forma, os arranjos institucionais elencados passaram a integrar-se ao conjunto de áreas prioritárias das políticas de desenvolvimento regional elaboradas pelo governo federal. Nesse caso, as ações desenvolvidas por meio da elaboração dos planos e dos programas governamentais, principalmente os de caráter regional, devem, em tese, mitigar os problemas comuns compartilhados por esses espaços, promovendo o seu desenvolvimento e a redução de suas desigualdades (ANDRADE, 2010; BRANDÃO, 2019; ALVES; ROCHA NETO, 2014).

O debate acerca da questão regional, bem como a elaboração de políticas voltadas a esse tema, figurou em momentos diversos na agenda governamental do país. Conforme Alves e Rocha Neto (2014), as estratégias e as formulações de políticas regionais apresentaram períodos de maior destaque, assim como longos anos de estagnação. De acordo com os autores, o contexto no qual a questão regional ganha maior visibilidade na agenda pública brasileira é demarcado:

Desde o final dos anos 1930, as iniciativas de planejamento e implementação de políticas de desenvolvimento no Brasil estiveram associadas a preocupações com a ocupação dos vazios territoriais e, em alguma medida, com a redução das desigualdades regionais. De forma específica, as políticas regionais estiveram no centro da agenda nacional entre as décadas de 1950 e 1970, passando por um enfraquecimento paulatino durante toda a década de 1980 e culminando com sua derrocada no final dos anos 1990. Embora sempre presente no meio acadêmico, o debate sobre esse tema foi retomado na agenda de governo somente nos primeiros anos da década passada. (ALVES; ROCHA NETO, 2014, p. 311).

Como enfatizado pelos autores, no período assinalado entre as décadas de 1950 a 1970, as iniciativas voltadas à implementação de políticas regionais estiveram no centro do debate político, tendo sido influenciadas pelo contexto de crescimento econômico vivenciado pelo país. Além disso, segundo Diniz e Crocco (2006 p. 09), a estruturação das políticas regionais apresentava, nesse período, um caráter *top down*, isto é, “com ênfase na demanda e na correção das disparidades inter-regionais”. Nesse sentido, as teorias elaboradas sobre o assunto postulavam que o desenvolvimento das distintas regiões dependia do dinamismo externo, bem como de sua posição geográfica no interior do sistema regional. Essa forma de conceber-se o

RIDE Petrolina/Juazeiro foi criada pela Lei Complementar nº 113 de 19 de setembro de 2001, abrangendo os municípios Lagoa Grande, Orocó, Petrolina, Santa Maria da Boa Vista, no Estado de Pernambuco, e os municípios de Casa Nova, Curaçá, Juazeiro e Sobradinho, no Estado da Bahia. Até a finalização desse texto, o processo de aprovação da Lei Complementar efetivando a criação da RIDE – Campina Grande/ Caruaru encontrava-se em trâmite.

desenvolvimento regional provocou uma ação desproporcional em relação à distribuição de recursos. Houve, assim, uma maior concentração de investimentos em determinadas regiões em detrimento de outras, o que acentuou, por exemplo, as desigualdades regionais pré-existentes (DINIZ; CROOCO, 2006).

Nesse contexto e com a finalidade de oferecer-se suporte à implantação das ações governamentais com vistas à redução das desigualdades regionais, vários órgãos institucionais foram criados. No caso específico da Região Nordeste, podemos destacar: a criação da Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF), em 1948; o Banco do Nordeste do Brasil (BNB), em 1951; e a SUDENE, em 1959. Com a promulgação da Constituição de 1988, foram instituídos os fundos constitucionais para as Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, sendo o órgão responsável pelo gerenciamento do fundo nordestino o BNB (DINIZ, 2002); (CAMPOLINA, 2014).

No entanto, com a chegada da década de 1990, assistimos a um verdadeiro enfraquecimento das ações voltadas ao atendimento às demandas das políticas regionais, como destaca Campolina (2014):

[...] o que se assistiu na década de 1980 e 1990 foi o desmantelamento das políticas regionais, com a extinção da SUDENE e da SUDAM, recriadas, posteriormente, como agências. Os fundos constitucionais, por sua vez, ficaram subordinados à necessidade de controle fiscal, não sendo aplicados em sua totalidade. (CAMPOLINA, 2014, p. 346).

Além desse enfraquecimento das ações voltadas ao atendimento das políticas regionais do país, houve, também, uma mudança de perspectiva, no que diz respeito ao desenho assumido pelas políticas regionais, passando a ser caracterizada como uma estrutura *botton-up*. A partir dessa nova estruturação, privilegiava-se a competitividade e a capacidade produtiva endógena das economias regionais e locais. O estabelecimento desse novo cenário refletia a necessidade de os espaços regionais serem inseridos no mercado internacional, sendo considerado um elemento central para alcançar-se o desenvolvimento pleno das regiões (DINIZ; CROOCO, 2006).

Em relação à realidade brasileira, a retomada das discussões a respeito do planejamento regional ressurgiu novamente nos anos 2000. No decorrer desse período, inúmeras iniciativas foram produzidas, com o objetivo de reduzir as desigualdades regionais (ARAÚJO, 2012; BRANDÃO, 2013; BRANDÃO, 2014). Uma nova geração de políticas regionais emerge, então, pois o processo de globalização

impõe uma competitividade que “não ocorre apenas entre firmas, mas também entre sistemas industriais regionais [...]”, além de o desenvolvimento regional compreender uma visão holística entre crescimento endógeno e crescimento exógeno (regional e local). Deve-se, por isso, priorizar uma coordenação integrada entre os diferentes e as distintas escalas de atuação das instâncias governamentais (DINIZ; CROOCO, 2006, p. 14).

Durante o período assinalado, as ações governamentais propostas para o território nacional, pelos distintos órgãos institucionais pertencentes à escala federal, apresentavam uma diversidade de programas regionais, com uma intencionalidade específica referente a cada pasta de atuação. Ilustra isso o anteriormente denominado Ministério da Integração (MI)¹⁹, com a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), a qual contemplava planos regionais e mesorregionais, como o Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste (PRDNE), ou do Semiárido (PDSA), dentre outros. Conforme Mendes (2012), ações desempenhadas por outras instâncias do governo federal tinham rebatimentos nas políticas regionais

O Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA) contempla ações regionais mediante os chamados “territórios da cidadania”, fundamentalmente no setor rural, por meio do Fundo de Amparo à Agricultura Familiar (PRONAF), administrado por vários bancos, em particular o Banco do Nordeste (BNB). O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) atua na região por meio da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), contemplando os APLs, via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e outros recursos orçamentários e financeiros com forte componente territorial. O Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) atua também por meio da PDP, mas sua componente ocorre por intermédio dos financiamentos de bolsas e de pesquisas (do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq e da Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP, por exemplo) na área de ciência, tecnologia e inovação (CT&I). O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MP) atua regionalmente por meio do planejamento territorial do Plano Plurianual (PPA). (MENDES, 2012, p. 100).

As políticas setoriais implementadas pelos órgãos institucionais supracitados impactaram, decisivamente, a dinâmica regional nordestina. O estabelecimento dessas ações governamentais, por exemplo, impulsionou de forma substancial o redimensionamento do dinamismo econômico de distintos espaços da rede urbana piauiense, nos setores da saúde, da educação e da agricultura, dentre outros.

¹⁹ Em 2018, o Ministério da Integração Nacional, em razão da ascensão ao poder de um novo regime de governo federal, passou a ser denominado de Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR)

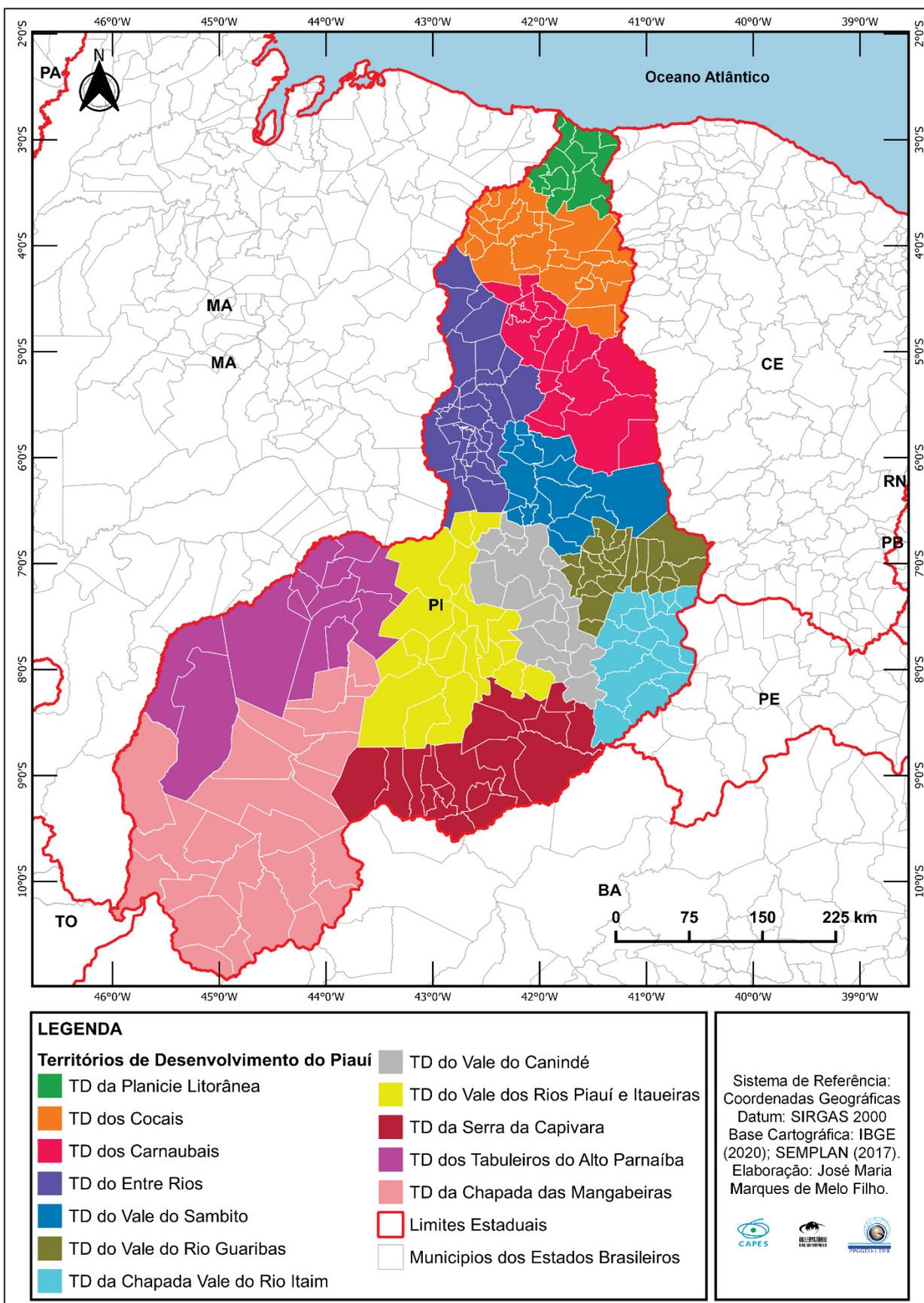
É importante ressaltar, na vasta gama desses programas, o denominado *Territórios da Cidadania*, cuja finalidade era implementar estratégias de desenvolvimento sustentável, com maior enfoque nos espaços rurais, tendo-se em vista que estes “faziam parte [...] da herança de desigualdade construída entre o Brasil industrial e urbano e o Brasil rural” (ARAÚJO, 2013, p. 166).

Uma das premissas do referido programa era a definição de áreas prioritárias para a implementação de ações governamentais em diferentes frentes e articuladas entre os três níveis de governo, em busca do melhoramento do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), da redução do êxodo rural e da superação das desigualdades regionais (BRASIL, 2008)

No caso da experiência piauiense, o programa *Territórios da Cidadania*, do Governo Federal, contribuiu com o fortalecimento do projeto de regionalização do estado para fins administrativos. Nesse caso, o projeto *Cenários Regionais do Piauí* foi idealizado em 2003 e institucionalizado em 2007. Foram criados doze Territórios de Desenvolvimento (TD), englobando todos os municípios que compõem o estado nordestino, dos quais apenas quatro foram eleitos Territórios da Cidadania. Os espaços regionais escolhidos foram os seguintes: TD de Carnaubais; TD – Entre Rios; TD – Serra da Capivara – PI; TD – Vale do Guaribas – PI. Esses arranjos institucionais estaduais envolvem 98 municípios (BRASIL, 2008). (Mapa 02).

Os critérios estabelecidos para a escolha das áreas prioritárias supracitadas incluem espaços detentores de baixos índices de IDH, maior concentração de beneficiários do Bolsa Família, de agricultores familiares e assentados rurais e – como especificado no Art. 3º, parágrafo VI, do decreto que institui o programa – áreas que apresentam “baixo dinamismo econômico, segundo a tipologia das desigualdades regionais da Política Nacional de Desenvolvimento Regional do Ministério da Integração Nacional” (BRASIL, 2008).

Mapa 02 – Territórios de Desenvolvimento do Piauí



Fonte: Elaboração Própria, 2022

O programa estava vinculado a uma outra política regional de extrema importância para o cenário nacional. Em razão disso, bem como pela sua relevância e pelo seu grau de abrangência, destaca-se o processo de elaboração da Política Nacional de Desenvolvimento Regional, instituída inicialmente pelo Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007, passando a vigorar atualmente pelo Decreto de nº 9.810, de 30 de maio de 2019. De acordo com Resende *et al.* (2015, p. 30),

Inicialmente, a PNDR teve dois objetivos principais: i) reduzir as desigualdades regionais; e ii) ativar as potencialidades de desenvolvimento das regiões brasileiras, atuando nos territórios que interessam menos aos agentes do mercado, valorizando as diversidades locais. Ou seja, objetiva-se reverter a trajetória das desigualdades regionais e explorar os potenciais endógenos da diversa base regional brasileira. O arranjo de articulação institucional, criado em 2003 para a implementação da PNDR, propôs três escalas de coordenação, em nível federal, macrorregional e sub-regional. Esse reconhecimento de coordenação é digno de nota, visto que a maioria das intervenções no território exige uma complexa combinação de ações e de articulações entre os diferentes níveis de governo (federal, estaduais, locais ou outro ente público regional) e os demais entes privados que perpassam, muitas vezes, os limites administrativos. (RESENDE *et al.*, 2015, p. 30).

A busca pela redução das desigualdades representa o princípio norteador da política de desenvolvimento regional, sendo apontada como o fundamento primordial para alcançar-se êxito em sua aplicação. Outro fator importante refere-se à mobilização conjunta e coordenada das esferas de ação governamental, com o intuito de promover-se parcerias entre o poder público e o privado, estimulando-se, assim, o desenvolvimento regional do território brasileiro. Disso, dá testemunho o texto da PNDR:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Desenvolvimento Regional - PNDR, cuja finalidade é reduzir as desigualdades econômicas e sociais, intra e inter-regionais, por meio da criação de oportunidades de desenvolvimento que resultem em crescimento econômico, geração de renda e melhoria da qualidade de vida da população.

Parágrafo único. A PNDR tem seu fundamento na mobilização planejada e articulada da ação federal, estadual, distrital e municipal, pública e privada, por meio da qual programas e investimentos da União e dos entes federativos, associadamente, estimulem e apoiem processos de desenvolvimento. (BRASIL, 2019, s/p.).

No texto da PNDR também está especificado o grau de abrangência das ações formuladas, as escalas de atuação dos planos e programas idealizados e a identificação das áreas prioritárias. Nesse sentido, as RIDEs instituídas no território nacional possuem lugar de destaque, pois integram o conjunto de áreas prioritárias no estabelecimento da política nacional de desenvolvimento regional. Como definido no Art. 5º da referida lei, mais especificamente, no parágrafo primeiro, inciso II:

Art. 5º A PNDR possui abordagem territorial, abrangência nacional e atuação nas seguintes escalas geográficas:

I - macrorregional - correspondente ao recorte geográfico das grandes regiões brasileiras, com prioridade para Norte, Nordeste e Centro-Oeste, com vistas a reduzir as desigualdades inter-regionais; e

II - sub-regional - correspondente ao recorte territorial em áreas prioritárias da PNDR, estabelecido para a atuação estatal coordenada, com vistas a reduzir as desigualdades intrarregionais.

§ 1º Para fins do disposto neste Decreto, são consideradas sub-regiões especiais da escala sub-regional:

I - faixa de fronteira - faixa territorial de até cento e cinquenta quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, conforme estabelecido no § 2º do art. 20 da Constituição;

II - região integrada de desenvolvimento - complexo geoeconômico e social, conforme estabelecido no art. 43 da Constituição; e

III - semiárido - área definida pelo Conselho Deliberativo da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, observado o disposto no inciso V do caput do art. 10 da Lei Complementar nº 125, de 3 de janeiro de 2007 (BRASIL, 2019, s/p., grifo nosso).

Além de especificar as áreas supracitadas como espaços de especial atenção da política regional, a PNDR estipulou, igualmente, a criação do Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste (PRDNE)²⁰. Com relação aos recursos destinados para a execução dos planos, ficou determinado que o financiamento seria realizado, no caso nordestino, pelo Fundo Constitucional da Região Nordeste (FNE), pelo Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) e pelo Fundo de Investimento do Nordeste (FINOR), além dos incentivos fiscais (BRASIL, 2019; RESENDE *et al.*, 2015).

²⁰ O recente plano elaborado, em 2019, constitui-se em um instrumento orientador, isto é, estabelece uma agenda política de transformações que visam impactar a realidade regional nordestina a partir de seis eixos estratégicos de atuação (Eixo 1 – Inovação; Eixo 2 – Educação e Desenvolvimento de capacidades humanas; Eixo 3 – Dinamização e diversificação produtiva; Eixo 4 – Desenvolvimento Social e Urbano; Eixo 5 – Segurança Hídrica e Conservação Ambiental e Eixo 6 – Desenvolvimento Institucional) (PRDNE, 2019). Conforme especificado em seu plano de ação o “PRDNE apresenta uma agenda de desenvolvimento para os próximos 12 anos da área de atuação da Sudene, possui vigência de quatro anos e será revisado anualmente, tramitando juntamente com o Plano Plurianual (PPA) do Governo Federal 2020-2023 (PRDNE, 2019, p.09).

Entretanto, mesmo a PNDR contando com todo esse aparato disponível para a sua plena implementação, os avanços foram tímidos ou, mesmo, quase inexpressivos, no que diz respeito aos objetivos propostos pela política elaborada. Em razão disso, em 2012, houve a sua reformulação, numa tentativa clara de superar-se as lacunas deixadas pela sua primeira versão. Desse modo, após realizadas as modificações necessárias, a PNDR II (denominação conferida à versão atualizada da política) adquiriu o *status* de política de Estado (ALVES; ROCHA NETO, 2014; RESENDE *et al.*, 2015).

A PNDR II contemplava um conjunto de princípios fundamentais, estabelecendo o compromisso de garantir ações de planejamento e gestão condizentes com a realidade regional brasileira, sem, contudo, esquecer as singularidades e as problemáticas intrínsecas às diferentes regiões do país (BRANDÃO, 2013). Em síntese, de acordo com Alves e Rocha Neto (2014),

a proposta de PNDR II traz em seu bojo uma visão complexa (e nacionalizada) da questão regional brasileira, com ênfases em problemáticas que se manifestam, distintamente, em cada uma das regiões. Ela parte do pressuposto de que, no Brasil, as desigualdades possuem múltiplas manifestações e que o quadro de assimetrias é dinâmico tanto no tempo quanto no espaço (ALVES; ROCHA NETO, 2014, p. 32).

Percebe-se, portanto, que a reformulação da política regional trouxe, ao menos em termos teóricos, um caráter mais assertivo para o enfrentamento dos problemas. Entretanto, existem certas questões em torno, por exemplo, da delimitação da tipologia sub-regional da política de desenvolvimento regional que, ainda, carregam certas incoerências. A esse propósito, cabe salientar que a tipologia mencionada foi proposta a fim de identificar-se a elegibilidade dos territórios prioritários para a aplicação das ações.

A tipologia foi estabelecida com o intuito de apresentar-se “um ‘quadro referencial das desigualdades regionais’ no Brasil” (MACEDO; PORTO, 2018, p. 02). Para tanto, foram utilizadas as seguintes variáveis na construção da tipologia: a renda *per capita* domiciliar e a variação do Produto Interno Bruto *per capita* (PIB) (BRASIL, 2003; BITOUN, 2009; MACEDO; PORTO, 2018). Com base nessas variáveis, foi possível “verificar o nível de produção de riqueza nas regiões e, principalmente, como esta é distribuída e apropriada pela sociedade” (ALVES; ROCHA NETO, 2014, p. 321).

Os parâmetros elaborados para a definição dos recortes territoriais sub-regionais têm a finalidade de aproximar, da realidade regional do país, a aplicação das ações de planejamento e gestão (BRANDÃO, 2013). Desse modo, tal prática busca reduzir as distorções entre as escalas geográficas e evidenciar situações que seriam inviabilizadas em contextos macrorregionais.

Com esse propósito, quando a política começou a ser formulada, realizou-se uma classificação baseada nos dados disponíveis pelo IBGE referentes à década de 1990. Todavia, após mais de duas décadas, os dados utilizados anteriormente já não refletiam a realidade da situação socioeconômica das diferentes regiões do território, de maneira que era necessária uma atualização. Por isso, em 2018, o IPEA publicou um estudo apresentando uma nova tipologia da PNDR (MACEDO; PORTO, 2018).

Em ambas as tipologias realizadas, buscou-se preservar a escala espacial de análise, as microrregiões geográficas (MRGs), além de continuarem sendo adotadas as variáveis de renda *per capita* e do PIB para identificar-se as áreas prioritárias. Com o cruzamento dos parâmetros adotados, as sub-regiões da PNDR foram classificadas da seguinte forma: alta renda, baixa renda, dinâmicas e estagnadas (MACEDO; PORTO, 2018).

A elaboração das tipologias representa um dos componentes basilares para a definição de áreas prioritárias da política regional. Ademais, foram elencados pontos importantes, com a finalidade de contemplar-se as diferentes ramificações que permeiam a implementação da PNDR. Os aspectos especificados pela política regional foram os seguintes: (a) o estabelecimento de ações direcionadas a determinadas porções do território com baixa capacidade de geração e oferta de empregos, inclusive àquelas regiões que tradicionalmente registram maior quantitativo de desempenhos satisfatórios (o Sul e o Sudeste têm maior concentração de MRGs no estrato de alta renda), mas que, na atualidade, têm seu dinamismo enfraquecido; (b) a construção de uma base econômica diversificada e forte, principalmente nas áreas suscetíveis ao controle do capital internacional; e (c) a consolidação de uma rede urbana harmônica, com a identificação de polos de comando regional capazes de atuarem em diferentes escalas e promoverem uma melhor distribuição dos benefícios proporcionados pela política regional nas distintas porções do território (ALVES, ROCHA NETO, 2014; RESENDE *et al.*, 2015; MACEDO; PORTO, 2018).

A aplicabilidade efetiva desse conjunto de ações da política regional esbarra, ainda, em alguns entraves. A despeito de todo o quadro de modificações e avanços, permanecem questões que não obtiveram seu devido dimensionamento. A título de ilustração, a forma de financiamento para executar-se as ações planejadas é uma incerteza, tendo-se em vista as dificuldades orçamentárias e o arranjo dos acordos políticos em torno desse assunto. A alocação dos recursos está formalizada na lei, ou seja, a sua origem provém do orçamento da União, dos fundos constitucionais, além de outras formas de incentivos financeiros, mas não há uma coordenação concreta sobre a captação dos recursos, o que inviabiliza a implementação da PNDR (RESENDE et al, 2015).

Atrelado a essa questão sobre o financiamento da política, há, também, o debate sobre qual a escala governamental (federal, estadual, municipal e/ou uma entidade regional criada especificamente para essa função) deve coordenar as ações sugeridas, bem como gerenciar o capital investido. Em razão disso, assevera a dificuldade de cooperação entre as instâncias de governo, prejudicando em vários aspectos a concretização das ações propostas. O processo de elaboração, planejamento e execução demanda tempo para que ocorra sua realização, bem como implica um maior poder de articulação entre os agentes institucionais. No entanto, essa cooperação interfederativa, definida a partir do marco legal de 1998, apresenta fragilidades relativas ao seu cumprimento no plano prático.

A política regional nacional e outras ações dessa natureza estruturam-se por meio de um modelo *top down*, isto é, a gestão tem um caráter centralizador na esfera federal, sendo, inclusive, o local das distribuições de recursos a serem aplicados nos programas e nos projetos idealizados. Essa gestão verticalizada, embora seja importante, não deve constituir-se na única forma de conceber-se a gestão do território, principalmente para a resolução de problemas em âmbito regional. Ratificando a crítica descrita, Alves e Rocha Neto (2014) acrescentam:

A articulação horizontal no âmbito do Governo Federal também é condição para o sucesso da PNDR II. A excessiva setorialização e as dificuldades do exercício de um planejamento de mais longo prazo que demonstre claramente a estratégia e o modelo de desenvolvimento que se almeja para o Brasil são fatores que desafiam sua implementação. A baixa integração é recorrente nos discursos dos órgãos de governo, porém é ainda mais evidente nos documentos emanados dos órgãos de controle e fiscalização que, de forma reiterada, chamam a atenção para o problema (ALVES; ROCHA NETO, 2014, p. 329).

Nota-se que o fortalecimento da cooperação interfederativa é, ainda, um desafio. No entanto, existem inúmeros mecanismos que visam a consolidar esse modelo cooperativo de gestão, alguns dos quais se encontram, inclusive, especificados na própria Constituição Federal. Dentre tais formas de cooperação, podem ser citados os seguintes exemplos: as Mesorregiões Diferenciadas, as próprias RIDEs e RMs, a Governança Colaborativa, os Consórcios Públicos, os Arranjos Produtivos Locais (APLs), as parcerias público-privadas interfederativas, as operações urbanas consorciadas interfederativas, os convênios de cooperação e os contratos de gestão (ABRÚCIO; SANO, 2013; RANDOLPH, 2015; BRASIL, 2015).

A governança colaborativa pressupõe um modelo de governar em rede, capaz de formular políticas e serviços públicos de forma conjunta, modelo no qual as relações de cooperação são baseadas na reciprocidade e na integração das parcerias firmadas, congregando para a implementação de arranjos em rede (MARTINS, 2016). Conforme Andrade (2010),

A governança se refere ao conjunto de estruturas, regras e relacionamentos que definem o funcionamento da sociedade, segundo um processo decisório independente que – respaldado pela abertura, participação, responsabilidade e eficácia – é efetuada por agentes não-Estado e técnicos. Ela engendra novos conhecimentos e define a exequibilidade de políticas orientadas para a competitividade de uma região, propiciando a inclusão social mediante programas sociais integrados e parcerias público-privadas [...] (ANDRADE, 2010 p. 06).

Nesse tipo de cooperação, há uma preocupação em reafirmar-se o pacto federativo, buscando-se conciliar a demanda particular de determinados grupos, localizados em diferentes espaços, com os interesses gerais da sociedade. Outro elemento de destaque, no âmbito do federalismo cooperativo, concerne aos consórcios públicos, que constituem entidades sem poder político e financiamento próprio, cujo intuito é exercerem as competências delegadas pelos entes federados que os criaram, podendo ser de caráter intragovernamental, intergovernamental ou intermunicipal. Os consórcios focam o planejamento, a regulação ou a fiscalização de serviços públicos comuns, numa tentativa de promover o desenvolvimento regional (ANDRADE, 2010; RANDOLPH; BARBOSA, 2013; RANDOLPH, 2015).

Essa modalidade de associativismo territorial tem sido amplamente difundida, como instrumento de desenvolvimento regional, sobretudo no setor de saúde, mas também ampliou sua abrangência para áreas como o tratamento de resíduos sólidos,

o transporte urbano e o meio ambiente. Os consórcios públicos intermunicipais são a forma mais frequente de atuação desse modelo de cooperação, em relação aos outros mencionados, além de representarem importantes resultados na gestão do território (ABRÚCIO; SANO, 2013)..

Ademais, as formas de associativismo territorial possibilitam a formulação de arranjos que agreguem os atores sociais e econômicos, mediante a cooperação interfederativa, ao organizarem parcerias entre o governo e a sociedade. Nesse caso, os APLs representam um importante exemplo dessa modalidade, pois retratam um fenômeno crescente, que implica uma maior participação social, envolvendo aspectos inter e/ou extragovernamental, ao conduzir, igualmente, para uma gestão mais ampla e democrática (DELLA VECCHIA, 2006).

À luz do contexto apresentado, deve-se ressaltar alguns aspectos importantes para a compreensão do dinamismo regional e do estabelecimento de arranjos institucionais no país, com a finalidade de promover a gestão do território de forma mais eficaz, buscando atender as suas necessidades e mitigar as disparidades existentes entre as regiões. Dentre esses aspectos, destacam-se os seguintes:

- (1) A dificuldade no estabelecimento efetivo de um pacto federativo cooperativo entre os diferentes níveis de atuação governamental, mesmo com a criação de oportunidades de ações colaborativas entre as instâncias governamentais.
- (2) A pertinência, no tratamento das questões regionais, de uma reformulação do modelo *top-down* de articulação governamental, ou seja, modelo em que o principal eixo articulador das políticas públicas em âmbito regional concentra-se na esfera federal (o que não significa eliminar por completo sua importância no interior do processo; pelo contrário, trata-se de buscar dinamizar sua atuação em consonância com as demais escalas de governo).
- (3) O fomento de uma agenda política preocupada não apenas em idealizar as ações de planejamento regional (no plano teórico), mas também em assegurar os mecanismos usados para subsidiar-se o financiamento dos programas e das propostas, bem como a sua manutenção e o seu prosseguimento a longo prazo.
- (4) Um olhar mais apurado aos mecanismos utilizados na definição da elegibilidade das áreas prioritárias para o atendimento da política nacional de desenvolvimento regional. Nesse sentido, deve-se buscar realizar uma leitura

do território para além dos dados quantitativos, visto que, em certas situações, o dado numérico não consegue capturar a complexidade do processo.

- (5) O reconhecimento das realidades socioespaciais urbanas que compõem a rede de cidades do território brasileiro, com vistas à obtenção de uma maior compreensão de suas diferentes formas de estruturação, dos mecanismos de articulação, das interações praticadas, bem como das funções desempenhadas pelos centros urbanos e seu grau de dependência e influência (econômica, social, política) no interior da rede urbana nacional.
- (6) A definição de um plano de ações a longo prazo, garantindo-se o prosseguimento e a manutenção das propostas de planejamento elencadas, inclusive para posterior avaliação dos processos. Dessa maneira, seria possível aprimorar determinadas ações já consolidadas e descartar aquelas que apresentaram desempenho insatisfatório, criando-se espaço para novas ideias.

Os aspectos expostos reforçam a pertinência de se pensar formas de planejamento urbano regional, na medida em que existe, no território brasileiro, a formação de espaços interestaduais cuja gestão e cujo desenvolvimento carecem de mecanismos pautados em um modelo de cooperação intergovernamental, como é o caso das Regiões Integradas. Aliadas a essa análise, é importante discutir as formas de associativismo territorial, para a consolidação da cooperação entre os entes federados, promovendo o seu desenvolvimento.

Ademais, a elaboração de mecanismos de cooperação intergovernamental deve considerar a complexidade dos processos socioespaciais envolvidos na conformação das espacialidades urbanas que integram a rede urbana brasileira, a fim de adequar as ações de gestão e planejamento formuladas e/ou implementadas à sua realidade urbana, bem como rever os modelos já constituídos. Dito isso, retomamos a perspectiva de análise na qual apoiamos nossas discussões, isto é, demonstrar a importância do processo de metropolização do espaço na transformação das dinâmicas dos espaços urbanos implicando, por exemplo, na elaboração de institucionalidades que atendam a essas mudanças na ordem urbana.

Dessa forma, considerando tal perspectiva de investigação, é imprescindível discutirmos o modo como ocorreu a estruturação da rede urbana piauiense e, assim, compreendermos a conformação da aglomeração urbano regional de Teresina, para, em seguida, debatermos o modelo de gestão criado que abrange a espacialidade

urbana em questão. Isso não significa dizer que estejam dissociados; pelo contrário, devem ser concebidos ressaltando-se as suas implicações mútuas.

3 EVOLUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO FUNCIONAL E ESPACIAL DA REDE URBANA PIAUIENSE

[...] a rede urbana, por menor que seja, apresenta formas dotadas de grande fixidez e, por isso mesmo, apresentando uma relativamente grande capacidade de refuncionalização. Por meio desta e da continuidade de processo de criação de novas funções e suas correspondentes formas – próprio das formações capitalistas -, a cidade e a rede urbana reatualizam-se, possibilitando a coexistência de formas e funções novas e velhas (CORRÊA, 2006 p. 280).

A estruturação da rede urbana brasileira apresentou, ao longo dos anos, distintas formas de organização. Esse rearranjo de sua organização espacial e funcional resulta da influência dos fatores econômicos, sociais e políticos que provocaram modificações no dinamismo dos centros urbanos que a compõem. Tais elementos determinam o modo como esses centros estão inseridos na rede, seu grau de importância e as interações espaciais estabelecidas entre eles.

Por essa razão, torna-se imperativo, para a melhor compreensão dos processos que conformam as diferentes morfologias da rede urbana, inclusive da rede urbana interiorizada do Nordeste, conhecer os condicionantes e os determinantes que desencadearam a reconfiguração de suas dinâmicas e a refuncionalização de seus centros. A partir desse pressuposto, concentraremos nossas análises, mais especificamente, na rede urbana piauiense, buscando, desse modo, explicar o modo como se deu sua constituição e, dessa maneira, evidenciar as principais mudanças ocorridas, assim como a sua configuração atual. Ao realizarmos esse regaste, temos a finalidade de demonstrar as implicações na conformação da aglomeração urbano regional de Teresina.

Em relação à aglomeração urbano regional, caracterizaremos os principais processos que influenciam o estabelecimento de suas dinâmicas urbanas, revelando suas particularidades e suas singularidades, a fim de obtermos uma maior compreensão dos processos socioespaciais que qualificam a espacialidade urbana em análise.

3.1 REDE URBANA INTERIORIZADA DO NORDESTE: O ESPAÇO PIAUIENSE EM DESTAQUE

A análise da configuração da rede urbana do país oferece importantes subsídios para identificarmos os dimensionamentos alcançados pelo fenômeno urbano no território nacional. Dentre tais dimensionamentos, destacamos: a complexidade dos processos socioespaciais que atuam na conformação dos espaços urbanos; a diversidade de relações e interações estabelecidas entre eles; e, por fim, ajuda a revelar as desigualdades regionais existentes. Os elementos elencados indicam a relevância da produção de pesquisas dedicadas a analisar tais aspectos.

Os estudos desenvolvidos pelo IBGE a respeito das *Regiões de Influência das Cidades*, desde a década de 1960, constituem-se em um bom exemplo disso. Integram esse escopo, também, o estudo desenvolvido pelo IPEA sobre *Configuração Atual e Tendências da Rede Urbana do Brasil*, nos anos 2000, e o estudo desenvolvido pelo Observatório das Metrôpoles sobre a *Análise das regiões metropolitanas do Brasil: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias*, em 2004, além das análises realizadas mais recentemente por Moura, Pêgo e Oliveira acerca das *Escalas da Urbanização* do território brasileiro, em 2016 e 2018. Tais investigações, mesmo considerando diferentes metodologias no seu processo de elaboração, fornecem-nos importantes informações relativas à estruturação da rede urbana, revelando as continuidades e as permanências encontradas em sua conformação, a modificação dos fatores que incidem na sua reconfiguração e a introdução de novos processos que ampliam a diversidade do quadro urbano brasileiro.

As análises efetuadas pelos referidos estudos contribuem para o maior conhecimento do urbano no país, além de auxiliarem a formulação de políticas governamentais – como, por exemplo, a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) – ou, ainda, a criação de diretrizes de ordenamento do território por meio do Estatuto da Metrópole, dentre outros. À luz de todos esses elementos, reafirma-se a importância da execução de pesquisas dessa natureza para uma melhor compreensão do território nacional.

Dessa forma, para que possamos entender a atual configuração da rede urbana brasileira, submetida à lógica da metropolização do espaço, faz-se necessário, reconhecer os processos que qualificam as distintas espacialidades urbanas inseridas em múltiplas redes e que desenvolvem intensas interações espaciais (CORRÊA, 2006). Em decorrência dessa realidade, modifica-se o modelo tradicional hierárquico

da rede urbana, pois emergem outras formas de organização e outros tipos de regionalizações.

Como apontado em nossas discussões, a rede urbana, considerada como uma síntese das redes geográficas, é composta pelos centros urbanos, os quais representam os nós da rede que se conectam por meio dos fluxos de pessoas, mercadorias, capitais e informações. Esses elementos estão em constante processo de retroalimentação das dinâmicas empreendidas no interior da rede constituída. Para tanto, devemos assinalar que a atual configuração da rede urbana, mais precisamente da rede urbana piauiense, é reflexo de um amplo contexto histórico de formação socioespacial da Região Nordeste, sobretudo do Estado do Piauí.

De acordo com Corrêa (2006), a fim de compreendermos a estruturação da rede urbana, devemos levar em consideração a sua gênese, o seu processo evolutivo e o tempo presente. Em relação à sua gênese, salienta que devem ser observadas as condições externas e internas que contribuíram para a sua criação, bem como devem ser avaliados os modos como os agentes do espaço atuaram na sua formação, deve ser investigado o estabelecimento de suas articulações regionais e devem ser entendidas as funções desempenhadas pelos núcleos e/ou centros urbanos pertencentes a sua rede.

Dessa forma, para o entendimento da formação da rede urbana piauiense, faz-se necessário resgatar e contextualizar o processo histórico de sua criação²¹. Durante o período colonial, com a divisão do território em Capitanias Hereditárias, as porções de terras que dariam origem ao atual Estado do Piauí resultaram do desmembramento da Capitania do Maranhão, tendo sido criada no século XVIII a Capitania de São José do Piauí. Nessa época, os sertões piauienses estavam sob os desígnios ora da Capitania do Maranhão, ora da Capitania de Pernambuco ou da Bahia. Mesmo depois da fundação do Estado do Grão-Pará e Maranhão, em 1621, as terras

²¹ A ocupação do território piauiense decorreu da expansão da pecuária, devido às condições favoráveis encontradas para o seu desenvolvimento no sertão do estado, dentre as quais se destacavam a disponibilidade de terras, a melhor distribuição das chuvas em relação às outras porções do sertão nordestino e a facilidade para a instalação das fazendas que não necessitavam de grandes aparatos. Conforme Alves (2002, p. 68), “a medida que crescia o número de fazendas de gado no Piauí, expandiam-se também os mercados para onde se destinavam os seus rebanhos”. Dessa forma, tanto a economia como a organização socioespacial do território piauiense estavam pautadas no desenvolvimento da atividade criatória. Em razão disso, diferentemente do que ocorreu no processo de ocupação da Região Nordeste (orientado no sentido litoral para o interior), no caso do Piauí, o seu processo de ocupação foi feito do interior para o litoral.

piauienses continuavam sob o comando do Maranhão. Somente em 1718, foi criada, por Dom João V, a Capitania do Piauí, desanexada administrativamente da Capitania Maranhense, mas não foi instalado, a princípio, um governo. Essa situação perdurou até 1758, quando foi designado o primeiro governador, João Pereira Caldas, para a nova capitania criada (ALVES, 2003; BUENO; LIMA, 2015).

Em função dessa situação, poucos foram os núcleos de povoamento desenvolvidos durante esse período. Segundo Alves (2003, p. 62-63), “somente no final do século XVII, surge a primeira povoação no Piauí, a freguesia de Nossa Senhora da Vitória, elevada à condição de vila na segunda década do século XVIII”. Nessa época, além da vila, o território piauiense era composto por seis freguesias: Parnaíba; Jerumenha; Campo Maior; Parnaíba; Castelo do Piauí e Valença. A vila denominada de Vila do Mocha encontrava-se localizada às margens do Rio Piauí e tornou-se a sede do governo após a criação da capitania, tendo seu nome modificado para Oeiras e ascendendo à condição de primeira capital do Estado do Piauí (SANTANA, 1995).

A mudança da capital da província, de Oeiras para o local em que atualmente se encontra a cidade de Teresina, ocorreu durante o período colonial. A esse respeito, os principais motivos que desencadearam tal mudança foram de ordem econômica, os governantes da época afirmavam que o novo local facilitaria a comunicação com as demais províncias, além de “promover a agricultura de exportação” e “a navegação a vapor” por meio do Rio Parnaíba (GANDARA, 2011, p. 92). Essas mudanças resultariam, então, na prosperidade da província piauiense.

Nessa conjuntura, em 16 de agosto de 1852, ocorreu a transferência da capital para a Chapada do Corisco, local onde hoje encontramos a cidade de Teresina²². A nova capital localizada na confluência de dois rios, o Parnaíba e o Poti, foi uma escolha estratégica, pois, durante os primeiros séculos, representava a única “passagem entre o norte da capitania e o restante do Brasil” (GANDARA, 2011, p. 97). Além disso, contribuía para o escoamento das riquezas produzidas no território piauiense.

²² Com relação ao estabelecimento da nova capital, diferentemente dos outros núcleos de povoamento da província, que surgiram de forma espontânea, a cidade de Teresina inaugurava uma regularidade planejada (GANDARA, 2011). Dessa forma, o desenvolvimento do traçado da cidade e a composição de suas quadras assemelhavam-se a um “tabuleiro de xadrez”, sendo a partir do núcleo urbano localizado às margens do Rio Parnaíba que se iniciou o processo de formação socioespacial da capital piauiense.

Essa breve exposição do contexto histórico de formação socioespacial, mais precisamente da capital, oferece uma maior compreensão da gênese do processo de estruturação dos primeiros núcleos urbanos no estado, os quais resultariam, mais tarde, na conformação de sua rede urbana, tendo como principal centro de comando a cidade de Teresina.

A partir da década de 1950, a urbanização do Piauí intensifica-se, acompanhando o processo desencadeado em todo o território nacional. Essa época ficou marcada pelo projeto desenvolvimentista, que visava à promoção da industrialização do país. Para alcançar-se esse objetivo e ampliar-se o mercado brasileiro, havia a necessidade de realizar-se a integração entre os estados. Desse modo, importantes investimentos foram efetuados com vistas à modernização dos meios de transportes e à abertura de rodovias (LIMA, 2002). Assim sendo, trechos rodoviários foram ampliados, outros foram construídos e outros, ainda, passaram por obras de duplicação e restauração. Tal ampliação da malha rodoviária garantiu, em certa medida, a integração do Piauí com as diferentes regiões do país.

No caso piauiense, as principais rodovias federais que cruzam o estado, interligando-o com as demais regiões brasileiras, são: a rodovia BR-343, que liga a cidade de Luis Correia, no litoral do Piauí, a Bertolínia, a oeste do estado; a BR-316, que liga a capital do estado à divisa com o Maranhão (Timon-MA), até a divisa com Pernambuco na cidade de Picos (PI); a BR-222, que liga a capital cearense à cidade de Marabá, no Estado do Pará, cruzando as cidades piauienses de Matias Olímpio, Esperantina, Batalha, Piripiri e São João da Fronteira (esta última na divisa com Ceará); e a BR-226, que liga o Estado do Rio Grande do Norte ao Estado de Tocantins.

O estabelecimento dessas rodovias de grande extensão, que passaram a interligar o estado do Piauí com as demais unidades da federação, contribuiu para um maior dinamismo econômico da região e para o surgimento de inúmeras cidades, tanto no entroncamento dos eixos viários quanto no entorno das rodovias (RÊBELO, 2000). Nesse cenário, o Piauí perde sua condição de isolamento, uma característica persistente desde o início de seu processo de ocupação, passando, com o processo de integração do território, a participar de forma mais efetiva da rede urbana nacional. Ademais, a construção de estradas estaduais e municipais, nessa época, também favoreceu a ligação entre os pequenos centros urbanos do interior do território piauiense.

O acelerado processo de urbanização provocou um aumento do contingente populacional, nas principais cidades do Piauí, como é o caso de Parnaíba, Floriano, Picos e Teresina. A Tabela 05, demonstra, em números absolutos, o incremento ocorrido nas distintas cidades supracitadas. Como demonstrado na referida tabela, as cidades mencionadas apresentaram um crescimento populacional significativo, tendência que se manteve até o último censo demográfico, realizado pelo IBGE em 2010. Cabe salientar que, inicialmente, essa população era essencialmente rural, além de os núcleos urbanos serem poucos desenvolvidos e apresentarem pouco dinamismo.

Tabela 05 – Crescimento populacional das principais cidades piauienses de acordo com os censos demográficos (1940-2010).

	1940 ¹	1950 ¹	1960 ¹	1970 ¹	1980 ²	1991 ²	2000 ²	2010 ²
Teresina	68.520	90.723	142.691	220.487	337.774	599.272	715.360	814.230
Floriano	26.110	33.786	23.556	35.850	43.137	51.494	54.591	57.707
Parnaíba	42.605	49.369	62.719	79.216	102.181	127.929	132.282	145.729
Picos	40.647	54.713	49.801	52.757	71.018	78.409	68.974	73.417

Fonte: IBGE – Censo Demográfico (1940; 1950; 1960; 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

(1) População recenseada.

(2) População residente.

A diminuição do contingente populacional registrado na década de 1960 para a cidade de Floriano teve como um dos fatores preponderantes a construção da Hidrelétrica de Boa Esperança, pois o represamento das águas do rio Parnaíba, para a construção da barragem, inviabilizou a sua navegabilidade implicando diretamente no dinamismo econômico da cidade que dependia das trocas comerciais realizadas por meio dele. Além disso, com a finalização da hidrelétrica, o esvaziamento demográfico acentuou-se, visto que cessaram as atividades mantidas para atender-se às demandas da obra. Todo esse panorama contribuiu para a expulsão da população. A cidade necessitava adaptar-se à nova realidade, em relação ao dimensionamento de suas atividades econômicas, para recuperar o seu crescimento.

Ao analisarmos a configuração da rede urbana piauiense, na década de 1960, notamos a conformação de uma rede polarizada pela cidade de Teresina, tendo como principais centros regionais as cidades de Picos, Floriano e Parnaíba. Além de

apresentarem um progressivo aumento de sua população, esses núcleos urbanos desempenhavam importantes funções para as pequenas cidades sob sua influência.

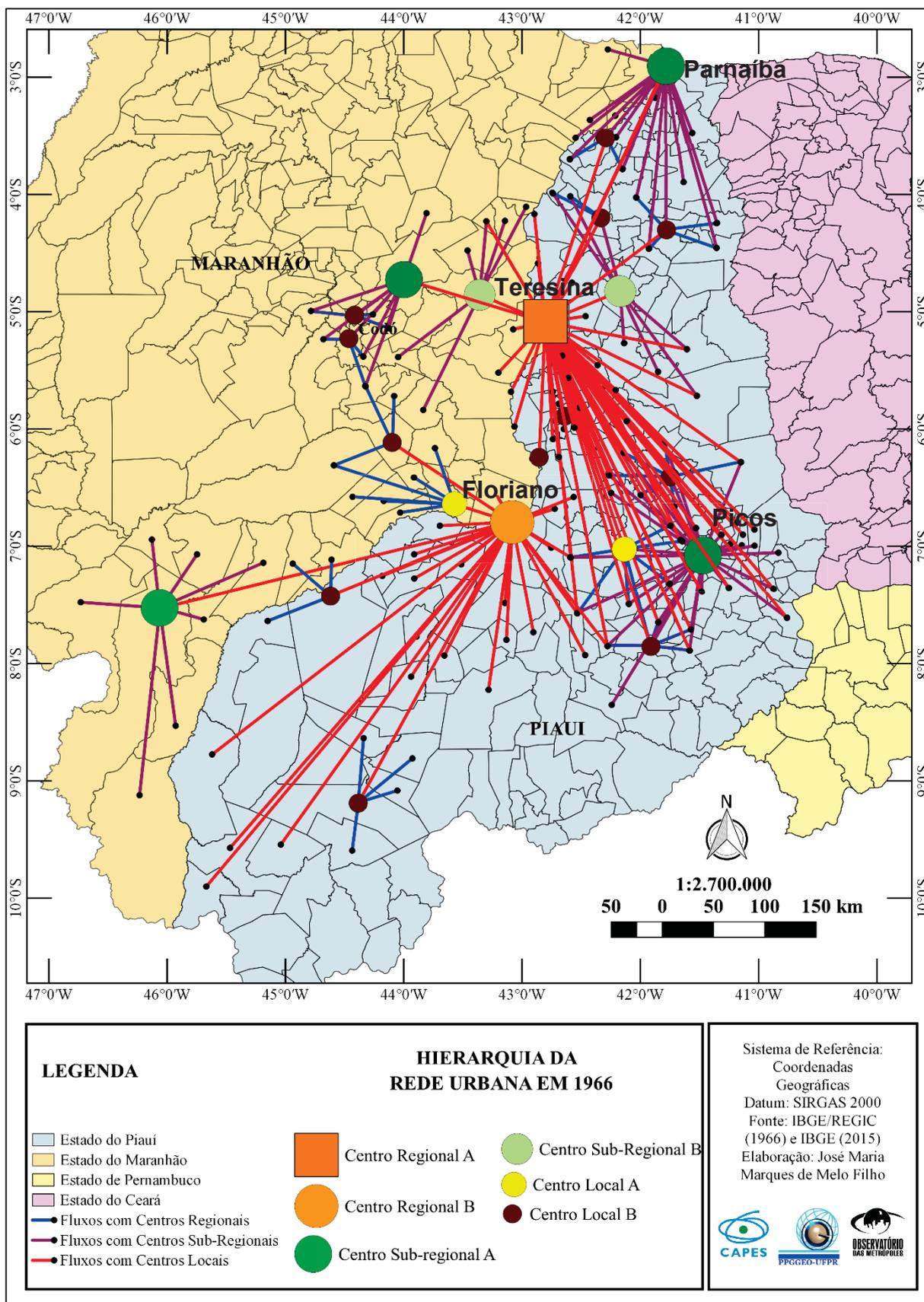
Conforme o estudo realizado pelo IBGE em 1972, a rede urbana do Piauí era composta por: dois centros regionais (Teresina de nível A e Floriano de nível B); seis centros sub-regionais (Picos, Parnaíba, Codó (MA) e Balsas (MA) de nível A) e (Caxias (MA) e Campo Maior de nível B); e quatorze centros locais (São João dos Patos e Oeiras de nível A) e (Bom Jesus, Uruçuí, Simplício Mendes, Valença, Piripiri, Luzilândia, Barras, Amarante, Água Branca, Presidente Dutra (MA), Dom Pedro (MA), Colinas (MA) de nível B). O Mapa 03, representa a estruturação da rede urbana piauiense no período assinalado, apresentando a configuração de sua hierarquia e a área de influência dos centros citados.

Além disso, a expansão da urbanização pelo estado impulsionou, em certa medida, também a criação de unidades político-administrativas pelo território. Até a metade do século XIX, existiam 49 municípios no Piauí; já ao final da década de 1960, esse número elevou-se para 114. Os centros urbanos originavam-se de vilas ou, ainda, do desmembramento de municípios já existentes (SANTANA, 1995). Seus espaços urbanos apresentavam pouco dinamismo, mantendo articulações com os centros regionais de maior proximidade e estabelecendo certo grau de dependência.

Na década de 1960, conforme evidenciado pelo REGIC, os centros urbanos da rede piauiense apresentavam a seguinte configuração: sob a influência da região urbana de Fortaleza, estava a metade norte do estado, ao passo que o sul encontrava-se sob a influência da região urbana de Recife (IBGE, 1972). Dentro desse conjunto, o centro regional de Teresina se destaca, por ser o polo de comando da rede. Nesse sentido, a capital do estado, além das funções político-administrativas, acrescenta-se a importante função comercial e de serviços, sendo também responsável pela coleta da produção agrícola, bem como pela distribuição dos fluxos comerciais provenientes das atividades primárias (RÊBELO, 2000).

Em relação a Floriano, centro regional com nível de importância imediatamente abaixo de Teresina, como já assinalado anteriormente, o represamento do Rio Parnaíba para a construção da Hidrelétrica de Boa Esperança, em 1964, provocou mudanças significativas na sua economia, impactando diretamente as atividades agrícolas e extrativistas, base do seu dinamismo econômico.

Mapa 03 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 1966.



Fonte: Elaborado pelo autor com base na REGIC (1972).

De acordo com Nunes Filho (2013, p. 117), “muitos estabelecimentos faliram, pessoas migraram, pois não conseguiam emprego. Nos anos seguintes a cidade foi aos poucos se recuperando economicamente, evidenciando o fim de um longo relacionamento direto entre a cidade e o rio”. A realidade urbana do centro regional modificou-se, então, pautada na ampliação do setor terciário, com o desenvolvimento de atividades comerciais e de prestação de serviços (SANTOS, 2020).

Nesse contexto de estruturação da rede urbana do Piauí, destaca-se, ainda, a importância dos centros sub-regionais de Picos e Parnaíba. Com relação ao centro sub-regional de Picos, este apresentava uma localização geográfica estratégica “com acesso a diversas BRs ligando o Nordeste ao Centro-Oeste, Sudeste e Norte, passa a ser o eixo preferencial para a nova realidade viária regional” (NUNES FILHO, 2013, p. 116). Além disso, caracterizava-se por contar com “um núcleo urbano integrado a meio rural” (DUARTE, 1991, p.17), em razão da permanência de grandes fazendas em seu entorno imediato.

Outros aspectos importantes para a consolidação da sua influência regional foi a implantação da BR-230, também conhecida como Transamazônica, no final da década de 1960 e no início da década de 1970, durante o governo do Médici, e a organização de seu espaço urbano por meio da elaboração de um Plano Diretor de Organização do Espaço Urbano. Conforme Moura, Moura e Mourão (2015, p. 44),

Os dois projetos fizeram parte do pretenso surto modernizador planejado para algumas cidades brasileiras durante a Ditadura civil-militar. Entendia-se que a cidade de Picos era o marco zero da Rodovia Transamazônica e que merecia um Plano Diretor que propiciasse o ordenamento econômico e social do seu espaço. Os dois projetos provocaram alterações no traçado urbanístico da cidade [...]

A ampliação das ligações rodoviárias, a partir da instalação da Transamazônica, por exemplo, proporcionou a expansão da área de influência metropolitana de Recife em direção ao Sul do estado do Piauí e do Maranhão. Dessa maneira, houve uma intensificação das relações regionais de Floriano e Picos com a região urbana recifense, o que ampliou suas redes de relações, antes exclusivas à capital teresinense.

Como demonstrado, até então, o dinamismo urbano dos principais centros sub-regionais da rede urbana piauiense estava ligado aos processos econômicos e sociais que caracterizavam a sua formação espacial. No caso do litoral do estado, tal fato não

seria diferente. Dessa forma, com o aumento das atividades econômicas ligadas à produção de matérias-primas e a serviços na zona litorânea (com destaque para a exportação e o comércio tanto de algodão quanto de couro, bem como para a produção de cera de carnaúba), o processo de ocupação do litoral intensifica-se, tornando Parnaíba o principal centro urbano da região (BORGES; GONÇALVES, 2018). Sua área de influência extrapolou, assim, os limites estaduais, englobando cidades do litoral maranhense.

A partir do exposto, podemos afirmar que a configuração da rede urbana piauiense se caracterizava, na década de 1960, pela conformação de centros urbanos com pequeno grau de articulação entre si, definindo um padrão de articulação regional (CORRÊA, 2006). A rede urbana estava, de modo geral, distribuída de forma desigual pelo território. No litoral e no norte do Piauí, ocorria a predominância de centros regionais mais dinâmicos, enquanto no sul do estado prevaleciam os centros locais com forte dependência regional, poder de influência limitado e relações exclusivamente agrícolas, pois a “função primordial deles [era] a de pequenos centros de serviços para as zonas rurais próximas e para as pequenas localidades” (IBGE, 1972), caso de Bom Jesus e Uruçuí.

Cabe salientar, também, a forte influência de alguns centros regionais, com cidades do Estado do Maranhão, principalmente aquelas próximas das divisas entre as unidades federativas, como Timon (MA), Teresina, Floriano, São José dos Patos (MA) e Balsas (MA). A tendência é que essa característica aumente nas décadas seguintes, ampliando o poder de influência da rede urbana do Piauí.

No que concerne à configuração da rede urbana piauiense, a partir do panorama apresentado, pode-se inferir que as funções desempenhadas pelos seus centros urbanos de maior dinamismo, tanto econômico como social, estavam sob a influência do processo de metropolização do espaço, sobretudo nos casos dos centros urbanos de Teresina, Floriano, Parnaíba e Picos. Os espaços urbanos mencionados comandam os fluxos de capitais, pessoas, mercadorias, serviços, além de passarem a exercer a função de importantes “nós” de ligação com as metrópoles de Fortaleza e Recife e, também, com os centros urbanos de sua área de influência.

De fato, a rede urbana interiorizada piauiense não apresenta o mesmo grau e a mesma intensidade das dinâmicas que caracterizam o conjunto metropolitano do território nacional. No entanto, a rede urbana piauiense integra-se e/ou submete-se ao processo de metropolização do espaço, de forma dispersa e segmentada,

condicionando a sua atuação à realidade socioespacial dos centros urbanos. Nesse sentido, as estratégias utilizadas pela força do capital reconfiguram-se, visando adaptar-se à realidade socioespacial piauiense.

Ademais, as transformações econômicas e socioespaciais, ocorridas durante a década de 1970, impactaram a configuração da rede urbana piauiense, tendo-se em vista os efeitos de sua formação territorial diversa e o contínuo avanço do processo de metropolização, o qual implicou o surgimento de novas dinâmicas, bem como a refuncionalização dos espaços urbanos.

O cenário de mudanças nacionais estava associado à continuidade do processo de industrialização do país, processo que gerou, desde 1950, o delineamento de áreas e centros industriais diversificados e especializados. Nesse período, observa-se a melhoria da circulação (de mercadorias, pessoas, informações e capital) no interior do território, por meio da substituição gradativa do sistema ferroviário pelo rodoviário, o que viabilizou novas interações espaciais entre os distintos centros urbanos. Aliadas a isso, observamos a modernização tanto do campo quanto das relações de produção e a introdução de novos cultivos (como o da soja) (SANTOS, 1993; CORRÊA, 2006).

Ampliando-se esse quadro de mudanças, merece destaque a refuncionalização de áreas, caso da Amazônia, que passa a apresentar forte subordinação à lógica econômica global. Acerca disso, passam a adentrar o território novos grupos empresariais, abrangendo desde o setor industrial até o setor comercial e de serviços. Nesse sentido, é importante frisar as mudanças que ocorreram no setor varejista e atacadista. De um lado, houve o desenvolvimento de modernas e poderosas empresas atacadistas com vistas ao suprimento das demandas dos pequenos varejistas, que não tinham condições financeiras suficientes para obterem acesso às mercadorias comercializadas diretamente do fornecedor. De outro lado, houve a ampliação do comércio varejista (lojas, hipermercados, *shoppings centers*, dentre outros) para os diferentes centros urbanos. Essas transformações conferiram certa complexidade à rede urbana:

Trata-se de uma combinação desigual das transformações que acaba produzindo uma complexa (re) diferenciação dos centros urbanos da rede: aqui nasce uma cidade, ali implantam-se novas indústrias, enquanto mais adiante inúmeros pequenos centros são transformados em reservatórios de força de trabalho agrícola; mais adiante ainda uma capital estadual transforma-se em metrópole regional, enquanto outros centros, pequenos

lugares centrais, transformam-se em centros funcionalmente especializados. (CORRÊA, 2006, p. 322).

Diante dessa realidade espacial urbana atestada pelo autor, a rede urbana brasileira apresentou uma maior distribuição de centros urbanos pelo território, desempenhando diferentes funcionalidades. A configuração da rede urbana piauiense, na década de 1970, corrobora as explicações assinaladas, pois verificou-se o aumento dos centros urbanos, sobretudo no Sul do estado.

No referido período, mantém-se a refuncionalização dos consolidados centros urbanos da rede, bem como ocorre a ascensão de novos espaços urbanos no interior da rede urbana interiorizada. Esse quadro de modificações foi resultado das transformações ocorridas na época, com a instalação, por exemplo, da Universidade Federal do Piauí (UFPI), em 1971, na capital teresinense, e com a localização da Faculdade de Administração em Parnaíba, no litoral do estado (NASCIMENTO, 2011). A distribuição das instituições de ensino superior, pelos centros urbanos citados, reafirma tanto a importância desses espaços na rede quanto a capacidade deles impulsionar o dinamismo regional.

A expansão da rede rodoviária do estado avança, no decorrer da década de 1970, com destaque para o estabelecimento do eixo rodoviário interligando o território piauiense com a capital federal, a rodovia conhecida popularmente como “Transpiauí” (NASCIMENTO, 2011). Esse cenário de ampliação da malha viária provocou também o aumento dos deslocamentos pendulares, principalmente, para a capital teresinense devido a considerável concentração de diversificadas atividades econômicas e, conseqüentemente, pela disponibilidade de oportunidades de trabalho.

Como demonstrado pelo estudo feito por Davidovich e Lima (1975), sobre as aglomerações urbanas brasileiras, os deslocamentos da população economicamente ativa da aglomeração piauiense tinha como destino predominante o centro urbano de Teresina. Esse fenômeno de dispersão dos deslocamentos pendulares foi uma tendência verificada em toda a composição da rede urbana brasileira, inclusive, para as áreas não metropolitanas.

Conforme as informações do REGIC, publicado em 1987, houve uma maior ampliação dos centros de níveis inferiores, surgindo, por exemplo, os centros locais de Corrente, São Raimundo Nonato, Canto do Buriti e São João do Piauí. Nos novos núcleos urbanos criados, as principais atividades econômicas desenvolvidas estavam ligadas à agricultura e à pecuária, persistindo a baixa articulação deles com os demais

centros regionais da rede. A rede urbana do sul piauiense permanece, pois, dispersa e com dinamismo urbano reduzido (Mapa 04).

O maior dinamismo da rede centraliza-se na porção norte do estado, muito influenciado pela atuação da capital estadual, adquirindo a classificação de centro submetropolitano (Mapa 04). Durante esse período, importantes transformações econômicas atingiram a cidade de Teresina, apresentando uma maior diversificação de seus setores econômicos, de acordo com Façanha (2003, p. 60):

Nessa década Teresina continuava a destacar-se no contexto estadual, beneficiada pela construção da hidroelétrica de Boa Esperança que contribuiu para dinamizar o setor industrial no Estado. Na cidade, os setores da construção civil, da cerâmica, de confecções, de bebidas, alimentício, de pasteurização, de colchões e móveis se expandiram por toda a cidade, refletindo o “milagre econômico” brasileiro.

Nessa mesma década, o comércio mostra os efeitos da mudança que ocorria em nível nacional, surgindo inúmeras concessionárias no setor automobilístico, ampliando, também, o setor de autopeças e pneus, com a criação de lojas especializadas.

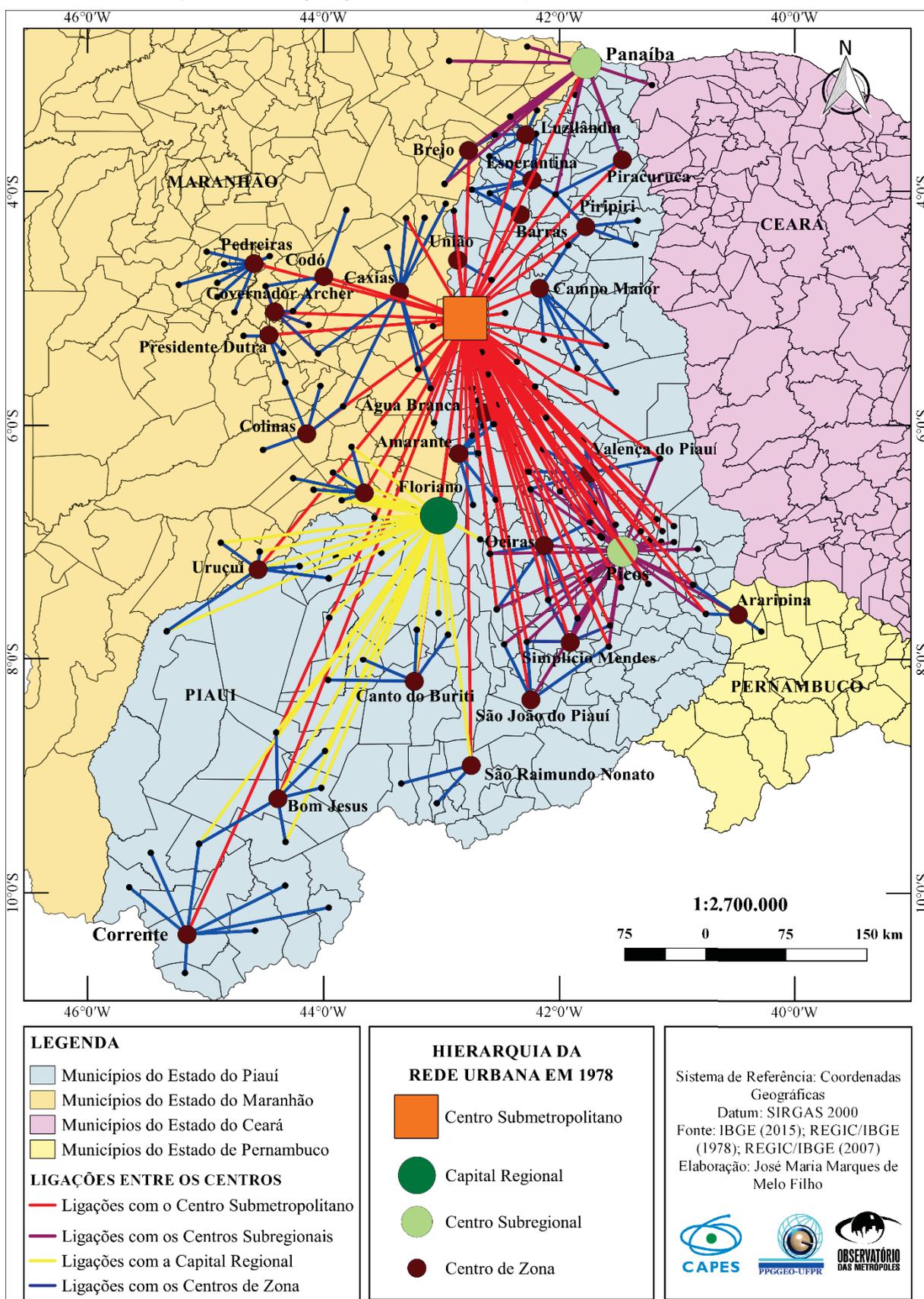
Além das modificações elencadas pelo autor, a capital estadual também recebeu incentivos do Governo Federal através dos programas de habitação, o que contribuiu para o espraiamento de sua mancha urbana.

Todo esse quadro de mudanças verificado no decorrer da década de 1970 contribuiu, igualmente, para a ampliação de seu contingente populacional, sobretudo o da população urbana, que compreendia, na época, mais de 80% da população total de Teresina.

Ademais, a capital piauiense ampliou a sua importância na região desempenhando distintas funções para os centros urbanos sob o seu comando, tais como Altos, União José de Freitas, Demerval Lobão e outros. Além disso, a cidade de Teresina estendeu seu poder de influência para centros urbanos pertencentes ao estado maranhense, como Pedreiras (MA), Brejo (MA), Governador Archer (MA), inclusive aqueles que já guardavam relações com a capital, como Caxias (MA), Codó (MA) e Presidente Dutra (MA) (IBGE, 1987).

Assim, Teresina consolidou-se, cada vez mais, como polo estruturador da rede urbana do estado, além de compartilhar, juntamente com São Luís (MA), a influência sobre alguns dos centros urbanos pertencentes à rede urbana maranhense.

Mapa 04 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 1978.



Fonte: Elaborado pelo autor com base na REGIC (1987).

Ressalta-se que, durante a década de 1970, não houve a criação de novas unidades político-administrativas em território piauiense, assim sendo o quantitativo de 114 municipalidades permaneceu inalterado. Somente na década seguinte que foram criados mais quatro municípios, totalizando 118 municípios piauienses (SANTANA, 1995). Nesse sentido, o quantitativo de núcleos urbanos das unidades referidas que integram a rede piauiense permaneceu, em certa medida, semelhante a configuração apresentada para a década de 1960.

Dentre as mudanças ocorridas, ao longo das décadas de 1970 e 1980, na configuração da rede urbana piauiense, destacamos as seguintes: (1) Piracuruca e Esperantina emergem como centros locais relevantes e, juntamente com Barras, Piri-piri, Luzilândia e Campo Maior, formam uma “espécie de arranjo urbano”, com importantes centralidades no norte do estado; (2) o centro urbano de Floriano figura como a capital regional de destaque do sul do estado, essa nova realidade é reflexo de sua recuperação econômica, que contribuiu para o seu crescimento; (3) com a expansão da produção de soja para os Estados do Maranhão e do Piauí, em território piauiense, os principais centros urbanos que tiveram seu dinamismo econômico alterado pelo desenvolvimento dessa atividade foram Ribeiro Gonçalves e Uruçuí, quadro que, nos anos seguintes, amplia-se para São Sebastião, Bom Jesus, Palmeira do Piauí, Currais, Monte Alegre do Piauí, Gilbués e Santa Filomena; (4) o centro sub-regional de Picos mantém sua posição na hierarquia da rede urbana, entretanto sua área de influência estende-se para além dos limites estaduais, chegando a Araripina (PE).

A breve síntese até aqui apresentada, ao revelar as principais modificações na estruturação da rede urbana do estado, no período assinalado, permite-nos inferir que seu dinamismo urbano é determinado, sobretudo, pela atuação dos quatro centros regionais de maior importância na rede (Teresina, Floriano, Picos e Parnaíba).

Esses centros estão localizados em posições geográficas estratégicas no território, característica que é reflexo de seu processo desigual e diversificado de ocupação. Por fim, podemos afirmar que a rede urbana piauiense apresentava (e ainda apresenta), em sua composição, aglomerações urbano-regionais distribuídas de forma dispersa pelo território. As constatações levantadas ganham força ao avaliarmos a sua estruturação nas décadas seguintes.

As transformações anteriormente apontadas impulsionaram o surgimento de novos processos socioespaciais, conferindo à rede urbana em questão maior grau de

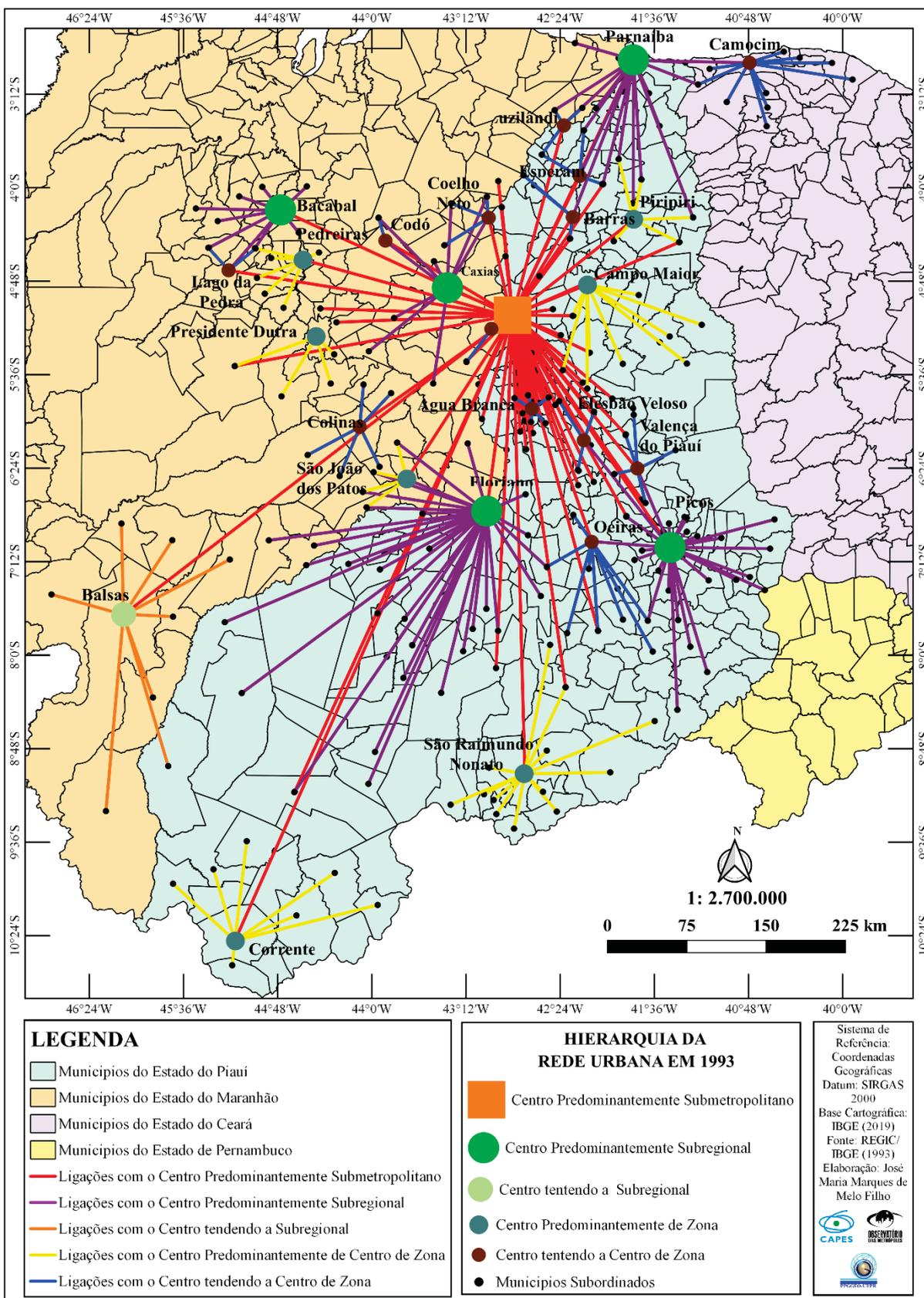
complexidade. Amplia-se, assim, a incorporação de novas lógicas ao espaço geográfico. Além disso, incorporam-se, também, novas áreas urbanas, enquanto outras passam por um processo de refuncionalização, criando-se, dessa maneira, novos centros urbanos. A crescente complexidade funcional dos centros urbanos impacta diretamente a sua forma de inserção na rede, fazendo emergir múltiplas interações entre si. É, então, sob esse quadro de transformações que a rede urbana estabelece a sua configuração.

Com relação à configuração da rede urbana piauiense a partir da leitura do REGIC, publicado em 2000, no qual a classificação de seus níveis hierárquicos baseava-se na centralidade urbana exercida pelos nós da rede, não houve grande mudanças do que vinha sendo observado nas REGICs anteriores. Obviamente, é nítida a incorporação de um maior número de municípios do estado maranhense sob a influência da capital teresinense (Mapa 05).

Em razão do modelo metodológico adotado, alguns espaços urbanos não aparecem na classificação realizada. Entretanto, isso não significa dizer que perderam sua importância, tampouco deixaram de ser representativos para a análise da estruturação da rede urbana do Piauí. Como exemplo disso, podemos apontar os centros urbanos de Uruçuí e Bom Jesus (Mapa 05), que, no presente estudo, não representavam importantes centralidades urbanas (RUFO, SOBRINHO, 2015). Contudo, devido à expansão da produção da soja, esses municípios constituíam importantes núcleos urbanos do sudoeste piauiense, com a expansão do agronegócio.

De fato, a intensificação do processo de modernização agrícola no território piauiense, ocorrida na década de 1990, teve como um de seus fatores impulsionadores a inserção de grandes agentes nacionais e internacionais ligados a agroindústria no país, provocando a reconfiguração da economia, tanto em escala nacional, como estadual. Dessa forma, inúmeros centros urbanos da rede piauiense apresentaram alterações de suas dinâmicas urbanas, aumento dos fluxos migratórios e a implantação de infraestruturas de transportes e serviços (RUFO; SOBRINHO, 2015); (RUFO; SOBRINHO, 2018). A instalação de todo esse cenário repercutiu no dinamismo regional e econômico e na configuração da rede urbana, bem como nas relações estabelecidas entre os diferentes núcleos urbanos.

Mapa 05 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 1993.



Fonte: Elaborado pelo autor com base na REGIC (2000).

A inserção do conjunto urbano do país em uma economia globalizada provocou modificações substanciais na estruturação da rede urbana, visto que esse processo ocorreu de forma passiva e subordinada aos anseios do capital, principalmente, para realidades nordestinas, como é o caso piauiense (POCHMANN; GUERRA, 2019). Sendo importante sublinhar, sem dúvidas que, as transformações foram acompanhadas também pela permanência de antigos processos, no tocante, as interações realizadas entre os principais centros de comando regional da rede urbana do estado (Teresina; Floriano; Picos e Parnaíba).

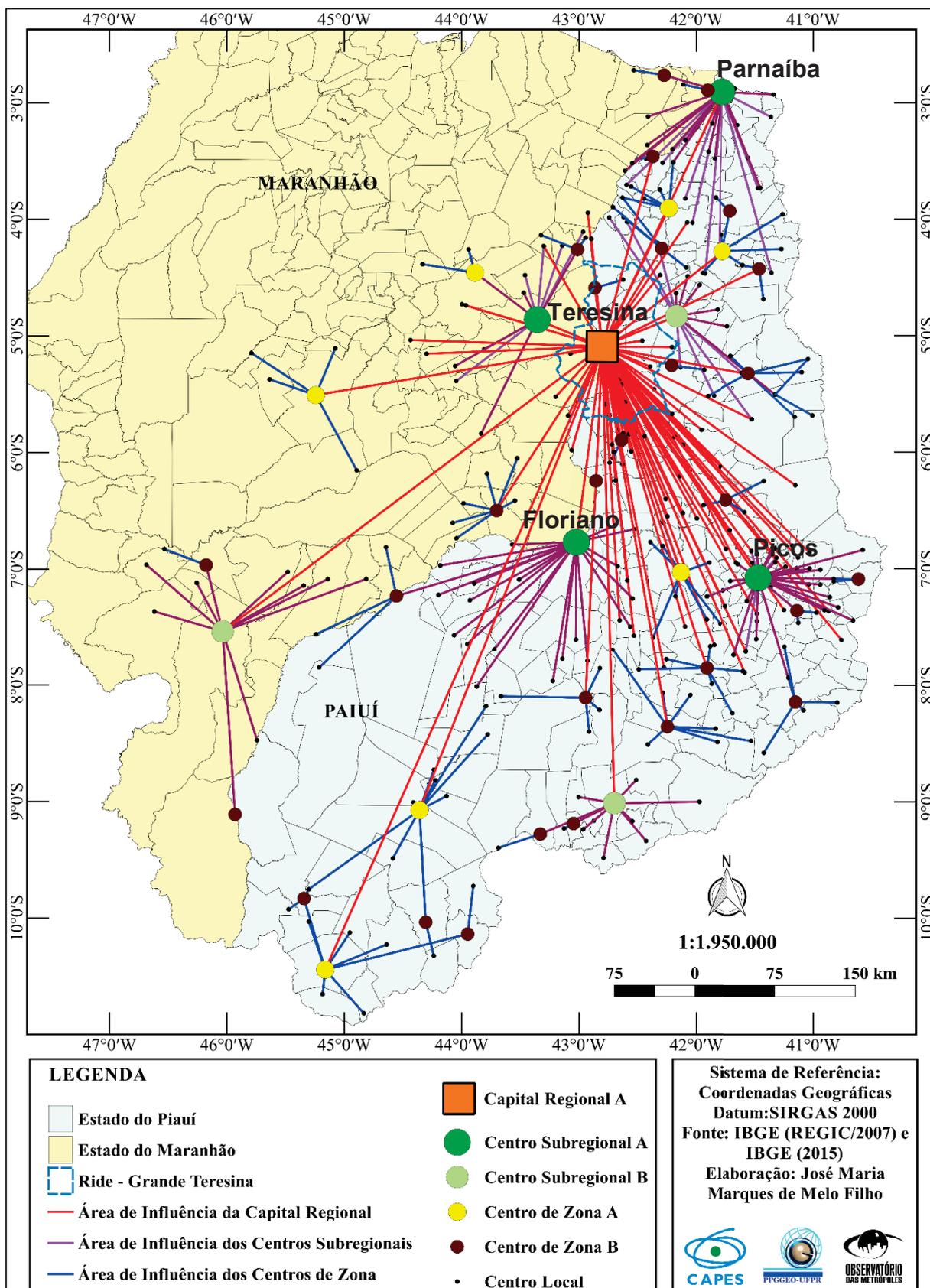
Dentro dessa perspectiva, torna-se necessário pontuar que, no transcorrer da década de 1990, houve o fortalecimento gradativo do setor de serviços em toda rede urbana piauiense (POCHMANN; GUERRA, 2019). Nesse sentido, destaca-se, por exemplo, a criação dos *shoppings centers* (*Riverside*, em 1996, e *Teresina Shopping*, em 1997) e a consolidação do setor de serviços de saúde no centro urbano de comando da rede (a capital do estado) (BUENO; LIMA, 2015). De modo geral, o dinamismo econômico provocado pela conformação da sociedade de serviços reverbera em todos os núcleos urbanos que compõem a rede piauiense.

Até o final da década de 1990 e início dos anos 2000, foram criados 106 municípios por todo o território piauiense, somado ao número de unidades político-administrativas já existentes (118 municipalidades), o total geral de unidades distribuídas por todo o território corresponde a 224 entes federados, inclusive, permanecendo esse quantitativo até os dias atuais (CEPRO, 2019). Constata-se, portanto, que diversos núcleos urbanos dos municípios criados possuem uma centralidade urbana circunscrita aos limites territoriais pré-definidos (REGIC, 2000).

Assim sendo, as principais centralidades urbanas da rede piauiense identificados pelo estudo do REGIC eram: 1 - o Centro Sub-metropolitano de Teresina; 2 - os Centros Sub-regionais de Parnaíba, Floriano, Picos; 3 – Os Centros predominantemente de Zona Corrente, São Raimundo Nonato, Piripiri, Campo Maior e, por fim, 4 – Os Centros de Zona de Barras, Esperantina, Luzilândia, Oeiras, Valença do Piauí, Elesbão Veloso e Água Branca, como demonstrando no Mapa 06.

Dando continuidade à discussão sobre a configuração da rede urbana piauiense, a publicação do estudo sobre as regiões de influência da cidade, realizado em 2008, revelou uma maior distribuição dos centros urbanos pelo território piauiense, especialmente, dos núcleos urbanos considerados Centros de Zona B (Mapa 06).

Mapa 06 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 2007.



Fonte: Elaborado pelo autor com base na REGIC (2008).

Além disso, é nítido o aumento do poder de influência da capital do estado para diferentes porções do território piauiense e maranhense, sem, contudo, esquecer a permanência do poder de articulação dos centros sub-regionais da referida rede.

Com o predomínio do processo de metropolização do espaço, os núcleos urbanos da rede urbana piauiense, apresentaram uma maior articulação entre os nós da rede. Sendo importante ressaltar que as interações se tornam mais intensas. São estabelecidas pouco a pouco “interações entre centros de mesma dimensão demográfica localizados tanto em uma mesma região como em regiões distintas” (CORRÊA, 2006, p. 325-326). Essa realidade apresentada pelo autor pode ser verificada, sobretudo, na porção norte com os núcleos urbanos de Piriipiri e Esperantina (Centros de Zona A) com a expansão dos Centros de Zona B (Luzilândia; Cocal; Pedro II e Barras), como demonstrado no Mapa 06.

Sobre o dinamismo econômico da rede urbana piauiense, cabe salientar que, entre “[...] os anos 2000 e 2016, o setor de serviços continuou crescendo em relação ao PIB, com a agropecuária mantendo-se relativamente estabilizada e a indústria em processo de queda significativa” (POCHMANN; GUERRA, 2019, p. 48). Diante do exposto, evidencia-se a consolidação, cada vez mais, potente do setor de serviços. O redimensionamento do dinamismo urbano da rede piauiense, no início dos anos 2000 estendendo-se para os dias atuais, também foi afetado pela implementação de políticas públicas setoriais provenientes do governo federal, e do governo estadual. Dentre essas ações governamentais, podem ser citadas: a ampliação do acesso ao ensino superior em instituições públicas federais, com a expansão de *campis* da UFPI, em Floriano, com a instalação do Campus Amílcar Ferreira Sobral (CAFS, em 2009), em Bom Jesus, com o estabelecimento do Campus Professora Cinobelina Elvas (CPCE, em 2006), e ampliação da oferta de cursos no Campus Senador Helvídio Nunes de Barros (CSHNB, a partir de 2006), em Picos.

O início do processo de expansão da educação profissional e tecnológica, com a criação dos *campis* do Instituto Federal do Piauí (IFPI), por diversos centros urbanos da rede: como Parnaíba (2007) e Picos (2007). A ampliação da rede intensifica-se nos anos seguintes, em 2010, são criados os *campis*, de Angical do Piauí, Corrente Paulistana, Piriipiri, São Raimundo Nonato, Teresina Zona Sul e Uruçuí. Em 2013, são instalados institutos em Oeiras, Pedro II e São João do Piauí. E no ano seguinte ocorre a instalação dos *campis* de Campo Maior, Cocal, Valença do Piauí e do Campus

Avançado de Pio IX e, ainda, o Campus Avançado do Dirceu, em Teresina. Por fim, em 2016, houve a instalação do Campus Avançado de José de Freitas.

Além dos aspectos relacionados diretamente a expansão do ensino superior, houve também o fomento a programas dedicados a subsidiar a agricultura familiar, incentivos financeiros para o aprimoramento da indústria de transformação e, também, programas de distribuição de renda, aumentando o poder de compra da população. Todo esse panorama de mudanças provocou um “[...] novo padrão de crescimento focado na produção e no consumo de massa [...]”, provocando impactos regionais diferenciados e favorecendo, especialmente, Norte e Nordeste, em suas regiões mais pobres (ARAÚJO, 2013, p. 163). Obviamente, as consequências provocadas pelo conjunto de modificações mencionadas implicaram em uma reconfiguração da rede urbana piauiense apresentada no REGIC de 2008. Da mesma forma, rebatimentos desse processo influenciaram a configuração da região de influência das cidades para o estudo do REGIC, publicado em 2020.

Sobre a configuração da rede urbana para o período supracitado, faz-se necessário, pontuar algumas considerações. Em primeiro lugar, mesmo mantendo a metodologia de trabalho utilizada no estudo anterior, houve importantes aprimoramentos, em relação aos dados coletados para a construção da análise (como, por exemplo, aqueles referentes a gestão do território e sobre as ligações aéreas, rodoviárias e hidroviárias). Em segundo lugar, a adoção de uma melhor especificação espacial para definir a unidade urbana de análise, os Arranjos Populacionais (AP). Nesse sentido, partindo do entendimento que essa unidade

[...] pode vir a ser composta não apenas por um, mas por vários Municípios que são indissociáveis como unidade urbana. Trata-se de Municípios conurbados ou que possuem forte movimento pendular para estudo e trabalho, com tamanha integração que justifica considerá-los como um único nó da rede urbana (REGIC, 2020, p. 11).

Para a realidade piauiense foram definidos os seguintes arranjos populacionais: o AP de Teresina composto pela capital do estado e o município maranhense de Timon; o AP de Angical/PI englobando os municípios de Santo Antônio dos Milagres e Angical; o AP de Amarante/PI - São Francisco do Maranhão/MA e o AP Alto Parnaíba/MA - Santa Filomena/PI compreendendo os dois municípios que nomeiam os referidos arranjos; Os municípios de Geminiano e Picos integram o AP de Picos; o AP de Floriano que inclui além de Floriano, o município maranhense de Barão de

Grajaú e, ainda, o AP de Uruçuí abrangendo Uruçuí e o município maranhense Benedito Leite, por fim os municípios de Marcolândia- PI e Araripina- PE compõem o AP de Araripina/PE, totalizando 08 APs em todo o território (IBGE, 2015).

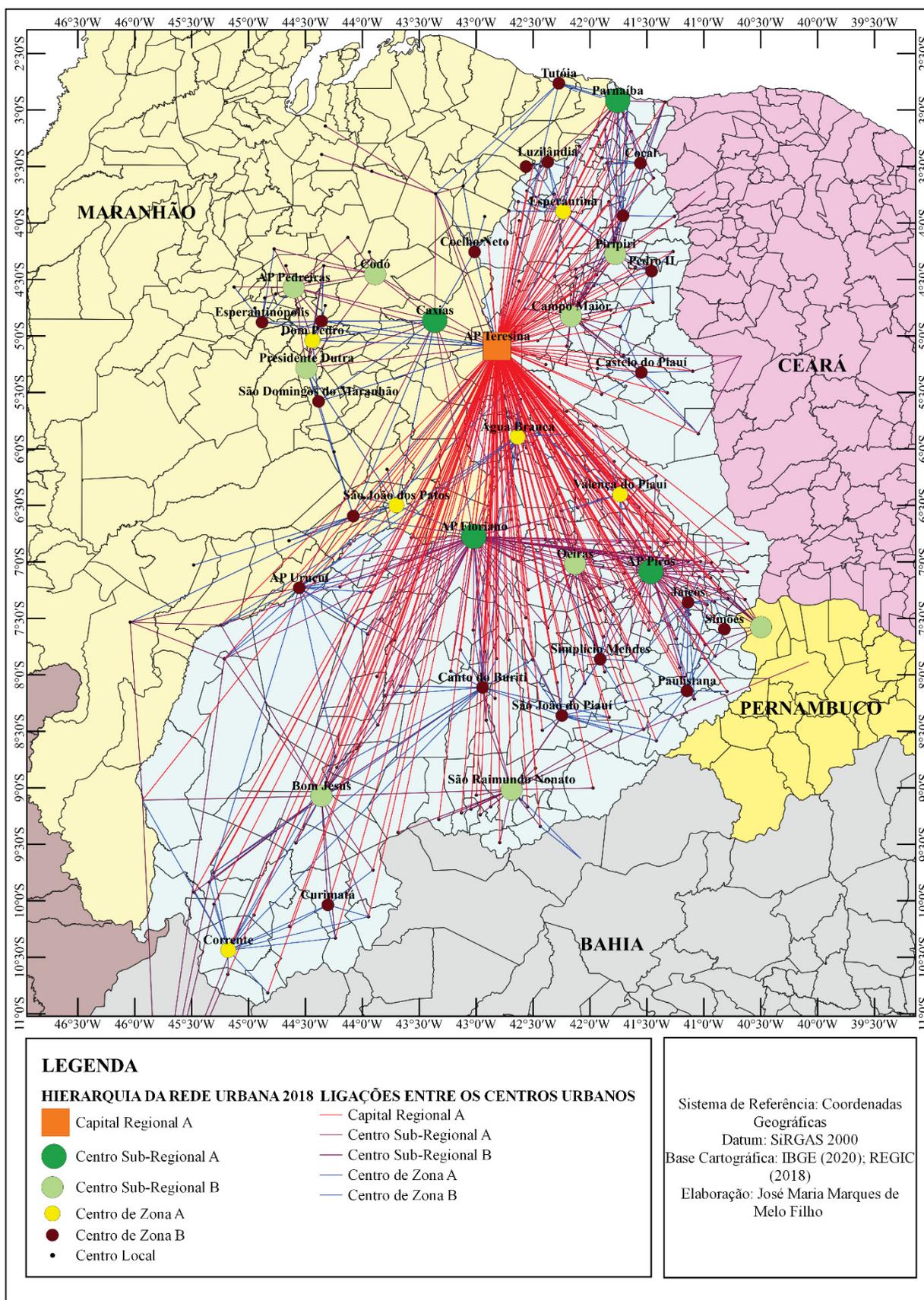
Além desse refinamento em relação a unidade espacial, alguns conjuntos de dados utilizados para a determinação das centralidades urbanas e seu grau de influência sobre os demais núcleos urbanos foram acrescidos de maiores detalhamentos. Pode-se destacar, por exemplo, os resultados apresentados sobre os deslocamentos da população em busca de serviços de saúde de alta, média e baixa complexidade e, ainda, aqueles realizados para a compra de vestuário, calçados, móveis e eletroeletrônicos. Nesse sentido, a ampliação e aprofundamento dos dados da pesquisa possibilita realizar análises mais próximas da realidade urbana.

Dessa forma, o estudo reitera a importância de analisar a complexidade do fenômeno urbano de forma mais ampla e atrelada a realidade socioespacial inerente as espacialidades constituídas, tendo em vista que, cada vez mais, determinados centros urbanos compartilham e influenciam o dinamismo econômico e social um do outro, favorecendo uma relação de interdependência. Essa perspectiva também é influenciada pelo estágio avançado no qual se encontra o processo de urbanização, que intensifica o nível das interações espaciais e o volume dos fluxos de pessoas, mercadorias, informações e capitais entre os distintos núcleos urbanos (MOURA, 2016); (LENCIONI,2019); (FIRKOWSKI, 2020).

A partir dessa perspectiva, a análise da configuração da rede urbana piauiense, apresentada no REGIC de 2018 (Mapa 07), permite inferir que o AP de Teresina expandiu sua área de influência para quase a totalidade do território estadual, bem como intensifica seu poder de atuação juntos aos núcleos urbanos maranhenses, dividindo essa influência com a capital São Luis/MA. Além disso, as repercussões causadas pelas políticas setoriais promovidas pelo governo federal e estadual resultaram em mudanças significativas no dinamismo urbano dos centros da rede piauiense, como já salientado anteriormente.

Ressalta-se a implicação dessas transformações, pois à medida que as ações governamentais são inseridas nesses espaços, o seu dinamismo urbano, econômico e social apresenta outras facetas.

Mapa 07 – Configuração da rede urbana piauiense na REGIC – 2018



Fonte: Elaborado pelo autor com base na REGIC (2020).

Assim sendo, os centros urbanos sub-regionais e os centros de zonas da rede urbana piauiense, por exemplo, consolidam sua importância, em razão de apresentarem fatores de atração (seja pela instalação de um *campus* universitário, de uma escola técnica, incentivos à produção agrícola, oferta de crédito facilitado entre outros aspectos). A formação desse quadro de atrativos implica direta ou indiretamente em uma maior oferta de emprego, circulação de pessoas e mercadorias e, também, na geração de mercado consumidor (ARAÚJO, 2013; 2014).

Além disso, existem centros urbanos da rede que nitidamente funcionam como “nós de um subsistema regional” em determinadas porções do território piauiense, como é o caso de Parnaíba, Floriano, Picos, São Raimundo Nonato e, mais recentemente, Bom Jesus, como verificado na configuração espacial dos centros urbanos demonstrado no mapa 06.

Vale destacar também que houve mudanças substanciais na porção sul da rede causadas pelo crescimento do agronegócio, principalmente, no sul do estado, na região de expansão da agroindústria da soja no cerrado piauiense, conhecida como MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). Essa porção do território piauiense apresentava centros urbanos com baixo dinamismo e, em muitos casos, com reduzida área de influência ou apresentando nível de articulação restrito aos seus limites territoriais pré-definidos. Isso não significa dizer, que a expansão do agronegócio foi o único condicionante capaz de proporcionar as mudanças verificadas, mas possui uma função importante dentro do processo que, em conjunto com outros fatores favoreceu o aumento da importância de centros urbanos localizados nessa porção da rede.

Ademais, os incentivos estaduais para subsidiar a produção de energia renovável resultaram na instalação de grandes parques eólicos e solares (com destaque para o sudeste e o litoral piauiense). Os parques foram distribuídos, em sua maioria, em centros urbanos com reduzida relação de proximidade com outras cidades, além de não constituírem uma hinterlândia própria, ou seja, nos denominados centros locais da rede urbana (IBGE, 2018; CORRÊA, 2006).

No caso piauiense, podem ser citados como exemplos: Marcolândia, Padre Marcos e Simões (com a instalação de parques eólicos) e São João do Piauí e São Gonçalo do Gurguéia (com a instalação de parques solares). Desse modo, como esses espaços têm dificuldades de conseguir atender as demandas requeridas pelas atividades elencadas, os centros regionais da rede passam a funcionar como

catalisadores das dinâmicas urbanas, garantido o suporte necessário para o seu desenvolvimento e manutenção.

Avaliando o processo evolutivo da configuração da rede urbana interiorizada piauiense, nota-se que determinadas porções do seu território estão submetidas pelo dinamismo regional de centros urbanos específicos, em virtude disso, esses espaços ampliam o seu grau de subordinação em relação a sua área de influência que, em muitos casos, pode apresentar maior grau de abrangência daquela especificada nos estudos já realizados sobre a rede urbana.

De forma geral, pode-se afirmar que a singularidade da rede urbana piauiense, é caracterizada pela conformação de quadro regionais distintos, que podem compartilhar fatores impulsionadores de semelhante dinamismo urbano (como uma economia pautada pela sociedade de serviços), mas que diferem em relação a sua expressão no espaço geográfico e pela intensidade dos fluxos (econômicos; capitais; serviços e informações) que movimentam, bem como as articulações estabelecidas entre esses centros e sua hinterlândia.

Os centros regionais de maior importância da rede, com exceção daqueles com presença consolidada desde o seu processo de formação (como é o caso de Teresina; Picos; Floriano e Parnaíba), apresentavam reduzido dinamismo, sendo caracterizados como centros de zona A ou B (Oeiras, Piri-piri, Campo Maior, São Raimundo Nonato e Oeiras). No Quadro 02, encontra-se a especificação das mudanças na hierarquia urbana dos centros citados.

No entanto, essa situação modifica-se de modo gradativo, com alguns nuances ao longo do período, a partir dos anos 2000, em razão da maior inserção do país na economia global, do estabelecimento de estratégias governamentais para o desenvolvimento urbano regional, da ampliação e consolidação da sociedade de serviços, do aumento do poder de compra de parte da população piauiense e do aproveitamento das potencialidades de produção diversificada pelo estado.

Constata-se que os principais espaços regionais da rede urbana piauiense, são representados pelos APs de Teresina, Floriano e Picos e pelos centros regionais de Parnaíba, São Raimundo Nonato e Bom Jesus, ou seja, a estruturação da rede é demarcada pela atuação desses espaços urbanos que funcionam como “nós” regionais da rede, inclusive, estabelecendo uma relação de subordinação com os centros sub-regionais de Oeiras, Piri-piri e Campo Maior.

Quadro 02 – Identificação da hierarquia urbana piauiense nas REGICs

Espacialidade Urbana	REGIC 2018	REGIC 2007	REGIC 1993	REGIC 1978	REGIC 1966
Arranjo Populacional de Teresina/PI	Capital Regional A	Capital Regional A	Muito Forte	Centro Sub-metropolitano	Centro Regional A
Parnaíba	Centro Sub-regional A	Centro Sub-regional A	Forte para médio	Centro Sub-regional	Centro Sub-regional A
Arranjo Populacional de Picos/PI	Centro Sub-regional A	Centro Sub-regional A	Forte para médio	Centro Sub-regional	Centro Sub-regional A
Arranjo Populacional de Floriano/PI	Centro Sub-regional A	Centro Sub-regional A	Forte para médio	Capital Regional	Centro Regional B
Piripiri	Centro Sub-regional B	Centro de Zona A	Médio para fraco	Centro de Zona	Centro local B
Campo Maior	Centro Sub-regional B	Centro Sub-regional B	Médio para fraco	Centro de Zona	Centro Sub-regional B
Bom Jesus	Centro Sub-regional B	Centro de Zona A	----	Centro de Zona	Centro local B
São Raimundo Nonato	Centro Sub-regional B	Centro Sub-regional B	Médio para fraco	Centro de Zona	Centro local B
Oeiras	Centro Sub-regional B	Centro de Zona A	Fraco	Centro de Zona	Centro local A

Fonte: Elaborado pelo autor com base na REGIC (2020).

A partir das discussões levantadas é possível estabelecer uma espécie de regionalização da rede urbana piauiense, com a formação de um quadro regional capitaneado por espacialidades urbanas que podem englobar, por exemplo, um ou mais centros urbanos, com forte poder de comando e elevado grau de atratividade.

Assim sendo, a configuração atual da rede urbana piauiense apresenta seis “nós” de comando regional. Na porção norte do estado, o centro urbano de Parnaíba possui forte poder de influência, abrangendo pequenas porções do litoral maranhense e cearense. Nessa área do território piauiense o dinamismo econômico é impulsionado pelos seus atrativos turísticos que inclui, por exemplo, a Área de Proteção Ambiental (APA) do Delta do Parnaíba, estendendo-se ao longo do estado do Piauí; Maranhão e Ceará²³, a própria visitação ao Delta das Américas e ao conjunto

²³ A referida APA engloba os municípios de Tutoia, Paulino Neves, Araisos e Água Doce do Maranhão, no estado do maranhense e Ilha Grande, Parnaíba, Luís Correia e Cajueiro da Praia, no estado do Piauí, e, ainda, os municípios cearenses de Chaval e Barroquinha.

de praias que compõem a faixa litorânea, os circuitos de espetáculos musicais e a realização de eventos esportivos, com destaque para, o *kitesurf*, atraindo um grande número de turistas de outras regiões do país, inclusive, internacionais.

Além disso, o centro urbano em questão apresenta consolidada infraestrutura urbana turística, dispendo de diversos estabelecimentos de hospedagem (hotéis, casas de veraneio, pousadas, bangalôs, condomínios fechados e *resorts*). O desenvolvimento do turismo de negócios implicou na expansão da produção imobiliária, com forte atuação do capital internacional (FAÇANHA, 2009) no estabelecimento de empreendimentos nos centros urbanos de Ilha Grande, Parnaíba, Luís Correia e Cajueiro da Praia, provocando transformações socioespaciais.

A disponibilidade de serviços educacionais de graduação e pós-graduação oferecidos por IES públicas e privadas confere maior importância a centralidade urbana constituída pela cidade de Parnaíba. Em relação as instituições de ensino superior, vale ressaltar, a criação, em 2018, da Universidade Federal do Delta do Parnaíba (UFDPAr), a partir do desmembramento do *Campus* Ministro Reis Velloso (CMRV) pertencente a UFPI. A instituição criada detém uma estrutura organizacional e administrativa própria, com maior grau de autonomia. Os *campis* do IFPI e da Universidade Estadual do Piauí (UESPI) completam o quadro de instituições públicas de ensino superior presentes na região.

Os cursos oferecidos pelas instituições supracitadas, bem como aqueles ofertados por unidades de ensino privadas impulsionam os deslocamentos de inúmeras pessoas provenientes de várias localidades do estado e, também, dos estados vizinhos (Ceará e Maranhão), em busca de uma formação acadêmica. Essa situação impacta diretamente o seu dinamismo econômico e impulsiona os setores da economia parnaibana. Observando os dados dispostos na Tabela 06, percebe-se que Parnaíba é o segundo maior centro de comando regional da rede urbana piauiense, em termos de PIB e população, tendo como principais ramos dinamizadores da economia o de serviços e da administração pública.

Em vista disso, nota-se que o centro regional parnaibano exerce função de comando tanto em relação as atividades empresariais, quanto de gestão pública da porção norte do estado piauiense, estabelecendo relações e articulações com os núcleos urbanos sob sua área de influência. A sua área de influência, inclusive, pode apresentar um alcance ainda maior, devido à dimensão dos processos socioespaciais intermediados por essa espacialidade regional.

Tabela 06 – Situação demográfica e econômica dos espaços regionais

Espaços Regionais	PIB (2018) (R\$)	Pop. Censo (2010)	Pop. estimada (2021)	Valor Adic. Agro. (2016)⁽¹⁾	Valor Adic. Indústria (2016)⁽²⁾	Valor Adic. Serviços (2016)⁽³⁾	Valor Adic. Adm. pública (2016)⁽⁴⁾
AP de Teresina ⁽⁵⁾	20.749.142	969.690	1.042.443	62.662	3.064.781	1.091.9893	3.925.303
Parnaíba	1.920.668	145.705	153.863	32.588	174.533	961.130	540.343
AP Picos ⁽⁵⁾	1.445.209	78.889	84.104	44.287	127.489	790.765	316.676
AP Floriano ⁽⁵⁾	1.251.089	75.531	79.137	24.531	120.806	679.949	270.681
Bom Jesus	513.661	22.629	25.584	53.061	28.709	268.318	98.976
São Raimundo Nonato	389.031	32.327	35.035	7.861	23.014	195.081	123.856

Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base nos dados disponibilizados pelo SIDRA; MUNIC e IBGE.

⁽¹⁾ Valor adicionado agropecuária; ⁽²⁾ Valor adicionado indústria; ⁽³⁾ Valor adicionado serviços; ⁽⁴⁾ Valor adicionado administração pública. ⁽⁵⁾ AP de Teresina (Teresina e Timon/MA); AP de Floriano (Floriano e Barão de Grajaú/MA); AP de Picos (Picos e Geminiano)

Com base nos dados apresentados na Tabela 06, verifica-se a importância para o dinamismo econômico dos espaços regionais da rede o setor de serviços e da administração pública. Além disso, as estimativas populacionais dos referidos espaços apresentam relativo crescimento, quando comparados com os dados obtidos no censo demográfico de 2010.

Ressalta-se, no conjunto de dados apresentados, a importância adquirida pelo setor agropecuário, para o dinamismo econômico do centro regional de Bom Jesus. Essa dimensão ganha relevância, em razão da expansão da agroindústria para o sul do estado, consolidando essa porção do território piauiense na atualidade em uma região produtiva agrícola, como defendido por Elias (2011). De fato, é notável que o crescimento do agronegócio impulsionou o dinamismo urbano na região.

Ao avaliar a organização da rede urbana piauiense na porção sul do estado, ao longo dos anos, constata-se a permanência de quatro centros urbanos de maior importância nesta parcela do território - Corrente, Uruçuí, Bom Jesus e São Raimundo Nonato (REGIC, 1972; 1987; 2000; 2008 e 2020). Nesse sentido, os estudos revelam também que os espaços urbanos mencionados continuam sendo classificados nos

níveis mais baixos da hierarquia urbana, ou seja, sendo classificados como centro de zona A ou de zona B, com exceção de Bom Jesus e São Raimundo Nonato.

Assim sendo, a definição do centro regional bom-jesuense, como um importante articulador das dinâmicas urbano regionais no sul do estado, está atrelada ao desenvolvimento da moderna agropecuária, a sua capacidade para suprir as demandas requeridas pela população de bens e serviços, bem como por constituir um uma centralidade urbana importante para os núcleos urbanos dependentes da sua dinâmica, tendo em vista, que sua área de influência abrange espaços demograficamente esvaziados e economicamente fragilizados.

A centralidade urbana exercida pelo centro regional encontra-se alicerçada também no desenvolvimento do comércio e do setor de serviços. Uma parcela considerável das atividades desempenhadas busca oferecer suporte ao desenvolvimento da agroindústria. Nesse sentido, o comércio local dispõe de lojas de maquinário agrícola e serviços para garantir sua manutenção, bem como a comercialização de fertilizantes e adubos químicos, dentre outros ramos de atividades comerciais tradicionais (ARAUJO, 2009). Esse conjunto de atividades possuem participação fundamental no dinamismo urbano e econômico do centro regional.

A localização estratégica do espaço regional bom-jesuense é um fator primordial para facilitar o escoamento da produção agrícola. Dessa forma, importantes eixos viários atravessam a centralidade urbana, tais como: a BR-135, rodovia que interliga o nordeste ao centro sul do país e, ainda, a PI-397 conhecida como a rodovia Transcerrados, perfazendo a ligação entre os principais municípios produtores de soja (Uruçuí e Ribeiro Gonçalves, por exemplo) da porção sul do estado (ARAUJO, 2009). Diante do exposto, evidencia-se que o desenvolvimento do agronegócio na região e seus desdobramentos impulsionaram direta ou indiretamente a ascensão de Bom Jesus como centro regional de destaque da rede urbana piauiense.

A centralidade urbana de São Raimundo Nonato também constitui um importante espaço regional localizado no sul do Piauí. Esse centro urbano, quando comparado aos demais centros regionais da rede, apresenta dinamismo econômico e urbano inferior aos demais (Tabela 06). No entanto, o padrão de concentração das atividades no setor de serviços e da administração pública é mantido, como verificado nos outros espaços regionais da referida rede urbana.

Dentre as atividades que impulsionam o seu dinamismo, merece destaque, o turismo arqueológico, pois a região abriga o Parque Nacional da Serra da Capivara e

o Museu do Homem Americano. Os locais supracitados acomodam diversos sítios arqueológicos que apresentam vestígios antigos sobre a história do homem na Terra. Cabe salientar, a inauguração, em 2015, do aeroporto de São Raimundo Nonato-Serra da Capivara e, em 2018, do Museu da Natureza, em Coronel José Dias, tais iniciativas buscaram estimular o crescimento do turismo, tendo em vista, o impacto dessa atividade no desenvolvimento econômico e urbano da região.

Além das centralidades urbanas mencionadas também integram o quadro de espaços urbanos regionais do Piauí os APs de Floriano, Picos e Teresina. Esses espaços apresentam poder de comando regional desde o início do processo de formação da rede urbana piauiense, conforme verificado nos estudos do REGIC. Ao longo desta discussão foram apresentados alguns dos aspectos primordiais que ajudam a explicar a conformação e consolidação dessas centralidades como centro de comando regional na rede urbana do estado.

Numa tentativa de síntese, pode-se sublinhar que, esses espaços urbanos tiveram acelerado processo de urbanização, acompanhado de considerável crescimento populacional ao longo dos anos, além disso, concentram os maiores valores do PIB piauiense. Ademais, o dinamismo econômico é impulsionado por diversos setores, com destaque, para a indústria de transformação, comércio e serviços, além, é claro, da administração pública (Tabela 06).

As espacialidades regionais referidas constituem centros de posição estratégica no território piauiense, sobretudo, o AP de Teresina que representa o centro de comando de toda a rede urbana do estado. Outrossim, os espaços urbanos em questão detêm as mais importantes instituições de ensino públicas e privadas, dispõe de serviços de saúde especializados e, ainda, concentram as principais instituições financeiras, bem como relevantes órgãos da administração pública, dentre outros aspectos. O conjunto dessas características qualificam esses espaços como centros de comando regional da rede urbana piauiense.

A partir das discussões realizadas constata-se o padrão singular de conformação da rede urbana piauiense com a determinação de seis espaços de comando regional nas diferentes porções do território. Ressalta-se também que a complexidade urbana do espaço regional de comando central da rede, merece uma especial atenção, em razão de seu poder de influência e dos processos socioespaciais por ele engendrados, conformando uma espacialidade urbana distinta, a aglomeração urbano regional de Teresina.

3.2 A AGLOMERAÇÃO URBANO REGIONAL DE TERESINA NA REDE URBANA INTERIORIZADA DO NORDESTE

A aglomeração urbano regional de Teresina apresenta em sua composição a capital regional (Teresina). Conforme, a estrutura hierárquica definida pelo REGIC, baseada na determinação dos centros de gestão do território, este centro urbano possui um nível de importância, em relação à gestão, inferior ao nível das metrópoles, tendo sua área de influência circunscrita à escala regional (REGIC, 2008; 2020).

Além da capital piauiense, a aglomeração urbano regional de Teresina engloba ainda seis centros urbanos e, desse total, cinco estão localizados no Centro-Norte Piauiense, são eles: Altos, Demerval Lobão, José de Freitas, União, Nazária e, por fim, o município de Timon, localizado no estado maranhense. Existe também um arranjo institucional que engloba a aglomeração urbano regional de Teresina em questão, no entanto, essa institucionalidade abrange além dos centros já especificados, as cidades de Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Pau D' Arco do Piauí, Coivaras, Currealinhos, Miguel Leão, Beneditinos e Monsenhor Gil, sendo denominada de RIDE – Grande Teresina.

Sendo assim, cumpre salientar que o conjunto de dados apresentados contempla tanto aqueles referentes a aglomeração urbano regional, quanto aos demais espaços urbanos que compõem a Região Integrada. A exposição das informações de forma conjunta permite analisar o fenômeno de forma mais ampla, além de demonstrar com maior clareza a discordância entre o fenômeno de caráter socioespacial e a delimitação de um arranjo institucional por meio de um marco legal.

Analisando a conformação da aglomeração urbano regional de Teresina, notamos que a capital piauiense apresenta acentuado crescimento urbano e profundas transformações do seu espaço intraurbano, quando comparada as outras centralidades urbanas do seu entorno. Essa condição é influenciada pela função que o centro urbano exerce para toda a rede urbana do piauiense.

Nesta lógica, a capital do estado reúne uma diversidade de atividades econômicas ligadas aos diferentes setores do comércio, serviços, saúde, educação, indústria entre outros. A cidade concentra o maior número de instituições que integram a administração pública e, ainda, apresenta intensas atividades ligadas as manifestações artísticas e culturais, constituindo-se também como um local de

disseminação de informações e inovações. Além disso, convive com intensas desigualdades socioespaciais. Contudo, como afirma Bezerra (2016, p. 143)

[...] não podemos deixar de pensar estes espaços como se não estivessem inseridos em um contexto macro, multiescalar [...]. Quando estudamos essas cidades inseridas no contexto da rede urbana interiorizada, precisamos pensá-las como espaços que podem estar isolados ou próximos de atividades econômicas importantes. Como ainda, entender sua relação de interdependência para com outras unidades espaciais dentro e fora de sua área de influência.

Desse modo, torna-se imperativo compreender como os processos atuam na estruturação dos espaços urbanos não metropolitanos, estejam eles submetidos direta ou indiretamente a lógica da metropolização do espaço. Nesse novo contexto do processo de urbanização, algumas centralidades assumem uma dimensão urbano regional complexa, em que os centros urbanos se conectam em rede, estabelecendo relações socioeconômicas mútuas (MOURA, 2016).

De fato, a ampliação do fenômeno urbano regional no território nacional intensificou-se, sobretudo, quando avaliamos a configuração da rede interiorizada do Nordeste, em especial, a piauiense com a conformação dos polos de comando regional distribuídos pelo estado. No entanto, é importante pontuar que na atualidade não podemos reduzir os efeitos das transformações socioespaciais unicamente pela influência da metropolização do espaço, pois incorreríamos em um erro.

Desse modo, o processo não elimina as demais formas de manifestação do fenômeno urbano, tampouco qualifica todos os aspectos de sua expressão no espaço geográfico, mas agrega, transforma, redefine e possibilita enxergar outros nuances desencadeados pela metropolização do espaço (LENCIONI, 2019). Nessa lógica, Firkowski (2019) aponta para a relevância explícita ou implícita do caráter regional no estabelecimento das configurações espaciais urbanas. Por isso, no atual estágio da urbanização, os processos e as funções desempenhadas pelas centralidades urbanas estabelecidas em distintas escalas representam um fator de enorme relevância para a compreensão de suas dinâmicas.

As análises empreendidas pelos estudos recentes elaborados pelo IBGE também revelam essa preocupação, isto é, de investigar a conformação das espacialidades urbanas levando em consideração, o seu grau de articulação em diferentes escalas e as relações definidas entre os distintos centros urbanos com sua

área de influência e fora dela, sejam elas hierárquicas ou não hierárquicas (CATELAN, 2013). Dentre os estudos elaborados com essa intencionalidade, podem ser citados: *Redes e Fluxos do Território (2014)*; *Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas no Brasil (2016)*; *Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias (2017)*; *Região de Influência das Cidades (2018)* e *Divisão Urbano-Regional do Brasil (2013 e 2021)*. De acordo com Firkowski (2019, p. 95) esses estudos possibilitam vislumbrar os dimensionamentos do fenômeno urbano no território brasileiro a partir de diferentes enfoques.

Tais estudos convergem para [...] evidenciar as possibilidades de novas leituras do território decorrentes do processo de metropolização em curso. Ora tratam de dinâmicas regionais à luz da dimensão urbano-metropolitana, ora tratam da dimensão intraurbana. Apontam importantes transformações, em especial na configuração espacial desses espaços e a eles atribuem novas denominações.

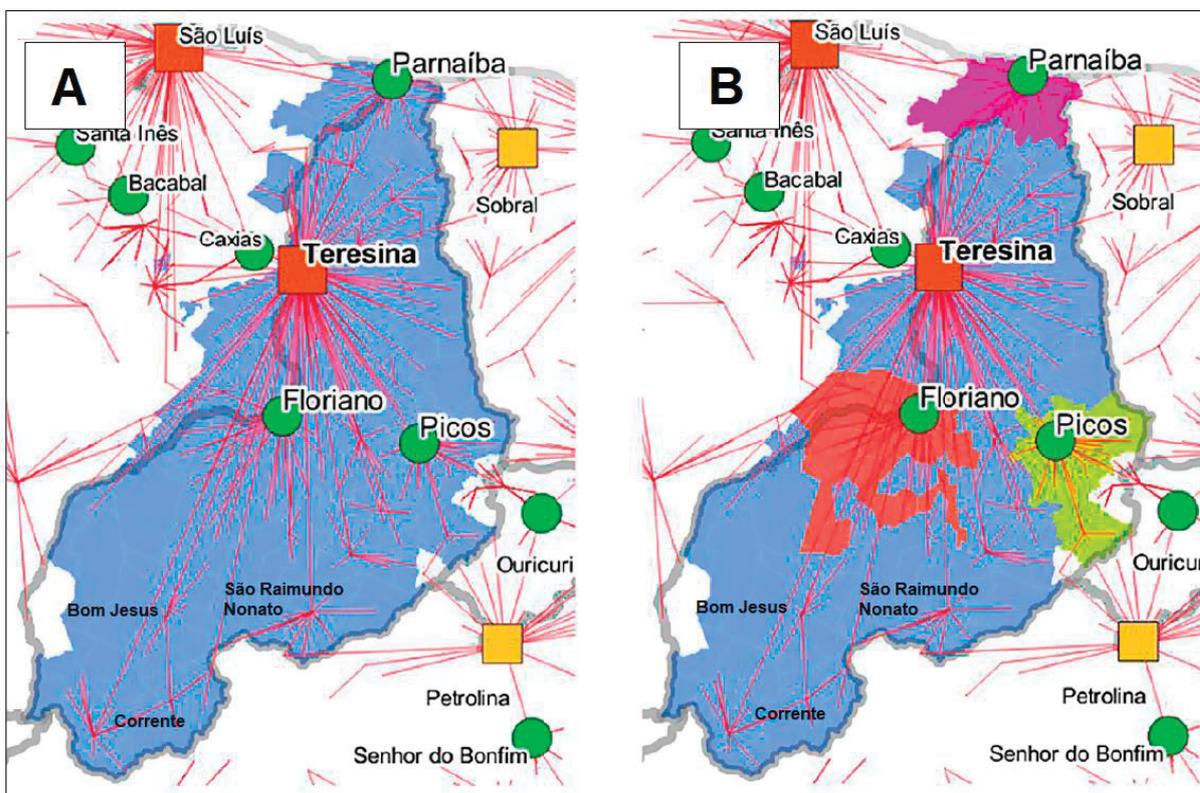
Pautado, portanto, dessa perspectiva de análise buscamos avaliar a conformação da aglomeração urbano regional de Teresina na rede urbana interiorizada do Piauí. Como demonstrado no decorrer da discussão, as transformações socioespaciais, demográficas e econômicas ocorridas ao longo dos anos foram influenciadas pela intensificação do processo de urbanização. Além disso, atingiram de formas distintas o território brasileiro, sobretudo, os espaços urbanos distantes das grandes metrópoles (SPOSITO, 2014; 2017).

No caso nordestino a estrutura da rede de cidades ganha novos contornos com a ascensão de centros regionais de comando, modificam-se as relações estabelecidas entre o urbano e o rural e, também as articulações desenvolvidas com os espaços metropolitanos (MOURA, 2013; BEZERRA, 2016; MIRANDA, 2015).

A extensão dessas mudanças impactou decisivamente na organização da rede urbana piauiense. Como descrito anteriormente o quadro regional consolida-se a partir da atuação de importantes centralidades urbanas. Neste sentido, as constatações levantadas confirmam-se, por exemplo, quando avaliamos a definição das regiões de articulação urbana²⁴ identificadas para o território piauiense (Figura 03 demonstra de forma sintética os percursos para a composição das regiões de articulação urbana).

²⁴ As regiões de articulação urbana foram definidas pelo estudo *Divisão Urbano-Regional do Brasil*, realizado em 2013 e atualizado em 2021. O referido trabalho utilizou como critério para a definição das Regiões Ampliadas, Intermediárias e Imediatas de articulação urbana os seguintes critérios: “[...]”

Figura 03 – Piauí: definição das regiões de articulação urbana



Fonte: Adaptado de IBGE (2021)

A - Região Intermediária de Articulação Urbana a partir da influência da capital regional piauiense.
 B - Regiões Intermediárias de Articulação Urbana considerando a influência dos centros urbanos sub-regionais A da rede urbana piauiense.

A Figura 3 ilustra a elaboração do processo de identificação das regiões intermediárias de articulação urbana para a realidade piauiense. Salienta-se que a identificação das regiões supracitas levou em consideração o “[...] número e a direção dos fluxos materiais e imateriais que moldam o espaço geográfico [...]” (IBGE, 2013, p. 05), demonstrando que a rede urbana piauiense é sintetizada nos: APs de Teresina, Floriano e Picos; centros regionais de Parnaíba (abrangendo pequenas porções do litoral maranhense e cearense), São Raimundo Nonato e Bom Jesus; que funcionam

a hierarquia dos centros; funções de gestão territorial; e ligações oriundas da demanda por bens e serviços” (IBGE, 2021, p. 10).

como “nós” regionais da rede, estabelecendo uma relação de subordinação com os centros sub-regionais de Oeiras, Piripiri e Campo Maior.

O resultado exibido assemelhou-se á quele alcançado pelo estudo realizado, em 2013. No entanto, devido ao caráter diverso e heterogêneo da rede urbana brasileira, principalmente, no norte e nordeste do país, decidiu-se “[...] delimitar regiões de nível 2 para as áreas de influência de centros urbanos com hierarquia de Capital Regional ou Centro Sub-Regional A, desde que estivessem ligados diretamente a uma capital regional estadual” (IBGE, 2021, p. 16).

Dessa forma, foram identificadas as regiões intermediárias de articulação urbana no Piauí são: Teresina (que inclui Bom Jesus e São Raimundo Nonato), Picos, Floriano, Parnaíba. Alguns municípios integram as Regiões Intermediárias de Imperatriz-MA (Santa Filomena); Petrolina-Juazeiro (Queimada Nova); Barreiras-BA (9 municípios, incluindo Corrente); Ouricuri (outros 6) (IBGE, 2021)

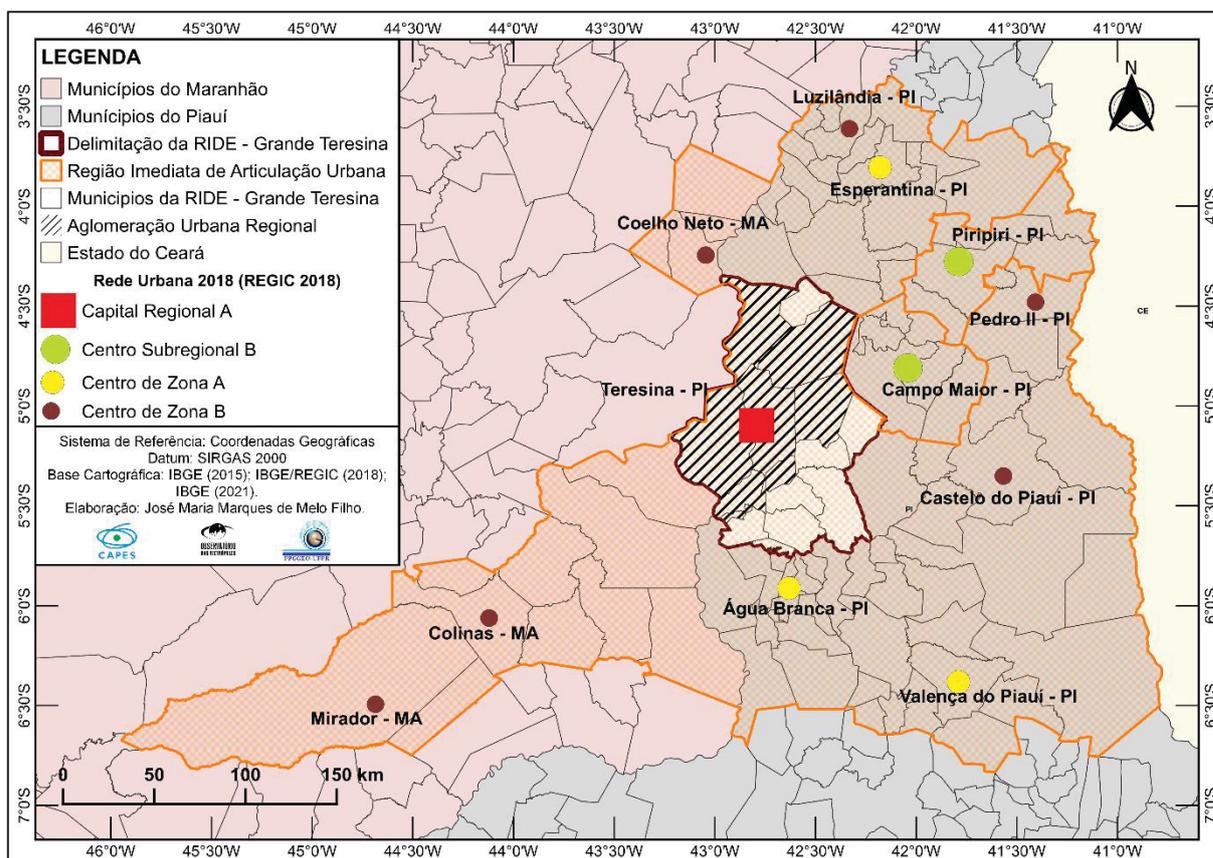
A conformação dessa realidade urbana reafirma a consolidação do quadro regional sob o qual está alicerçada a organização da rede urbana piauiense. Cabe salientar que o território piauiense está subordinado às regiões ampliadas de articulação urbana de Fortaleza, Recife e Salvador, ou seja, sendo influenciado pelos espaços metropolitanos supracitados.

O atual estudo da divisão regional, em razão dos critérios adotados, identificou as centralidades urbanas de Bom Jesus e São Raimundo Nonato como regiões intermediárias de articulação incluídas na região de Teresina. Nesse sentido, faz necessário pontuar a relevância das funções desempenhadas por esses espaços para a porção sul do estado do Piauí. Além disso, na pesquisa realizada em 2013, as espacialidades mencionadas foram identificadas como regiões de articulação, mas com a atualização do estudo foram absorvidas pela região intermediária de articulação urbana do AP de Teresina (IBGE, 2021).

Infere-se, a partir do exposto, que os fluxos materiais e imateriais que circulam pela rede urbana piauiense vinculam-se por meio de um contexto regional comandado pelas centralidades urbanas de Teresina, Parnaíba, Floriano, Picos, Bom Jesus e São Raimundo Nonato. Essas espacialidades regionais apresentam taxas de crescimento urbano variáveis e centros urbanos com distintos tamanhos e, ainda, englobam um considerável número de municípios “[...] no atendimento a bens e serviços de [baixa, média e] alta complexidade. Concentram atividades de gestão pública e privada e articulam, na escala regional, órgãos e empresas privadas” (IBGE, 2013, p. 05).

A contextualização realizada, a respeito das regiões de articulação urbana, permite uma melhor compreensão sobre o estabelecimento das relações definidas entre os centros urbanos da rede piauiense em âmbito regional. Desse modo, ao reduzirmos a escala de articulação urbana para a dimensão imediata, ou seja, para aquela dos fluxos destinados a atender as demandas mais restritas do cotidiano observa-se a relevância assumida pela capital do estado (IBGE, 2013). A centralidade urbana de Teresina estende sua área de influência imediata para os centros Teresina, Picos, Floriano, São Raimundo Nonato, Piri-piri, Parnaíba, Oeiras, Campo Maior, Bom Jesus, além de integrarem as de Araripina, Barreiras, e até Balsas. O Mapa 08 explora a localização de alguns dos centros de articulação imediata descritos.

Mapa 08 – Região Imediata de Articulação Urbana de Teresina



Os centros especificados no Mapa 08 funcionam como subnúcleos de apoio a centralidade urbana principal (neste caso a capital piauiense). Essa relação de articulação urbana imediata, torna-se mais evidente entre os núcleos urbanos que integram a aglomeração urbano regional de Teresina, ou seja, as interações

estabelecidas entre os centros urbanos de Altos, Demerval Lobão, José de Freitas, Nazária, União e Timon, no estado maranhense com a capital do estado do Piauí.

Dessa forma, a função de comando regional desempenhada por Teresina está ligada também às relações empreendidas entre esses espaços, seja com seu entorno próximo ou distante, pois a intensidade dos fluxos materiais e imateriais trocados entre esses centros proporciona um maior dinamismo urbano, tendo em vista o atendimento de uma demanda regional (IBGE, 2021).

No caso da aglomeração urbano regional de Teresina e de outras realidades urbanas nordestinas, essa condição em que os pequenos centros urbanos estabelecem uma relação de “interdependência socioeconômica para com o núcleo central” reflete o próprio quadro de transformações políticas e econômicas ocorridas no seu processo de formação, assim como estão vinculadas “[...] as formas e as práticas ligadas a economia regional” (BEZERRA, 2016, p. 144). Além disso, a atuação do processo de metropolização do espaço intensifica as transformações socioespaciais dessas diferentes espacialidades urbanas (LENCIONI, 2019).

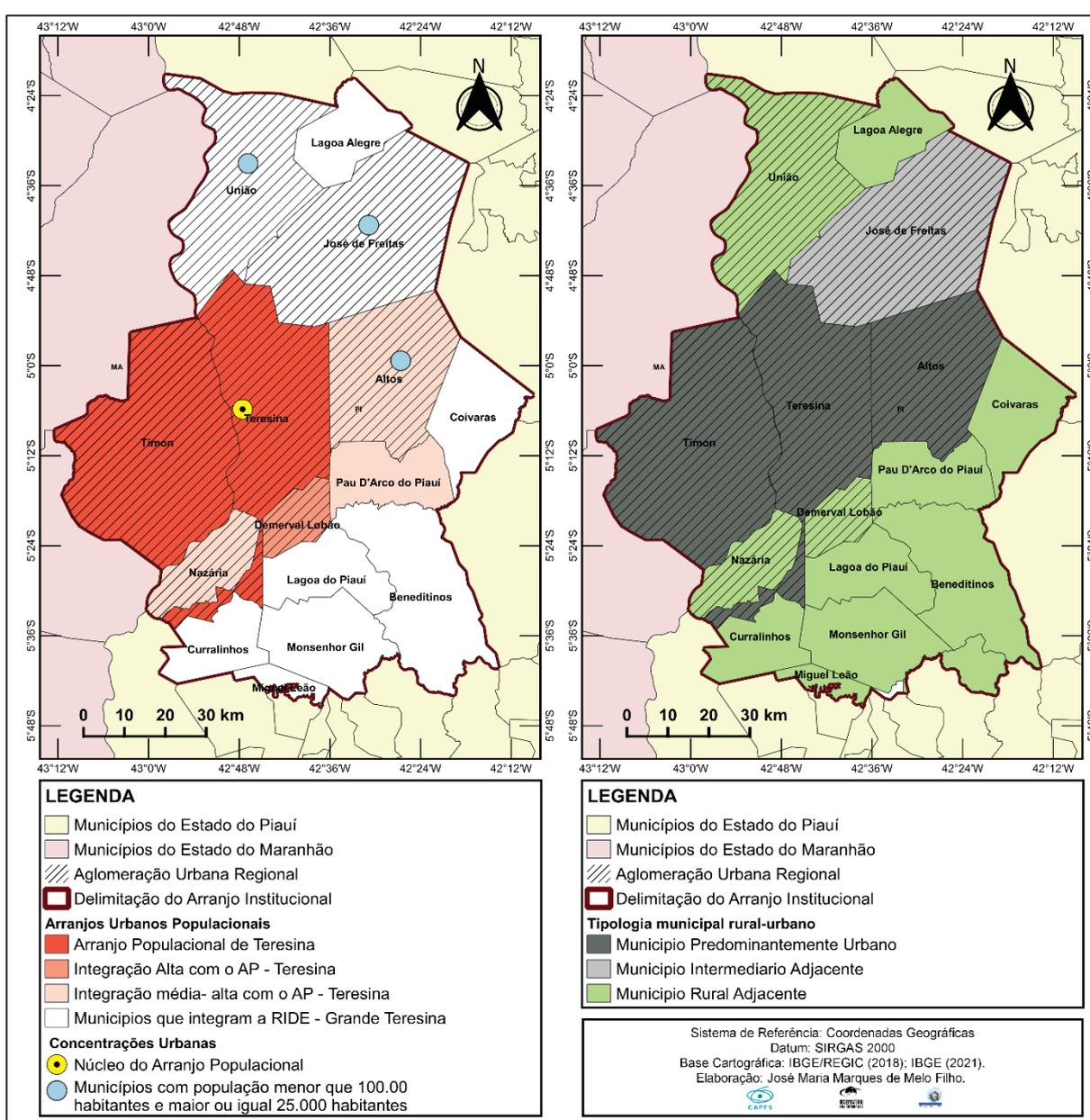
De modo geral, os efeitos causados pela metropolização, nos espaços regionais da rede urbana estadual, apresentam-se de forma dispersa e fragmentada pelo território e, ainda, atrelada as condições específicas de reprodução do capital. Em virtude disso, a manifestação do processo nos espaços não metropolitanos que compõem a rede piauiense assume um caráter diverso e imbricado as dinâmicas urbanas que caracterizam essas configurações espaciais regionais.

O reconhecimento de espacialidades diferentes da realidade metropolitana, como é o caso da aglomeração urbano regional de Teresina permite reunir elementos fundamentais para reafirmar “[...] a tese da metropolização do espaço, por meio, da qual há uma variedade imensa de novas configurações espaciais que, contudo, não podem ser reduzidas ao mesmo tipo, o da metrópole” (FIRKOWSKI, 2019, p. 101). Nesse sentido, torna-se fundamental reconhecer novas formas de interpretação do fenômeno urbano, com a finalidade de compreender a conformação de suas dinâmicas no espaço geográfico.

Assim sendo, a identificação dos arranjos populacionais pelo território nacional, assim como a delimitação das regiões de integração junto ao arranjo estabelecido, insere-se nessa perspectiva de analisar o fenômeno urbano de forma mais ampla, evidenciando a complexidade dos processos que conformam as diferentes espacialidades urbanas e o redimensionamento de suas dinâmicas socioespaciais.

Dessa forma, ao definir o AP como uma unidade urbana composta por um agrupamento de dois ou mais municípios que congregam intensos deslocamentos pendulares (para estudo e/ou trabalho) e manchas urbanas contínuas entre os centros urbanos que compõem o arranjo, demonstra como, cada vez mais, as dinâmicas espaciais são intercambiáveis e condicionam processos para além dos limites institucionais, visto que, também são especificadas as áreas de intrínsecas relações com o arranjo populacional (IBGE, 2015; 2021; FIRKOWSKI, 2019). O Mapa 09 evidencia a realidade da aglomeração urbano regional de Teresina.

Mapa 09 – AP de Teresina e Tipologia municipal rural-urbano



Fonte: Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação (IBGE, 2017). Elaborado pelo autor, 2022.

A representação cartográfica demonstra a conformação do arranjo populacional de Teresina e a identificação de suas áreas de integração, bem como a tipologia rural-urbano que compreende a aglomeração urbano regional de Teresina analisada e os demais espaços que integram o arranjo institucional da RIDE. A apresentação das informações dispostas de modo paralelo contribui para avaliarmos a realidade urbana da aglomeração urbano regional de Teresina sobre diferentes aspectos e, também, constatar como as relações conformam os espaços rurais e urbanos.

A partir da análise do Mapa 8, constata-se que o AP de Teresina é composto pelos centros urbanos de Teresina e Timon-MA. Esses espaços urbanos apresentam forte interdependência de suas dinâmicas socioespaciais. Para além disso, identificamos a alta integração do arranjo com o centro urbano de Demerval Lobão e, ainda, com as centralidades urbanas de Altos, Nazária e Pau D'Arco do Piauí (estes últimos com média a alta integração com o AP de Teresina).

Em relação as áreas de integração com o AP de Teresina alguns dados necessitam serem qualificados, isto é, ressalvas devem ser realizadas a partir do reconhecimento da realidade socioespacial. Desse modo, a centralidade urbana de Pau D' Arco do Piauí, mesmo apresentando considerável nível de integração ao AP de Teresina, não integra a aglomeração urbano regional de Teresina, pois o seu grau de articulação deve-se muito mais em razão de suas relações com o centro urbano de Altos que captura e impulsiona essa maior integração com o arranjo populacional de Teresina.

Ressalta-se também que os centros urbanos de União, Altos e José de Freitas, mesmo não apresentando manchas urbanas contíguas com o AP de Teresina, guardam importantes relações com o arranjo populacional, em virtude da intensidade de deslocamentos pendulares realizados entre as centralidades urbanas especificadas e a capital do estado. Além disso, a capital regional desempenha importantes funções urbanas (de saúde e educação, por exemplo) para os espaços urbanos mencionados, implicando em certo grau de integração.

A partir dos dados apresentados, podemos afirmar que a rede de relações constituídas entre os centros urbanos em questão, com exceção do centro urbano de Pau D' Arco do Piauí, condiciona uma dinâmica de integração interna entre os espaços urbanos que conformam a aglomeração urbano regional de Teresina. Por outro lado, quando avaliamos as relações de integração dos demais centros urbanos que

integram a região integrada, ou seja, o arranjo institucional estabelecido sob o espaço regional analisado, nota-se uma reduzida integração tanto em relação ao AP de Teresina, quanto com as espacialidades que conformam a aglomeração urbano regional de Teresina.

As informações expostas contribuem para confirmar a divergência existente entre os processos que definem as dinâmicas espaciais que atuam na conformação da aglomeração urbano regional de Teresina analisada, com a definição do marco legal que instituiu a Região Integrada de Desenvolvimento, visto que existem centros urbanos que guardam maiores relações entre si, evidenciando um maior dinamismo regional com o AP de Teresina e com suas áreas de influência direta (Altos, Demerval Lobão, José de Freitas, Nazária e União). No entanto, os demais centros urbanos que compõem o modelo de gestão do território apresentam baixo dinamismo, tornando-se dependente das funções urbanas desempenhadas pela capital estadual.

Os níveis de baixa integração apontados no Mapa 09, em geral, concentram-se nos pequenos centros urbanos que apresentam reduzido contingente populacional e as atividades de comércio e serviços desenvolvidas buscam atender as demandas locais. Além disso, “[...] existe predominância das questões agrárias, e o que chamamos de ‘urbano’ carece dos serviços elementares para a promoção humana e econômica” (MIRANDA, 2015, p. 163). A situação evidenciada anteriormente pode ser verificada de forma mais expressiva, por exemplo, nos centros urbanos de Pau D’Arco, Coivaras, Miguel Leão, Currálinhos e Lagoa do Piauí – todos esses espaços integram a RIDE - Grande Teresina, no entanto, não pertencem a aglomeração urbano regional de Teresina (Mapa 09). A realidade supracitada difere daquela apresentada pelos espaços urbanos que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina.

Ao analisarmos a tipologia municipal rural-urbano²⁵ apresentada no Mapa 8, constatamos que a maioria das centralidades predominantemente urbanas, ou seja, aquelas que guardam maiores relações com o fenômeno urbano pertencem a aglomeração urbano regional de Teresina (Teresina, Timon-MA, Altos e José de Freitas). Os espaços identificados como “rural adjacente” que pertencem a

²⁵ O estudo realizado pelo IBGE, intitulado Classificação e Caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação de 2017, revelou a necessidade de repensar a dicotomia rígida existente entre a definição do urbano e do rural. Neste sentido, o estudo buscou fornecer uma visão mais ampliada sobre a intensificação do processo de urbanização no território nacional e os seus rebatimentos nas relações urbano-rurais.

aglomeração urbano regional de Teresina constituem espaços onde as relações entre o rural e o urbano encontram-se imbricadas, como é o caso de União, Demerval Lobão e Nazária.

Ressalta-se, contudo, que até 2005, em razão de problemas jurídicos para a definição do estatuto da municipalidade de Nazária, essa porção do território piauiense integrava a zona rural de Teresina. Desse modo, desde a sua criação essa centralidade urbana já apresentava uma condição de dependência da capital.

Além disso, tanto Nazária como Demerval Lobão estão localizadas a menos de 33 quilômetros de distância da capital regional da rede urbana piauiense, o que justifica, em certa medida, as articulações estabelecidas entre seus espaços rurais e urbanos, pois parte desse processo é influenciado, sobretudo, pela centralidade urbana de Teresina e Timon-MA (AP de Teresina). Fato semelhante ocorre com o centro urbano de União, embora este encontre-se a uma distância maior da capital. Ressalta-se, que nos casos apresentados as interações entre o rural e o urbano não foram extintas, pelo contrário, ampliaram-se (FERREIRA; RUA; MATTOS, 2014).

A análise das relações rurais-urbanas ²⁶ para a aglomeração urbano regional de Teresina é de suma importância, pois como demonstrado por meio da tipologia o espaço rural da espacialidade encontra-se imbricado e/ou influenciado pelas dinâmicas e pelos processos desencadeados no urbano. As interrelações estabelecidas entre esses espaços revelam as transformações e reconfigurações provocadas ou induzidas pelo atual estágio do processo de urbanização (LENCIONI, 2017b); (BRENNER; SCHIMD, 2015). De fato, a redefinição da visão dicotômica entre o rural e o urbano permite estabelecer uma nova leitura sobre o território, tanto do ponto de vista espacial, quanto da atuação da administração pública (FIRKOWSKI, 2019).

A aglomeração urbano regional de Teresina constitui uma espacialidade não metropolitana que “[...] apresenta características muito diversas e, ao mesmo tempo, concentradas regionalmente” (MIRANDA, 2015, p. 154). Nesse sentido, a capital regional possui um papel catalisador das dinâmicas urbanas e os centros urbanos de

²⁶ O IBGE divulgou recentemente uma proposta metodológica intitulada "Proposta Metodológica para Classificação dos Espaços Rurais, Urbanos e da Natureza no Brasil (2023)", reiterando a importância da análise das relações urbanas e rurais no contexto do território brasileiro. O material de divulgação pode ser acessado pelo link: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102019>.

menor porte que integram a aglomeração urbano regional de Teresina permanecem dependes da infraestrutura e serviços oferecidos pela capital piauiense, assim como aqueles demais núcleos urbanos que integram a RIDE. Conforme Gurgel (2017, p. 845), o processo de expansão de algumas cidades, como é o caso, por exemplo, de Teresina, implica que:

Seus processos de expansão urbana (alguns dos quais com evidências de conurbação física), a transformação e a modernização dos espaços intraurbanos [...]. Entretanto, seu entorno compõe-se de municípios de pequeno porte, com capacidade financeira e de suporte social desigual, ou seja, são cidades que permanecem dependentes de serviços e infraestrutura oferecidos pela cidade-polo.

Os dados apresentados na Tabela 07 ratificam a afirmação da autora supracitada, indicando a elevada capacidade financeira de Teresina em relação as demais centralidades integrantes da aglomeração urbano regional de Teresina, bem como daqueles centros que compõem a Região Integrada, tornando esses espaços dependentes diretamente ou indiretamente do pólo regional piauiense. A capital estadual apresenta PIB per capita, superior a R\$ 22.000,00 e índices de densidades elevadas.

As centralidades que conformam a aglomeração urbano regional de Teresina apresentam as maiores proporções de população residindo em espaços urbanos, com exceção de Nazária, mas como já descrito anteriormente este centro urbano até pouco tempo atrás integrava a zona rural da capital estadual. Além disso, apresentam também significativos valores de PIB per capita, evidenciando em certa medida maior dinamismo econômico e urbano.

Ao avaliamos os dados dos demais centros urbanos integrantes da RIDE-Grande Teresina observamos que a população total urbana, em porcentagem, apresenta valores abaixo de 50% para cinco municípios do arranjo, são eles: Coivaras (30,8%); Curralinhos (31,8%); Lagoa Alegre (38%); Lagoa do Piauí (43,3%); Pau d' Arco (14,8%). Os espaços urbanos que apresentam uma realidade diferente da demonstrada correspondem a Monsenhor Gil (51,4%); Beneditinos (63,2%) e Miguel Leão (68,8%). Este último embora apresente valores elevados, tem uma população reduzida, de apenas (1.253 habitantes, sendo que mais de 800 pessoas residem no urbano.

Tabela 07 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada (Dados demográficos)

	Centros Urbanos	Pop. Total (2010)	Pop. Urbana (2010)		PIB per capita (R\$)	Área Total (km ²) (2010)	Densidade Demográfica (km ²)
			Total	(%)			
Aglome. Urbano Regional de Teresina	Teresina (PI)	814.230	767.557	94,3	22.597,68	1.392,0	584,95
	Timon (MA)	155.460	135.133	86,9	9.616,57	1.743,2	89,18
	Altos (PI)	38.822	27.388	70,5	8.706,16	957,7	40,74
	José de Freitas (PI)	37.085	21.601	58,2	7.711,60	1.538,2	24,11
	União (PI)	42.654	20.965	49,2	7.428,39	1.173,40	36,35
	Demerval Lobão (PI)	13.278	10.873	81,9	10.235,62	216,8	61,24
	Nazária (PI)	8.068	1.652	20,5	8.763,73	363,6	21,19
	Demais Centros Urbanos da RIDE	Monsenhor Gil (PI)	10.333	5.309	51,4	8.899,78	568,7
Beneditinos (PI)		9.911	6.261	63,2	6.378,94	788,6	12,57
Lagoa Alegre (PI)		8.008	3.042	38,0	6.483,31	394,7	20,29
Coivaras (PI)		3.811	1.173	30,8	6.801,98	485,5	7,85
Currálinhos (PI)		4.183	1.131	31,8	5.521,28	345,8	12,09
Lagoa do Piauí (PI)		3.863	1.672	43,3	9.807,77	426,6	9,05
Pau d' Arco (PI)		3.757	556	14,8	5.642,10	430,8	8,72
Miguel Leão (PI)		1.253	862	68,8	9.484,02	93,5	13,4
Total		1.154.716	994.302	-	-	-	-

Fonte: Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2010)

Infere-se que os centros urbanos que compõem a espacialidade urbano regional guardam maiores relações com o seu entorno imediato, ou seja, os espaços urbanos que conformam a aglomeração urbano regional de Teresina concentram o dinamismo socioespacial dessa porção do território piauiense. Nesse sentido, esses espaços desempenham funções importantes para os demais centros urbanos que integram, por exemplo, a região integrada, tornando-os dependentes de forma direta ou indireta de seu dinamismo econômico.

Cabe salientar que, ao enfatizarmos a concentração populacional urbana em dois centros urbanos que integram a espacialidade regional, não significa que o único parâmetro para analisá-la é o fator população, mesmo porque, como alerta Firkowski

(2012), a utilização exclusiva do limiar populacional para determinar a dinâmica metropolitana ou não metropolitana seria incorrer em um grande equívoco. Por outro lado, sua compreensão torna-se importante, pois auxilia “[...] na definição do papel que desempenha certa cidade num determinado contexto” (FIRKOWSKI, 2012, p. 23).

Nessa lógica, a apresentação dos dados revela que a aglomeração urbano regional de Teresina apresenta núcleos urbanos com maior dinamismo econômico e demográfico, enquanto parte da hinterlândia do arranjo institucional da RIDE – Grande Teresina apresenta espaços econômico e demograficamente esvaziados. Essa conjuntura pode ser explicada, uma vez que inúmeras cidades de pequeno porte, que compõem a rede urbana brasileira, sustentam-se por meio de recursos externos. Conforme, assegura Corrêa (2011, p. 11):

Com hinterlândias esvaziadas econômica e demograficamente e sem condições de desenvolver atividades especializadas, esses centros vivem de recursos externos, a saber: minguadas sobras de recursos monetários enviados aos familiares por aqueles que emigraram, aposentadorias e pensões pagas pelo Funrural e recursos do governo federal por intermédio do Fundo de Participação que é distribuído a todos os municípios.

Conclui-se que alguns centros urbanos da aglomeração urbano regional de Teresina possuem relações mais intrínsecas com a capital regional, devido, principalmente, à sua proximidade física e ao movimento pendular constante das pessoas, devido ao trabalho e estudo na capital, como é o caso dos centros urbanos de: Altos; Demerval Lobão; José de Freitas; Nazária, União; e Timon, este último constitui, juntamente com Teresina, uma área conurbada, que integra o AP de Teresina.

O processo consolidado de conurbação entre as áreas urbanas das duas cidades concentra 996.690 pessoas (IBGE, 2010). A população urbana corresponde a cerca de 93% desse total, o que equivale a 902.154 pessoas, e abrange 16.240 empresas (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2004; IBGE, 2016). Embora o Rio Parnaíba se constitua como uma barreira física entre as cidades, existem três pontes que interligam os dois municípios - a Ponte da Tabuleta, a Ponte da Amizade e a Ponte Metálica. Essas pontes facilitam o desenvolvimento das atividades comerciais e complementam as funções urbanas das duas cidades. A conurbação representou mais do que uma simples fusão entre as duas cidades, e a continuidade das malhas

viárias também serviu para fortalecer a interdependência entre elas, seja em termos econômicos, sociais ou de serviços públicos urbanos e infraestrutura.

Em resumo, a aglomeração urbano-regional de Teresina estabelece uma dinâmica urbana distinta daquela encontrada em espaços metropolitanos.

É importante ressaltar que a breve caracterização apresentada nesta seção não engloba todos os elementos que contribuem para explicar o dinamismo da aglomeração urbano regional de Teresina. Para uma análise mais detalhada, também são considerados outros elementos, tais como: os dados demográficos que revelam a distribuição da população entre áreas urbanas e rurais, o movimento pendular relacionado aos deslocamentos para estudo e trabalho, o dinamismo econômico impulsionado pelo desenvolvimento das atividades econômicas, a análise do Produto Interno Bruto (PIB) como indicador econômico, a demanda por serviços de saúde e a educação, com a ampliação da oferta em diversos níveis de ensino.

A análise desses elementos contribui para alcançarmos uma compreensão mais abrangente sobre a configuração da aglomeração urbano regional de Teresina. Portanto, a seção seguinte apresentará as discussões sobre o dinamismo urbano, juntamente com outros aspectos que caracterizam a espacialidade urbano regional em análise. Não podemos esquecer também de analisar os espaços urbanos que integram a RIDE - Grande Teresina, pois é necessário compreender os aspectos que condicionam o processo espacial e institucional.

3.3 O DINAMISMO REGIONAL DA AGLOMERAÇÃO URBANA DE TERESINA

Dentre os elementos que caracterizam a aglomeração urbano regional de Teresina de Teresina, destacamos a forte concentração populacional do AP de Teresina (IBGE, 2015). Conforme os dados disponibilizados pelo último censo demográfico, os centros urbanos que compõem o arranjo concentram 969.690 de habitantes, registrando valores elevados de população urbana 94,3% (Teresina) e 86,9% (Timon – MA) (IBGE, 2010). De fato, os centros urbanos mencionados, mais precisamente, a capital piauiense concentra os fluxos de pessoas e as demandas de atendimento de serviços especializados e comércio. A influência exercida pela capital estadual no conjunto urbano da rede, bem como nesse contexto regional, apresenta-se como uma espécie de eixo estruturador do dinamismo urbano e econômico,

interferindo nas funções desempenhadas pelos outros centros urbanos que compõem a aglomeração.

Avaliando a situação da aglomeração urbano regional de Teresina a partir do seu dinamismo populacional, isto é, levando em consideração apenas o critério populacional, notamos que os centros urbanos da espacialidade em questão, apresentam reduzido contingente populacional, quando comparados aos dados registrados para o AP de Teresina, por exemplo. A partir da análise dos censos demográficos realizados em 1991, 2000 e 2010 e, ainda, por meio das estimativas realizadas para o ano de 2021 é possível identificar as variações da dinâmica demográfica do espaço regional da aglomeração urbano regional de Teresina.

As variações mencionadas foram afetadas pelas transformações ocasionadas pelo processo de urbanização, com o redimensionamento das funções urbanas, a modificação das interações espaciais, bem como a perda ou o acréscimo populacional entre os diferentes centros urbanos decorre das modificações em sua dinâmica econômica e urbana (neste caso, alguns centros intensificam seus fatores de atração e outros ampliam os fatores de repulsão) e, por fim, em razão da criação de novos municípios no território piauiense.

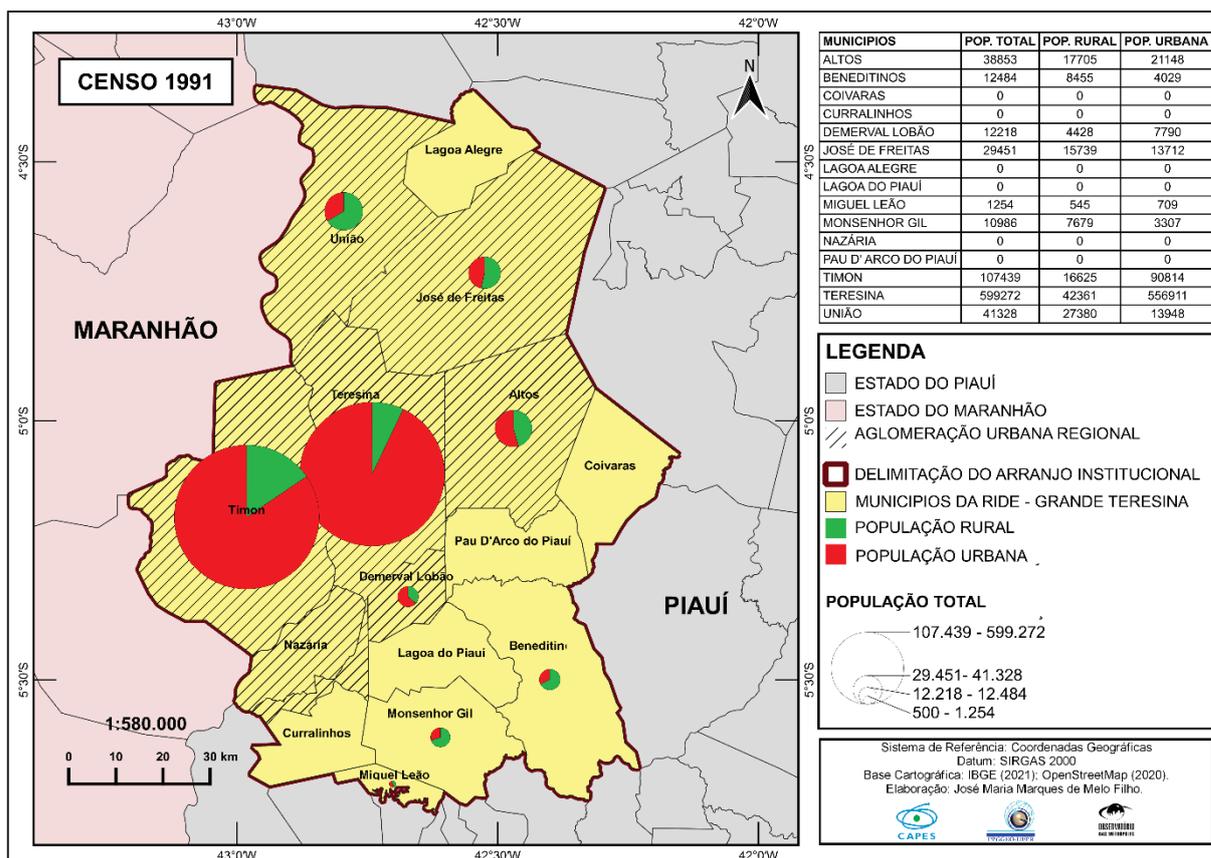
Considerando os centros urbanos da aglomeração urbano regional de Teresina e avaliando o processo de evolução da dinâmica demográfica notamos a partir da década de 1990 a permanência do processo de concentração populacional nos centros urbanos de Teresina (PI) e Timon (MA). Outro aspecto importante em relação aos dados apresentados é a relação entre a população residente em espaços urbanos e rurais.

Embora, tenhamos destacado em nossa discussão que essa dicotomia não reflita o contexto sobre o qual na atualidade as realidades urbanas e rurais apresentam-se no espaço geográfico, para o período assinalado, os dados apresentados dessa forma representavam um elemento importante na definição do “crescimento urbano” dos diferentes centros distribuídos pela rede piauiense. Ressalta-se, também a importância das relações constituídas entre esses espaços.

O Mapa 10 demonstra a distribuição da população urbana e rural dos espaços que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina, conforme os dados registrados no censo demográfico da década de 1990. O contingente populacional estava distribuído nas espacialidades de José de Freitas, União, Teresina, Timon – MA, Altos, Demerval Lobão. No período de realização do referido censo, não havia

ocorrido o desmembramento de Nazária da capital piauiense, ou seja, inexistia a institucionalidade de sua sede municipal. No entanto, era parte integrante do espaço rural da capital estadual.

Mapa 10 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: população total, rural e urbana (1991)



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

Em relação aos dados supracitados a maior concentração populacional urbana da aglomeração urbano regional de Teresina encontrava-se localizada em Teresina (PI) e Timon (MA). Logo em seguida, temos os centros urbanos de Altos e Demerval Lobão. No entanto, quando avaliamos José de Freitas e União, a distribuição da população difere do quadro apresentado, pois os mesmos possuem expressivo contingente populacional situado em suas áreas rurais, ou seja, população majoritariamente residindo na zona rural.

Ao direcionarmos a análise para os demais centros urbanos que posteriormente irão constituir oficialmente o arranjo institucional, isto é, compor a Região Integrada de Teresina, para além das espacialidades já mencionadas, temos

também os dados populacionais de Monsenhor Gil, Miguel Leão e Beneditinos. Em relação, aos centros urbanos anteriormente citados, verifica-se que a população residente se concentrava, sobretudo, na zona rural, como em Beneditinos e Monsenhor Gil (8.455 e 7.679 habitantes, respectivamente). Com relação, a Miguel Leão o menor centro urbano do arranjo, em termos demográficos e de extensão territorial, a distribuição populacional apresenta-se distribuída entre a zona urbana, com 709 hab. e rural, com 545 hab.

Cabe ressaltar que os demais centros urbanos da RIDE – Grande Teresina como: Pau D'Arco do Piauí, Coivaras, Curralinhos, Lagoa Alegre e Lagoa do Piauí, na época da realização do censo, não tiveram os dados populacionais divulgados, pois ainda não haviam sido institucionalizados (SANTANA, 1995). Nesse sentido, dos quinze municípios que na atualidade englobam a Região Integrada de Desenvolvimento de Teresina, apenas nove tinham sua sede municipal institucionalizada na década de 1990.

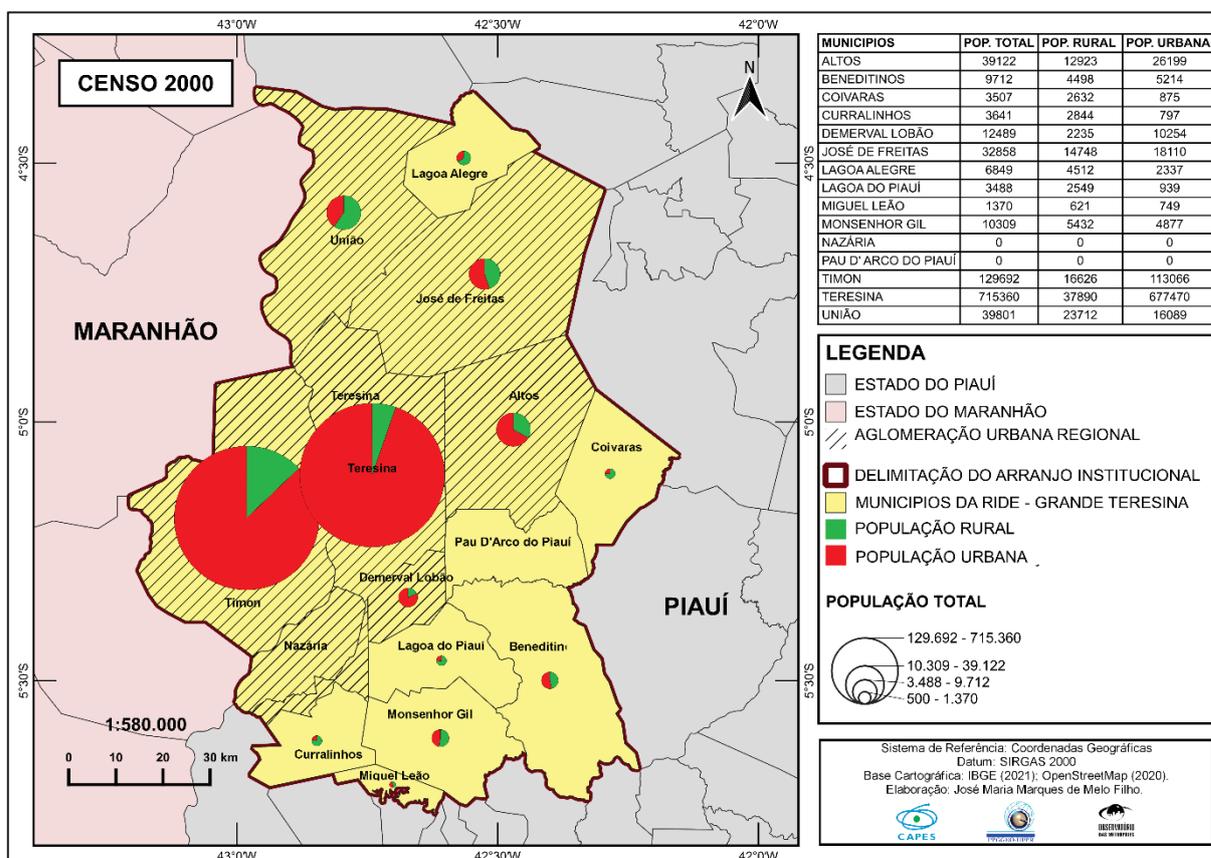
Conclui-se, portanto, que o dinamismo demográfico observado durante o período assinalado evidenciou uma maior concentração da população urbana nos municípios pertencentes à aglomeração urbano regional de Teresina, com exceção de União e José de Freitas, cuja distribuição da população residente está localizada, sobretudo, na área rural.

No entanto, mesmo com essa parcela da aglomeração urbano regional de Teresina apresentando espaços essencialmente rurais, a ampliação do dinamismo econômico, o avanço do processo de urbanização e a conseqüente expansão urbana desses espaços ao longo dos anos seguintes serão fatores decisivos para a consolidação do processo de conformação da aglomeração urbano regional de Teresina.

A análise dos dados demonstra também que os demais centros urbanos dessa porção do território piauiense que integram o modelo de gestão integrada, mesmo que ainda não oficialmente institucionalizados, ou aqueles que já foram devidamente criados (Monsenhor Gil, Miguel Leão e Beneditinos), possuem, em sua maioria, características predominantemente rurais, com dinamismo urbano dependente da capital estadual e esvaziados demograficamente. Em contrapartida, o crescimento populacional, principalmente, dos centros que integram a aglomeração urbano regional de Teresina, continuou obtendo expressivo aumento nos anos seguintes.

Desse modo, os dados registrados pelo censo demográfico realizado em 2000, reforçam a perspectiva de concentração da população majoritariamente urbana na conurbação existente entre a capital piauiense e a cidade timonense, bem como dos centros urbanos sob sua influência direta, em razão de sua proximidade e pelo estabelecimento de relações de maior dependência. O Mapa 11 demonstra o crescimento da população urbana desses espaços.

Mapa 11– Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: população total, rural e urbana (2000)



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

Conforme análise dos dados apresentados, a aglomeração urbano regional de Teresina registrou, em 2000, uma população total de 969.322 habitantes, contingente populacional referente aos espaços que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina, com exceção de Nazária, pois no período de realização do censo era parte integrante da zona rural da capital estadual.

Ao analisarmos, de modo individual, os centros urbanos da referida aglomeração urbano regional de Teresina notamos que o maior dinamismo populacional permanece concentrado em Teresina. A capital piauiense apresentou

um crescimento populacional de 17,58% entre os anos de 1991 e 2000, passando de 599.272 para 715.360 habitantes (IBGE, 2000). Esse crescimento pode ser explicado, em parte, pelo processo de migração de pessoas de outros municípios do interior do estado, bem como de outras unidades da federação para a capital, em busca de melhores condições de vida, oportunidades de trabalho e oferta de serviços educacionais adequados (FAÇANHA, 2007; 2009)

Em contrapartida, o município de União apresentou um crescimento populacional mais modesto, de 5,87%, no mesmo período. De acordo com o IBGE (2000), o município contava com uma população de 23.146 habitantes em 2000. Essa baixa taxa de crescimento pode ser explicada pela falta de infraestrutura e oportunidades de emprego, o que pode levar à migração de jovens e adultos em busca de melhores condições em outros municípios, principalmente, na capital estadual.

O município de José de Freitas, por sua vez, apresentou uma taxa de crescimento populacional de 9,22% entre 1991 e 2000, passando de 19.938 para 21.789 habitantes (IBGE, 2000). Esse crescimento pode ter sido impulsionado pela expansão da agricultura e pecuária na região, o que pode ter possibilitado, direta ou indiretamente, a criação de novas oportunidades de trabalho e a atração de novos moradores. É importante destacar que análises mais aprofundadas da influência desses aspectos na dinâmica demográfica deste município devem ser realizadas.

Já o município de Altos, que possuía uma população de 13.357 habitantes em 2000, registrou uma taxa de crescimento populacional de 24,22% entre 1991 e 2000 (IBGE, 2000). O município possui uma localização privilegiada, situado próximo à capital Teresina, a uma distância de aproximadamente 40 km. Há um fluxo constante de linhas de ônibus entre as duas cidades, além do fato de que o custo de vida em Altos é menor em comparação com a capital do Piauí. Isso tem sido um atrativo para a população, possivelmente gerando novas oportunidades de trabalho e atraindo investimentos em infraestrutura.

Por fim, o município de Demerval Lobão apresentou uma taxa de crescimento populacional de 31,28% entre 1991 e 2000, passando de 6.660 para 8.752 habitantes (IBGE, 2000). Esse crescimento pode estar relacionado com a expansão das atividades industriais e comerciais na região, o que pode ter gerado novas oportunidades de emprego e atraído novos moradores. Além disso, tanto em Demerval Lobão quanto em Altos, há a questão da infraestrutura, com duas importantes BRs que cortam as duas cidades, facilitando suas conexões, por exemplo,

com a capital regional. No caso de Demerval Lobão, o fato de a população absoluta ser pequena também contribui para que o crescimento percentual seja mais alto.

O dinamismo demográfico supracitado englobou os centros urbanos integrantes da aglomeração urbano regional de Teresina, no entanto, para a avaliação da dinâmica demográfica do arranjo institucional, para além dos centros urbanos mencionados devem ser levados em consideração os setes municípios restantes, com exceção de Pau D'Arco do Piauí, pois ainda não havia sido criado formalmente. De acordo com os dados do censo de 2000, os municípios de Lagoa do Piauí, Lagoa Alegre e Monsenhor Gil apresentaram um crescimento populacional significativo nos últimos anos. Esse crescimento está relacionado principalmente à expansão da atividade agrícola e ao aumento da oferta de empregos na região.

Já os municípios de Beneditinos, Miguel Leão, Currálinhos e Coivaras apresentaram um decréscimo populacional nos últimos anos. Esse decréscimo está relacionado principalmente à falta de oportunidades de trabalho e ao êxodo rural, que tem levado muitos jovens a migrar para outras regiões em busca de melhores condições de vida.

As mudanças na distribuição populacional geram impactos na vida social e econômica das áreas destacadas. Nos municípios que tiveram crescimento populacional, as transformações resultantes exigirão ajustes nas estratégias de planejamento urbano, visando se adaptar à nova realidade e assegurar um desenvolvimento coerente e equilibrado, com infraestrutura e serviços públicos adequados à demanda em constante crescimento.

Por outro lado, nos municípios que apresentaram decréscimo populacional, torna-se imperativo uma maior investigação sobre as ações e as tomadas de decisões das políticas públicas que objetivam estimular o desenvolvimento econômico e social, a fim de reverter a tendência de perda populacional

De modo geral, o dinamismo populacional verificado no período entre 1991 e 2000 revelou um crescimento populacional moderado, mas acentuado nos centros urbanos da aglomeração urbano regional. O crescimento populacional observado está associado à expansão das atividades econômicas do setor terciário e, em alguns casos, ao desenvolvimento das atividades agrícolas, bem como à melhoria das condições de transporte e comunicação no espaço regional em questão. O impacto da dinâmica demográfica nos demais entes que compõem o arranjo institucional é notório, já que o crescimento populacional, mesmo que seja modesto, pode gerar

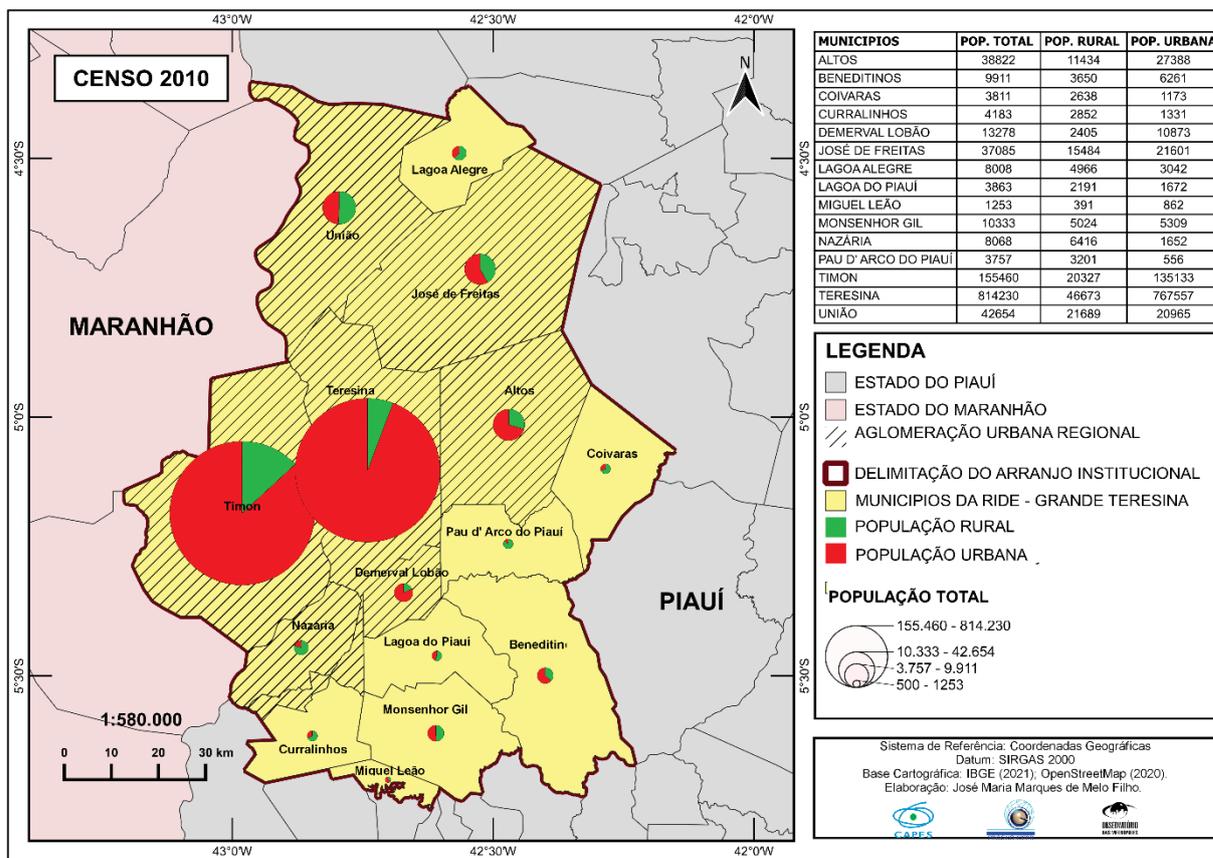
sobrecarga nos serviços públicos, como saúde, educação e transporte. Dessa forma, é fundamental que se realize um planejamento adequado para assegurar a sustentabilidade e o desenvolvimento desses espaços, visando a promoção de uma distribuição mais equitativa dos serviços públicos e o seu desenvolvimento.

As mudanças decorrentes das transformações na dinâmica demográfica, tanto no espaço regional da aglomeração urbana de Teresina quanto nos demais entes pertencentes ao arranjo institucional, contribuem para a consolidação de algumas permanências e o surgimento de novas perspectivas. Essas particularidades estão relacionadas aos fatores socioeconômicos e geográficos específicos de cada espacialidade analisada.

Considerando a análise das espacialidades constituintes da aglomeração urbano regional de Teresina, fundamentada nos dados demográficos obtidos a partir do censo do IBGE realizado em 2010, constata-se que o município de Teresina, é o mais populoso, contabilizando 814.230 habitantes, conforme Mapa 12. Por sua vez, os municípios de Altos, Demerval Lobão, União, Nazária e José de Freitas apresentam populações que oscilam entre 10.000 e 40.000 habitantes. Ademais, o município de Timon, localizado no estado do Maranhão, possui um contingente populacional de 156.603 habitantes, de acordo com mencionado censo demográfico.

A dinâmica populacional observada no censo de 2010 aponta para uma persistência na tendência de crescente concentração populacional urbana nas espacialidades que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina. A mencionada aglomeração, de acordo com os dados do referido censo, engloba um total de 1.109.597 habitantes. Desse total, 88,7% residem em áreas urbanas (985.169 habitantes), enquanto 11,3% habitam áreas rurais (124.428 habitantes). Conforme detalhado no Mapa 12, a concentração populacional mais significativa localiza-se no arranjo populacional de Teresina (AP de Teresina), que abrange os contingentes populacionais da capital do estado do Piauí e do município maranhense de Timon (IBGE, 2016).

Mapa 12 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: população total, rural e urbana (2010)



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

Cabe salientar que a capital do estado piauiense, apresentou um crescimento populacional de 9,1% em relação ao censo anterior, totalizando 814.230 habitantes em 2010. De acordo com Nogueira et al. (2017), a sua economia diversificada, bem como os benefícios trazidos pelas políticas públicas de desenvolvimento, são fatores preponderantes que ajudam a explicar o crescimento da população de Teresina.

Com relação às outras localidades da aglomeração urbano regional de Teresina, pode-se citar o município de Altos, que apresentou um aumento de 13,7% na sua população, totalizando 38.176 habitantes em 2010. Esse município tem se destacado na produção agrícola. Além disso, a proximidade com a capital do Piauí exerce forte influência no crescimento da população urbana observado no período, juntamente com a acessibilidade proporcionada pela BR 343.

Ao avaliar o crescimento populacional de Demerval Lobão, observa-se um aumento de 19,7%, totalizando 9.463 habitantes em 2010. Dentre os fatores que contribuem para explicar a dinâmica demográfica da cidade, destacam-se os

incentivos e incrementos proporcionados pelos governos estadual e federal, por meio de programas destinados a impulsionar a economia local, que ainda se baseia fortemente nos setores agrícola e pecuário, mantendo assim uma população rural. A proximidade com a capital estadual também favorece e estimula o dinamismo urbano e o crescimento da população urbana.

O município de União, situado a cerca de 60 quilômetros da capital piauiense, apresentou um crescimento populacional de 12,7%, totalizando uma população de 43.830 habitantes. Como a maioria das localidades da aglomeração urbano regional, o município possui certa dependência da economia no setor primário, com destaque para a produção de milho e feijão. Ademais, a proximidade com Teresina atrai investimentos para o município, influenciando de maneira direta ou indireta o seu crescimento populacional.

Ainda conforme o censo de 2010, os municípios de José de Freitas e Nazária, pertencentes ao espaço regional da aglomeração urbana, apresentaram o seguinte crescimento populacional em seus territórios: José de Freitas registrou um aumento de 12,5%, alcançando uma população de 35.860 habitantes, enquanto Nazária teve um crescimento de 18,5%, totalizando uma população de 4.985 pessoas. A divisão populacional entre áreas urbanas e rurais dos municípios supracitados (José de Freitas tendo 12.864 habitantes na zona rural e 22.996 na urbana, enquanto Nazária contou com 841 habitantes na zona rural e 4.144 na urbana), mostra que mesmo com um contingente populacional urbano elevado, a população rural ainda é significativa em ambos os municípios, evidenciando a importância do setor primário em suas economias.

Considerando o exposto, verifica-se que a aglomeração urbana de Teresina, formada pelos centros urbanos citados, estabeleceu-se como uma área de expressivo dinamismo demográfico ao longo dos anos. Essa região apresenta alta concentração populacional, tendo Teresina como eixo central desse processo. Assim, surgem relações de interdependência entre os espaços adjacentes, os quais também sofrem influência do dinamismo da capital, de maneira mais efetiva quando comparados a outros locais que compõem o arranjo institucional da região integrada.

Dessa forma, o dinamismo demográfico dos demais oito centros urbanos da Ride – Grande Teresina apresentou características distintas: em Lagoa do Piauí, a população é majoritariamente urbana, com 75% dos habitantes na zona urbana e 25% na zona rural; Lagoa Alegre, possui uma distribuição equilibrada entre as áreas rurais

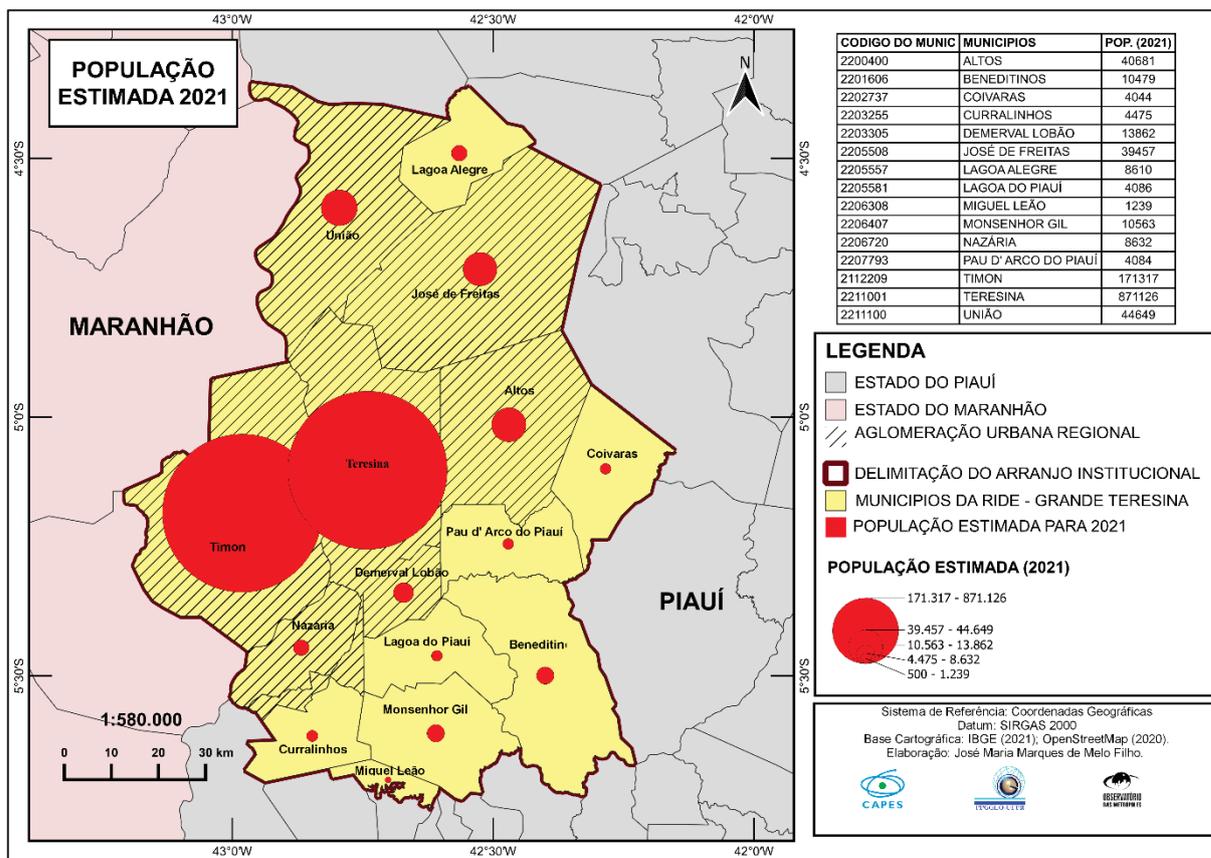
e urbanas, com 55% dos habitantes na zona urbana e 45% na zona rural. No município de Monsenhor Gil, a distribuição populacional é de 54% em áreas urbanas e 46% em áreas rurais. Beneditinos exibe uma divisão da população com 52% dos habitantes na zona urbana e 48% na zona rural.

De acordo com o censo do IBGE (2010), em Miguel Leão, aproximadamente 56% da população residia em áreas urbanas e 44% em áreas rurais. Em Currealinhos, a distribuição era similar, com 55% da população no meio urbano e 45% no meio rural. Coivaras apresentava uma divisão equilibrada, com 51% da população no meio urbano e 49% no meio rural. Já Pau D'Arco tinha uma população majoritariamente rural, com 63% dos habitantes no campo e 37% na zona urbana.

Verifica-se uma maior presença do rural nos municípios supracitados da RIDE - Grande Teresina. O espaço rural desempenha um papel crucial na economia local e no dinamismo de suas áreas urbanas. Atividades como agricultura e pecuária, predominantes nesses espaços, representam fontes significativas de renda e emprego para a população local.

A análise dos dados dos censos demográficos revela que a aglomeração urbano regional de Teresina é predominantemente formada por população urbana, com dinamismo demográfico em ascensão ao longo dos anos. Porém, o arranjo institucional da região integrada apresenta espacialidades com baixo contingente populacional, gerando uma expressiva dependência da capital, Teresina. As projeções populacionais para 2022 indicam que esse padrão de concentração será mantido, conforme Mapa 13.

Mapa 13 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: estimativa da população total (2021)



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

Conforme observado no Mapa 13, as áreas que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina apresentam projeções de crescimento populacional positivo. Segundo os dados, a população total deve aumentar para 1.189.724 habitantes. Diante disso, enfatiza-se que o contexto urbano desse espaço regional inclui, além da capital estadual, um conjunto relevante de núcleos urbanos dinâmicos. Portanto, torna-se necessário avaliar os aspectos socioeconômicos que caracterizam esses locais a partir de uma abordagem regional (SOARES, MELO, 2005; CORRÊA, 2006).

Grande parte dos núcleos urbanos da aglomeração urbano regional de Teresina possui, em termos demográficos, populações relativamente pequenas. Os locais com mais de 100 mil habitantes estão concentrados no AP de Teresina, por exemplo (IBGE, 2010; IBGE, 2015). Sob essa ótica, a capital estadual acaba por centralizar e atender às demandas dos demais espaços da aglomeração urbano regional de Teresina, uma vez que os espaços sob sua influência enfrentam

dificuldades para suprir a oferta e a demanda de certos serviços urbanos, tal fato é mais acentuado nas demais municipalidades integrantes da região integrada de desenvolvimento.

A escassez de infraestrutura e a inadequação dos serviços prestados geram impactos significativos no polo regional de maior dinamismo, isto é, na capital estadual, principal espaço urbano da aglomeração urbano regional de Teresina. A situação apresentada acarreta uma demanda acentuada por serviços públicos, dentre eles saúde, educação e transporte. Essa problemática decorre também da ausência de um planejamento regional apropriado, o que acentua o desequilíbrio inter-regional e potencialmente prejudica o desenvolvimento socioeconômico do estado do Piauí.

A implementação de um planejamento regional torna-se essencial para fomentar o desenvolvimento adequado. Tal processo abrange a identificação das necessidades e potencialidades de cada localidade, além da definição de estratégias de ação que visem à melhoria da qualidade de vida da população, perspectiva corroborada pelos gestores entrevistados. Com base em seus depoimentos, destaca-se a relevância de um planejamento que contemple as particularidades locais e seus níveis de interdependências. Segundo um dos representantes entrevistados da administração pública municipal de Teresina:

O planejamento regional visa à redução das desigualdades na meso escala a partir de investimentos em áreas estratégicas e à implementação de políticas públicas que oportunizem a inclusão e o desenvolvimento. **Pensar para além de Teresina, mas também a sua integração com os municípios de sua influência, é fundamental para descentralizar/desconcentrar os serviços do estado e o acesso da população a outros não oferecidos em cidades de menor porte** (REPRESENTANTE DA GOVERNO ESTADUAL, setembro/2021, grifos nossos).

De fato, conforme destacado no depoimento do gestor municipal, torna-se evidente a necessidade de implementar um planejamento regional que considere as demandas locais, promovendo o desenvolvimento sustentável e equilibrado. Ademais, outro administrador público da capital piauiense ressalta a questão das demandas geradas pelo fluxo contínuo entre as áreas urbanas circunvizinhas à capital do estado, as quais apresentam um dinamismo crescente em relação ao seu espaço urbano. Nesse contexto, a mobilidade se sobressai, influenciando o dimensionamento e a oferta de diversos serviços públicos. De acordo com o referido gestor:

É essencial. É de suma importância para todo o contexto do planejamento urbano. Não há dúvida sobre isso. **Muitas das vertentes do planejamento urbano, como mobilidade, especialmente mobilidade, no caso de Teresina, mas também saúde, educação, assistência social... Dependem da sinergia e da coordenação entre os entes para melhor dimensionar as demandas dos serviços públicos. Seria essencial que isso se tornasse realidade** (REPRESENTANTE GESTÃO MUNICIPAL DE TERESINA, julho/2021, grifos nossos).

As declarações dos entrevistados enfatizam a importância de se atentar aos aspectos que influenciam e qualificam o processo socioespacial na aglomeração urbano regional de Teresina. Esse processo envolve a interação de múltiplos fatores que, conjuntamente, moldam a configuração do tecido urbano e a dinâmica populacional, refletindo as desigualdades sociais e as particularidades de cada espacialidade. Tais interações impactam diretamente a distribuição da população, a infraestrutura, a oferta de serviços e a morfologia dos espaços urbanos. Ademais, o processo socioespacial evidencia as disparidades territoriais, sendo importante o seu reconhecimento para a elaboração de políticas públicas e estratégias de desenvolvimento urbano voltadas à mitigação dessas desigualdades e à promoção de maior equidade socioespacial.

No âmbito da aglomeração urbano regional de Teresina, a crescente interdependência entre os espaços urbanos, marcada pelo aumento dos fluxos de pessoas, mercadorias, informações e recursos, gera uma maior demanda por serviços urbanos, como transporte, saúde, educação e infraestrutura. Essa realidade, conforme demonstrado pelos relatos dos gestores de Timon e Nazária, implica a necessidade de um planejamento integrado, considerando o estabelecimento desses fluxos entre os espaços urbanos do contexto regional composto pela aglomeração urbano regional de Teresina. Segundo os mencionados gestores:

Todos os demais municípios recebem uma influência direta de Teresina. E impactam também vários setores da capital, como transporte, educação, saúde – desta, um planejamento integrado se faz extremamente necessário (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE TIMON, julho/2021)

Não temos dúvidas de que a grande Teresina, de que Nazária faz parte só sendo 30 quilômetros de Teresina. O planejamento de gestão regional é importante, para o desenvolvimento de todos que habitam

a Nazária de toda a grande Teresina e de que algumas ações realmente têm que ser organizadas de tal forma, que realmente um município depende um do outro, ou seja, nem tudo que se resolve pra Nazária nós temos o serviço solicitado em Nazária tem algumas ações de gestão e planejamento que se assim fosse implementada seriam muito importantes (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE NAZARIA, agosto/2021)

Ao analisar as declarações dos entrevistados, constata-se que a intensa dinâmica de interações e fluxos entre os centros urbanos que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina evidencia a necessidade de um planejamento mais integrado e abrangente. Essa abordagem, em alguma medida, está alinhada com o propósito do arranjo institucional da região integrada, estabelecido em 2002.

No entanto, essa concepção ganha uma nova perspectiva para as espacialidades que não pertencem à aglomeração urbano regional de Teresina em foco, ou seja, aquelas com menor concentração de dinamismo regional, mas que ainda assim integram o arranjo institucional. Conforme destacado pelo gestor municipal de Lagoa Alegre, quando as interações e os níveis de relacionamentos mútuos entre os espaços não são devidamente considerados, surgem discrepâncias entre eles. Tal situação resulta em um desenvolvimento insatisfatório dos espaços marginalizados, seja em razão do menor dinamismo econômico ou das limitadas interações espaciais com o polo de comando regional, neste caso, Teresina, comprometendo a concretização da ideia de integração. O gestor público enfatiza isso na seguinte declaração:

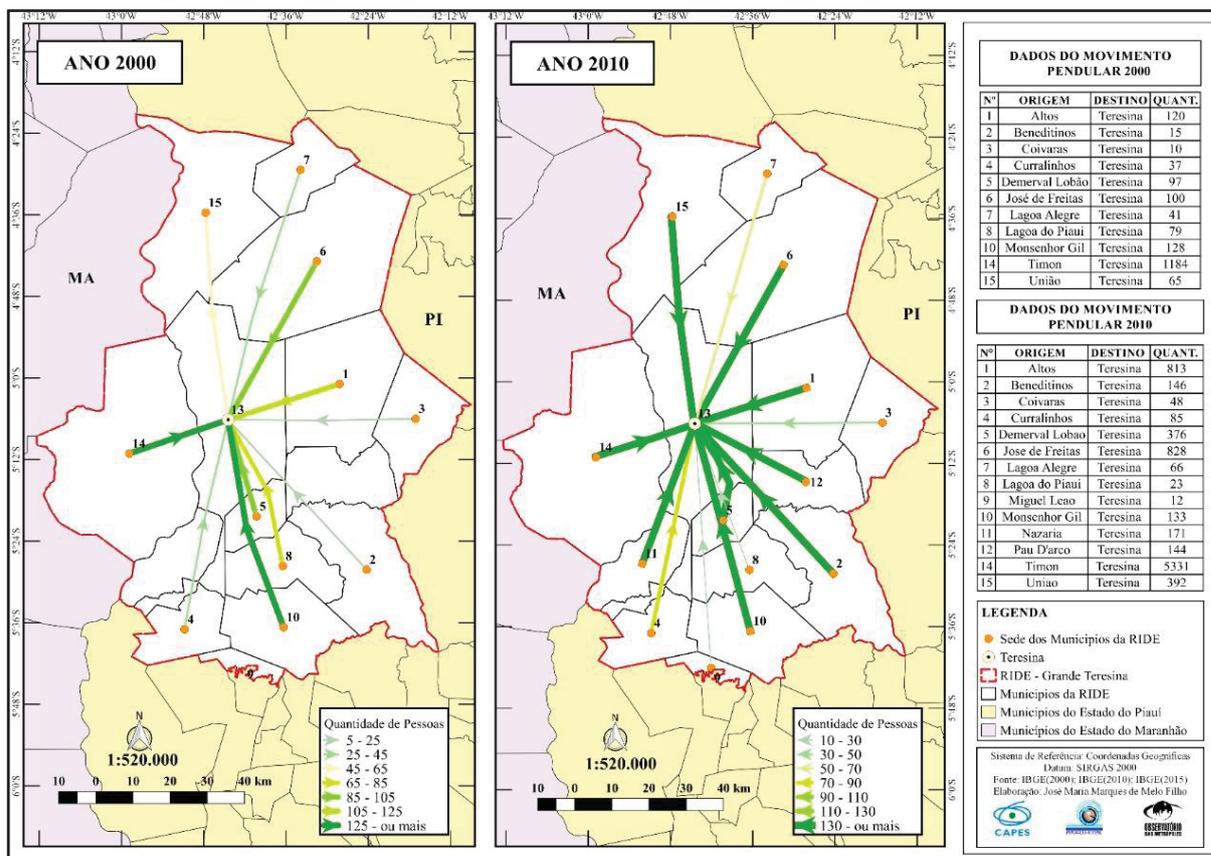
Creio que a forma como essa dinâmica se organiza pode não constituir um problema imediato, mas, a longo prazo, pode impactar de forma negativa, uma vez que o fluxo de pessoas, a busca de melhores serviços – sejam quais forem eles –, assim como a busca de qualificação de mão de obra apenas voltada para a capital, podem impedir com que outros municípios se desenvolvam. Nesse caso, é de extrema importância que haja integração entre os gestores e que possam pensar políticas públicas que estimulem o desenvolvimento de outros polos para além da capital. É comum com que essas regiões atraiam mais investimentos, enquanto as regiões marginalizadas crescem de forma empobrecida (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE LAGOA ALEGRE, novembro/2021).

A partir das observações feitas pelos entrevistados e da análise dos dados demográficos da aglomeração urbano regional de Teresina e das demais espacialidades do arranjo institucional, é possível inferir que a dinâmica demográfica influencia a organização do espaço urbano, incluindo também o espaço rural dessas áreas. O aumento populacional ao longo dos anos, registrado nos censos demográficos, bem como as estimativas de manutenção do crescimento populacional para as espacialidades, sobretudo, da aglomeração urbano regional, resultam em efeitos diretos na distribuição espacial da população e nas relações sociais e econômicas entre os habitantes de áreas urbanas e rurais.

Essas relações de interdependência mútua entre as espacialidades da aglomeração urbano regional de Teresina, corroboradas pelos gestores públicos municipais mencionados, tornam-se evidentes ao analisar os deslocamentos realizados pelos residentes nos espaços com contiguidades urbanas, como a conurbação entre Teresina e Timon, e as espacialidades adjacentes à aglomeração. Esses deslocamentos apresentam maior intensidade de fluxos de partidas e retornos nos locais pertencentes à aglomeração urbano regional de Teresina em comparação com os outros espaços da região integrada de Teresina. O Mapa 14 mostra o movimento pendular de indivíduos que residem em áreas rurais ou em cidades próximas a Teresina e se deslocam diariamente até a cidade para trabalhar ou estudar, retornando às suas casas ao final do dia. Os dados abrangem os espaços mencionados, considerando as realidades registradas nos censos de 2000 e 2010.

Ao analisar os deslocamentos pendulares registrados no censo demográfico de 2000, observa-se que 83,4% dos deslocamentos em direção ao pólo de comando regional da rede piauiense, Teresina, têm origem nos municípios que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina (Altos, Demerval Lobão, José de Freitas, União e Timon). Vale ressaltar que os dados de Nazária não foram incluídos, uma vez que o município ainda não havia sido criado na época do censo mencionado. Portanto, os municípios citados apresentam a maior intensidade de fluxos de pessoas deslocando-se para a capital estadual por motivos de trabalho ou estudo.

Mapa 14 – Aglomeração urbano regional de Teresina e Região Integrada: movimento pendular (2000 e 2010)



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

Entretanto, ao avaliar outras espacialidades que integram apenas o arranjo institucional, como Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Monsenhor Gil, Beneditinos, Currálinhos e Coivaras - excluindo Miguel Leão e Pau D'Arco do Piauí, cujas municipalidades ainda não haviam sido institucionalizadas à época -, observa-se que apenas 16,6% dos deslocamentos dessas espacialidades têm como destino a capital teresinense. A maior representatividade dos fluxos estava associada a Monsenhor Gil, com um deslocamento diário de 128 pessoas, enquanto a menor intensidade ocorria em Coivaras, onde apenas 10 indivíduos se deslocavam diariamente para Teresina.

Ao analisar especificamente os deslocamentos ocorridos nos espaços pertencentes à aglomeração urbano regional de Teresina, ou seja, ao recorte analítico da pesquisa referente ao ano 2000, aproximadamente 75% dos fluxos pendulares aconteciam entre a capital Teresina e o município maranhense de Timon. Essa maior concentração também se mantém quando se considera o total de deslocamentos, levando em conta o recorte territorial do arranjo institucional da região integrada.

Neste caso, 63% dos deslocamentos pendulares estão concentrados entre as espacialidades mencionadas.

Tal condição é reflexo da contiguidade urbana entre as localidades, bem como da proximidade e pontos de ligação entre a capital estadual e o município maranhense. Esses fatores impactam significativamente a função exercida por Teresina em relação a Timon e vice-versa, estabelecendo um grau de dependência do município maranhense quanto a serviços de saúde de média e alta complexidade, oferta de educação, oportunidades de emprego e opções culturais e de lazer.

De forma semelhante, ainda que em menor intensidade, Timon também recebe muitos piauienses que atuam em diversos setores da administração pública local. Além disso, a facilidade dos financiamentos públicos para aquisição da moradia própria tem atraído diversos piauienses a residir no lado maranhense, motivados pelos menores custos imobiliários e pela proximidade com a capital piauiense. Esses são alguns dos fatores que ajudam a explicar a intensa ligação existente entre as espacialidades, contribuindo, assim, para a expansão de suas manchas urbanas e a interdependência entre as localidades supracitadas.

Em relação às demais espacialidades da aglomeração urbano regional de Teresina, Altos, Demerval Lobão e José de Freitas, os mesmos apresentam um fluxo considerável de pessoas em direção à capital piauiense, correspondendo a 8%, 6,2% e 6,5%, respectivamente. Essas localidades registram, depois de Timon, os fluxos mais intensos em direção a Teresina. Por outro lado, o fluxo de menor intensidade dentro da aglomeração é observado na espacialidade de União, com 4,5% dos deslocamentos pendulares. No entanto, esse percentual ainda é mais expressivo quando comparado aos fluxos registrados nos espaços que pertencem exclusivamente à RIDE - Grande Teresina.

Ao examinar o movimento pendular nas municipalidades do arranjo institucional, destacam-se os maiores fluxos provenientes de Lagoa do Piauí e Monsenhor Gil, correspondendo a cerca de 4,2% e 6,8% dos deslocamentos pendulares em direção à capital do Piauí, respectivamente (79 e 128 pessoas em números absolutos). Por outro lado, Lagoa Alegre, Beditinos, Currálinhos e Coivaras apresentam percentuais abaixo de 3% nos deslocamentos pendulares²⁷. A

²⁷É importante destacar que o percentual mencionado leva em consideração os valores registrados dos deslocamentos em relação ao total geral de deslocamentos para todos os espaços da região

análise dos dados coletados aponta para um nível de integração reduzido desses municípios quando comparados aos que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina, como Altos, José de Freitas, Timon e Demerval Lobão.

Após uma década do censo demográfico de 2000, novos dados sobre deslocamentos pendulares foram coletados, revelando uma realidade transformada. Tais mudanças resultaram na manutenção de algumas e no surgimento de novas perspectivas. A crescente consolidação das atividades do setor terciário, como principais impulsionadoras da economia do polo de comando regional, fomentou a criação de novos postos de trabalho e a oferta de serviços diversificados e com maior disponibilidade. Esse processo intensificou os fatores de atração para a capital piauiense, afetando as diversas dimensões das espacialidades urbanas e rurais.

Conforme os números absolutos apresentados e espacializados no Mapa 14, em 2010, os deslocamentos pendulares intensificaram-se exponencialmente. Considerando apenas os espaços pertencentes à aglomeração urbano regional de Teresina, os fluxos diários correspondiam a 92,3% do total geral, enquanto as demais espacialidades representavam somente 7,7% dos deslocamentos com destino à capital piauiense.

Os fluxos diários entre Teresina e Timon, no Maranhão, constituíam aproximadamente 60% dos deslocamentos, independentemente da delimitação do percentual considerando apenas o espaço regional da aglomeração urbana ou o conjunto de espaços integrantes da região. Essa redução pode estar associada aos registros de fluxos de novas espacialidades, como Nazária, Miguel Leão e Pau d'Arco do Piauí. O número absoluto de deslocamentos pendulares entre Teresina e a cidade maranhense aumentou de 1.184 para 5.331 pessoas, deslocando-se diariamente entre ambas as localidades.

O crescimento nos deslocamentos pendulares também foi observado em todas as demais espacialidades da aglomeração urbano regional de Teresina. Altos e José de Freitas destacaram-se, com fluxos superiores a 800 pessoas deslocando-se diariamente para a capital, o que representa mais de 10% dos fluxos. Posteriormente, as espacialidades de Demerval Lobão e União apresentaram movimentos pendulares

integrada, ou seja, sem excluir os dados das espacialidades da aglomeração urbano regional de Teresina para melhor representar a realidade ao avaliar a RIDE - Grande Teresina.

acima de 300 pessoas diariamente, concentrando cerca de 8% dos fluxos. Por fim, Nazária exibiu um deslocamento considerável, com mais de 150 pessoas se deslocando diariamente para a capital, aproximadamente 4% dos fluxos.

Nas municipalidades exclusivas da região integrada, os registros de fluxos de deslocamentos foram significativos, porém menos intensos do que aqueles observados nos espaços que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina. Assim, as espacialidades de Monsenhor Gil, Beneditinos e Pau D'Arco apresentaram os maiores fluxos de movimento pendular, com mais de 130 pessoas deslocando-se diariamente para a capital piauiense. As municipalidades de Lagoa Alegre, Currálinhos e Coivaras registraram deslocamentos pendulares entre 40 e 85 pessoas. Por fim, com deslocamentos em torno de 10 a 23 pessoas, destacam-se as espacialidades de Lagoa do Piauí e Miguel Leão.

Os movimentos pendulares para estudo e trabalho, conforme os censos demográficos analisados, evidenciam que os fluxos mais intensos ocorrem entre a capital piauiense e o município de Timon. Essa tendência já era esperada, uma vez que esses espaços também apresentam maior crescimento demográfico. Por outro lado, os centros urbanos do arranjo institucional, excluindo aqueles pertencentes à aglomeração urbano regional de Teresina, têm interação reduzida com o pólo de comando regional da rede urbana piauiense (Teresina), apesar de integrarem o mesmo arranjo. De fato, a intensificação dos fluxos e das interações entre os espaços, bem como dos deslocamentos pendulares e do crescimento da dinâmica demográfica, concentra-se, sobretudo, na aglomeração urbano regional de Teresina.

No contexto da aglomeração urbana, o movimento pendular é um fenômeno significativo e diretamente relacionado à dinâmica demográfica apresentada nos espaços que a compõem. Os deslocamentos pendulares têm impactos significativos na organização territorial e social de todos os espaços da aglomeração, assim como no arranjo institucional. Os efeitos dos deslocamentos pendulares podem contribuir, por exemplo, para o aumento da população urbana nas diferentes espacialidades analisadas.

No entanto, é importante destacar que a intensificação dos fluxos também pode gerar impactos significativos para as espacialidades mencionadas. Dentre eles destacam-se: o aumento do trânsito de pessoas e tráfego de veículos, nesse último caso, ocasionando o aumento dos congestionamentos. Além disso, a intensificação

dos fluxos de pessoas acaba acarretando sobrecarga dos serviços públicos, como transporte, saúde e educação.

Os gestores municipais entrevistados enfatizam a importância da análise dos fluxos pendulares para avaliar seus impactos na organização dos espaços urbanos da aglomeração urbano regional de Teresina. Eles reconhecem a necessidade de conhecer esses dados para compreender as relações de integração entre os espaços da aglomeração e obter um melhor entendimento da dinâmica socioespacial que a molda. Um exemplo disso é a perspectiva do gestor municipal de Nazária:

As pessoas que necessitam do fluxo, para que se possa ter esse intercâmbio entre as cidades. Questão da saúde. Questão educacional, para que possa estudar. Questão de compras. Questão de desenvolvimento de uma maneira em geral... Esse intercâmbio é de extrema necessidade para que se possa fazer o reconhecimento daqueles que vão e voltam para que se possa dimensionar o fluxo de veículos de transporte coletivo de transporte para que se possa chegar até a cidade (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE NÁZARIA, julho/2021)

Conforme destacado pelo gestor municipal, é possível perceber que as dimensões do dinamismo econômico e social das espacialidades da aglomeração urbano regional de Teresina são influenciadas direta ou indiretamente pelas relações e trocas entre seus espaços urbanos, que são observadas no cotidiano urbano dessas espacialidades. Essas relações também se estendem aos espaços rurais das espacialidades que fazem parte da aglomeração urbano regional de Teresina.

Para tanto, é indispensável elaborar e executar ações voltadas para a melhoria ou mitigação das problemáticas relacionadas a esses aspectos, com aplicação contínua para aqueles afetados de forma mais direta ou pertencentes ao arranjo institucional da região integrada, mas dependentes de serviços do polo regional da rede urbana piauiense. Essa perspectiva foi reforçada pelo representante da gestão municipal de Beditinos, espacialidade pertence exclusivamente ao arranjo institucional da RIDE – Grande Teresina.

São de extrema importância as ações de planejamento e gestão relacionadas à Grande Teresina, visto que possibilita melhorias na mobilização das pessoas que precisam chegar ao emprego, ter acesso a saúde, educação e diversos outros serviços ofertados na capital do Estado (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE BENEDITINOS, julho/2022)

Como destacado nos relatos dos gestores municipais mencionados, a capital Teresina, como polo de comando regional do estado do Piauí, funciona como um centro econômico, político e cultural que concentra serviços e comércio, além de ser um importante ponto de interconexão com as outras espacialidades. Esse fator influencia significativamente a organização do espaço urbano na capital do estado.

Diante dessa realidade, emergem dois aspectos a serem considerados. Por um lado, a concentração de serviços em um único polo pode gerar desigualdades entre os espaços urbanos, com localidades mais afastadas tendo menos acesso a serviços e oportunidades de emprego. Por outro lado, a capital estadual acaba atraindo maiores investimentos para atender à demanda, o que pode ser benéfico. No entanto, essa realidade não justifica, mas ajuda a explicar por que grande parte das ações de planejamento e gestão concentram-se em Teresina. Como salientado pelo gestor municipal da capital, a falta de organização dos serviços urbanos pode acarretar consequências para a capital piauiense.

O único ente que possui incentivo funcionante é Teresina, porque, no fim, é ela que fica com o ônus da desorganização, pois, quando não se organiza o sistema de saúde, de educação ou de transporte os problemas recaem sobre Teresina (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE TERESINA, julho/2021).

De fato, a capital do estado apresenta uma infraestrutura mais desenvolvida em relação às demais localidades que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina, bem como daquelas pertencentes somente ao arranjo institucional. Do ponto de vista institucional, essa situação influencia a forma como é estabelecido o planejamento e as articulações entre os entes, como destacado pelo representante do governo federal:

Na realidade não se tem um projeto de compartilhamento de poder, pois sempre vai existir esse centro com uma primazia maior que, no caso, é Teresina, de fato. Não há uma visão de, por exemplo, de complementariedade, não só do ponto de vista de serviços ofertados, como também de dinâmica econômica, para geração de emprego nessas outras cidades evitando, inclusive, deslocamentos para a cidade maior [a capital do estado]. (REPRESENTANTE DO GOVERNO FEDERAL, agosto/2021)

Desse modo, a concentração de oportunidades de emprego e serviços no espaço urbano da capital piauiense amplifica o dinamismo demográfico, bem como os deslocamentos pendulares em direção à capital. Em decorrência dessa realidade, as ações de planejamento tendem a priorizar a capital do estado, negligenciando a cooperação entre os entes na resolução de problemáticas que afetam outras escalas de atuação, conforme salientado pelo representante do governo federal.

Assim sendo, cabe salientar que a concentração das atividades econômicas na capital piauiense acaba atraindo pessoas em busca de serviços públicos e privados, educação, saúde, lazer, entre outros. Além disso, a proximidade geográfica e a facilidade de acesso por meio de rodovias e transporte público favorecem a consolidação das relações de interdependência entre os espaços urbanos, especialmente aqueles pertencentes às localidades da aglomeração urbano regional de Teresina. Dessa forma, é necessário um olhar mais amplo para as relações de complementaridade entre os lugares. Dito de outra maneira, esse dinamismo impacta sobretudo o setor terciário, que se configura como um dos mais importantes componentes da economia dos espaços da aglomeração urbano regional de Teresina, não sendo diferente para as demais localidades que compõem a região integrada.

O setor da economia em questão é responsável por uma grande quantidade de empregos, principalmente nos ramos de prestação de serviços, comércio e administração pública. Além disso, muitas das espacialidades da aglomeração urbano regional de Teresina são importantes centros de serviços para outros espaços próximos e até mesmo para lugares distantes pertencentes do arranjo institucional. No caso de Teresina, em particular, o setor terciário é muito desenvolvido, com a presença de diversas empresas e instituições prestadoras de serviços. A localização estratégica da cidade e a existência de uma infraestrutura adequada para o desenvolvimento do setor também contribuem para o seu crescimento.

Mediante a análise dos dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do ano de 2017, pudemos constatar o desempenho dos estabelecimentos comerciais por setores de atividade econômica, reforçando a presença marcante do setor terciário no dinamismo econômico das diversas espacialidades, tanto da aglomeração urbano regional, quanto nos demais espaços que constituem o arranjo institucional da RIDE - Grande Teresina, conforme Tabela 08.

Analisando os dados apresentados verifica-se que a capital do estado piauiense, como pólo econômico de grande importância regional, apresenta uma

diversidade comercial que reflete sua posição como um centro urbano e de serviços. O setor terciário, incluindo serviços e comércio, destaca-se com grande relevância. Esse setor inclui uma variedade de subcategorias, desde o comércio varejista, passando por serviços financeiros, até a área de saúde, representando uma parcela significativa da economia da cidade.

Entretanto, a análise da RAIS, como demonstrado na Tabela 08, não ignora a relevância dos setores primário e secundário na economia local. Embora não tão proeminentes quanto o setor terciário, atividades industriais e agrícolas ainda constituem uma parte importante da economia de Teresina. Além disso, a presença de instituições governamentais e educacionais em seu espaço urbano reforça o seu papel como centro de decisões e de formação de capital humano, aspectos que complementam e enriquecem a sua economia.

Os dados relativos à cidade de Timon, localizada no Maranhão, na fronteira com o estado do Piauí e parte integrante da aglomeração urbano regional de Teresina, indicam um ecossistema comercial diversificado, com características distintas que refletem a influência tanto a nível regional como interestadual em sua economia. A presença robusta do setor terciário, similarmente notada na capital do Piauí, é um fenômeno observado em todas as espacialidades analisadas.

Tal predominância espelha o intenso desenvolvimento dos setores de serviços e comércio, comumente encontrados em áreas urbanas em crescimento, como é o caso da cidade maranhense e outras espacialidades da aglomeração urbano regional. Essa tendência é influenciada pela proximidade e interação constante com Teresina, contribuindo para uma economia dinâmica e adaptável. A atividade agrícola e a pequena indústria local são setores que ainda mantêm seu espaço na economia da espacialidade maranhense, mostrando a coexistência de atividades econômicas de diferentes níveis de desenvolvimento e complexidade.

Tabela 08 – Estabelecimentos comerciais por setor de atividade econômica ⁽¹⁾

		Comércio		Serv. ⁽²⁾	Adm. Pública	Cons. Civil	Indústria ⁽³⁾	Agropec. e Extrativa Mineral ⁴	Total Geral
		Atacado	Varejo						
Aglomeração Urbana Regional	Teresina	1727	10772	12570	116	1750	2175	253	29363
	Timon	190	1102	759	5	128	185	16	2385
	Altos	34	327	184	3	49	37	19	653
	José de Freitas	10	335	234	6	46	31	26	688
	Demerval Lobão	10	85	71	7	18	26	2	219
	União	7	415	193	3	43	28	26	715
	Nazária	*	21	48	6	9	8	12	104
Demais espaços da RIDE - Grande Teresina	Lagoa Alegre	1	80	45	3	5	2	3	139
	Lagoa do Piauí	1	15	20	2	1	7	7	53
	Monsenhor Gil	3	46	56	5	10	6	7	133
	Currálinhos	*	11	16	1	2	1	1	32
	Coivaras	2	12	21	6	2	1	1	45
	Benedictinos	2	75	42	5	3	3	3	133
	Pau D'Arco do Piauí	2	13	22	2	1	1	1	42
Miguel Leão	1	6	13	2	2	2	2	28	
Total	1990	13315	14294	172	2069	2513	379	34732	

Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base nos dados da RAIS (2017).

⁽¹⁾ Os dados exibidos refletem a classificação setorial em conformidade com a divisão estipulada pela CNEA/80 do IBGE. É relevante enfatizar que os setores de serviços e de indústria de transformação contêm subsetores agregados.

⁽²⁾ Os valores apresentados reúnem os dados dos subsetores de serviços, que incluem: instituições de crédito, seguros e capitalização; comércio e administração de imóveis, valores mobiliários e serviços técnicos; transportes e comunicações; serviços de alojamento, alimentação, reparação, manutenção e redação; serviços médicos, odontológicos e veterinários; ensino e serviços industriais de utilidade pública.

⁽³⁾ Os dados da indústria de transformação englobam os subsetores da: indústria metalúrgica, mecânica, material elétrico e de comunicações; do material de transporte; da madeira e do mobiliário; papel, papelão, editorial e gráfica; borracha, fumo, couro, peles, similares, ind. diversos; ind. química de produtos farmacêuticos, veterinários e perfumaria, têxtil do vestuário e artefatos de tecidos, calçados e produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico e indústria de materiais não metálicos.

Os municípios de José de Freitas e Altos, exibem uma economia igualmente variada. Nestas localidades, nota-se a coexistência de estabelecimentos comerciais dos setores primário - englobando agricultura e exploração de recursos naturais - e terciário. Este último setor, em ambas as localidades, manifesta uma presença

marcante, particularmente em segmentos como varejo e serviços de alimentação. Tal situação abrange negócios de pequena e média escala que satisfazem as necessidades da comunidade local e atendem a população das áreas rurais circunvizinhas.

A proximidade com a capital do estado influencia o seu crescimento, permitindo, por exemplo, que Altos se beneficie da demanda regional por tais serviços. A presença do setor primário, especialmente a agricultura, é expressiva, representando um segmento relevante da economia. Isso reflete a realidade de muitas comunidades menores e mais rurais do estado do Piauí, bem como das demais municípios que fazem parte do arranjo institucional.

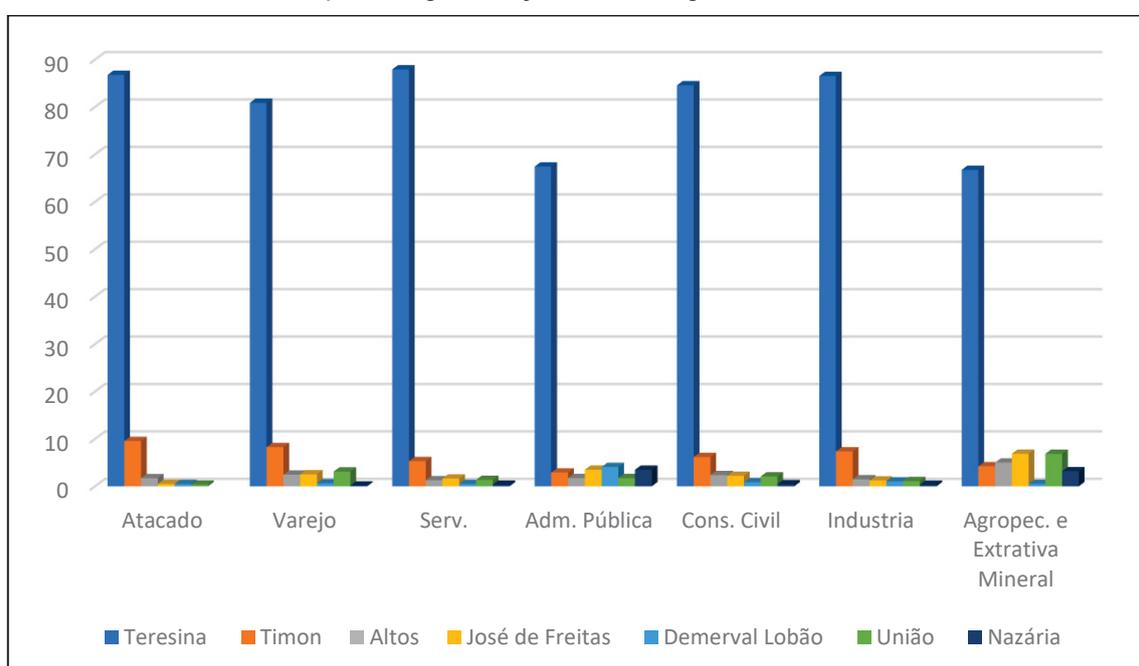
No caso das espacialidades de União, Nazária e Demerval Lobão, o cenário é parecido com o polo de comando regional piauiense, pois também evidencia uma forte presença do setor terciário, embora numa escala menor. O comércio e os serviços desempenham um papel importante para o crescimento local. As pequenas e médias empresas, especialmente aquelas no setor de serviços, mostram-se fundamentais para a economia dessas localidades, visto que contribuem para a geração de empregos e para o dinamismo econômico. No que se refere a Nazária, é importante salientar que as atividades agrícolas têm grande importância para a economia local, considerando que o município mantém um vínculo expressivo com seu entorno rural, conforme dimensionado na Tabela 08.

Voltando-se a análise para os dados referentes a indústria de transformação, a capital estadual, como principal polo econômico do Piauí, apresenta um setor de indústria de transformação significativo e em constante evolução. O número de estabelecimentos industriais é considerável, refletindo sua posição de liderança regional. A diversidade de atividades industriais engloba, desde a produção de alimentos até confecção e vestuário, ilustrando a complexidade deste setor. Nos municípios de Nazária, Demerval Lobão, Altos e José de Freitas, a indústria de transformação desempenha um papel de menor importância diante do cenário geral. Estes municípios possuem uma variedade de pequenas e médias empresas industriais, que contribuem para a geração de emprego e renda. Algumas destas indústrias estão ligadas à agricultura local, transformando os produtos agrícolas em bens de consumo.

É importante ressaltar que em União, a indústria de transformação desempenha um papel considerável, com destaque para a presença de pequenas

indústrias, em sua maioria ligadas à agroindústria. Apesar de não ser o principal empregador, este setor contribui para a diversificação da economia local. Em suma, a dinâmica dos estabelecimentos comerciais do setor de indústria de transformação nas localidades da aglomeração urbano regional, conforme revelado pelos dados da RAIS de 2017, apresenta um cenário de diversidade e importância econômica. Ainda que o nível de desenvolvimento deste setor varie entre as diferentes localidades, sua contribuição é significativa para a economia local e regional.

Gráfico 01 – Detalhamento do total de estabelecimentos comerciais por setor de atividade econômica para a aglomeração urbano regional de Teresina



Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base nos dados da RAIS (2017).

Em consonância com a análise realizada acerca do dinamismo das atividades econômicas da do espaço regional em foco, o Gráfico 01 exhibe os dados sobre a distribuição dos estabelecimentos comerciais por percentuais de concentração em cada localidade do recorte analítico estudado. Através do gráfico, podemos confirmar que a distribuição de atividades econômicas entre os diferentes setores identificados revela uma predominância de atividades associadas ao subsector do comércio atacadista e varejista. A capital piauiense concentra, respectivamente, aproximadamente 86% e 80% destes setores mencionados. Esta tendência persiste tanto em relação aos espaços pertencentes à aglomeração urbano regional de

Teresina quanto aos demais espaços que compõem unicamente a região integrada de desenvolvimento.

Com base no exposto, percebe-se que, em termos percentuais, Teresina - o polo de comando regional da rede urbana piauiense - apresenta valores acima de 80% em todos os setores analisados. Nota-se uma menor variação percentual nos setores da administração pública e da agropecuária e extrativa mineral, em comparação com os setores do comércio, serviços, indústria de transformação e construção civil. Contudo, é importante salientar a relevância do setor da administração pública para o dinamismo econômico do estado. Essa relevância é particularmente evidente em Teresina, que hospeda os mais importantes e influentes órgãos da administração pública estadual.

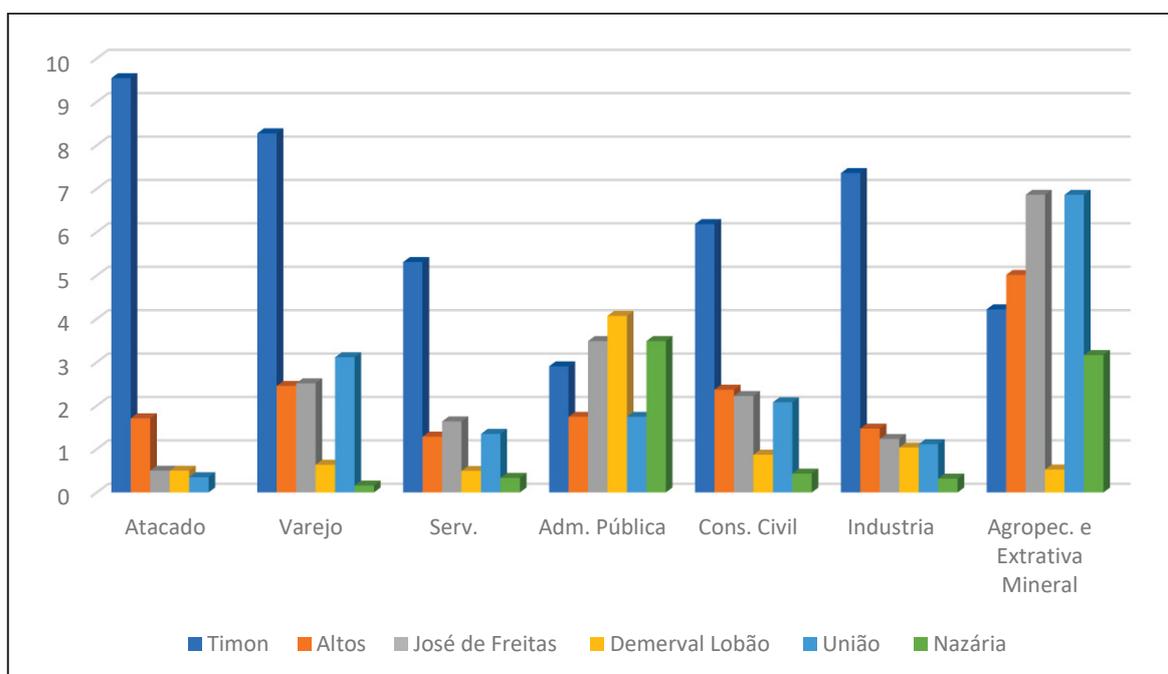
De fato, a capital do estado, em virtude de sua posição como eixo central de importância da rede urbana, não apenas piauiense, mas também de parte da maranhense, exibe uma influência regional ampla. Isso condiciona, conseqüentemente, a demanda e a oferta de serviços e atividades de diversas naturezas e níveis de complexidade.

Dessa forma, para uma avaliação mais detalhada e com o objetivo de apresentar os dados de forma mais clara, as informações dos demais municípios que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina é exibida no Gráfico 02, excluindo-se os dados referentes à capital estadual. Este Gráfico oferece uma visão mais aprofundada do desempenho e da relevância de cada setor, possibilitando um melhor entendimento da distribuição das atividades econômicas nesses espaços da aglomeração. Isso proporciona um panorama mais adequado para a análise realizada.

Ao analisar os dados das localidades de Timon - MA, Altos, José de Freitas, Demerval Lobão, União e Nazária, nota-se que, além da predominância do setor terciário, há uma distribuição significativa de estabelecimentos relacionados ao setor primário, que engloba a agropecuária e o extrativismo. Esse cenário é particularmente evidente nas localidades de União e José de Freitas, que apresentam uma concentração de atividades nesse setor de aproximadamente 7%. Altos, Timon - MA e Nazária exibem taxas de concentração em torno de 5%, 4% e 3%, respectivamente, números que são relativamente próximos. Apenas em Demerval Lobão se observa uma taxa de distribuição abaixo de 1%. Os percentuais expostos ressaltam a importância de entender o espaço regional a partir das dinâmicas urbanas e rurais, que são partes integrantes e interdependentes do processo de formação

socioespacial da aglomeração urbano regional de Teresina. Ademais, constituem um importante condicionante para o dinamismo econômico do espaço regional.

Gráfico 02 – Distribuição dos estabelecimentos comerciais por setor de atividade econômica, excluindo os dados referentes a capital piauiense



Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base nos dados da RAIS (2017).

O setor secundário, composto pela indústria de transformação e construção civil, é ilustrado no Gráfico 02. No entanto, a participação da indústria de transformação nas localidades mencionadas, com exceção de Timon - MA, que apresenta um percentual significativo de aproximadamente 7,5%, é ainda pontual e de menor expressão nos demais locais, não excedendo 2%. Uma situação distinta é observada em relação às atividades econômicas ligadas ao setor da construção civil, que apresentam taxas de distribuição acima de 2% nas localidades de Timon - MA, Altos, União e José de Freitas, enquanto em Demerval Lobão e Nazária os percentuais são mais reduzidos.

Ressaltamos igualmente a relevância do setor de administração pública para as localidades de Altos, José de Freitas, União, Demerval Lobão, Nazária e Timon - MA. Esse setor desempenha um papel significativo, embora de formas variadas. Nas áreas citadas, a administração pública frequentemente atua como um empregador importante em um contexto em que as oportunidades de trabalho podem ser escassas. Ademais, esses espaços dependem do setor público para fornecer serviços

essenciais à comunidade, tais como educação, saúde e segurança, os quais são cruciais para o bem-estar da população e para o desenvolvimento socioeconômico.

Conforme evidenciado pela análise dos dados de distribuição das atividades econômicas no espaço regional da aglomeração urbana de Teresina, observa-se um dinamismo econômico sustentado, principalmente, pelo setor de comércio e serviços, tendo como principais concentradores dessa dinâmica a capital do Piauí e Timon.

Os espaços adjacentes à aglomeração urbana se beneficiam dessa dinâmica (com destaque para Altos e Demerval Lobão), seja em função de sua proximidade e/ou pelas relações estabelecidas ao longo de sua formação socioespacial, ou estabelecendo uma relação de dependência, como em espaços (União, José de Freitas e Nazária) onde as atividades econômicas estão distribuídas de maneira dispersa e fragmentada, com predominância mais marcada para setores específicos, como por exemplo, o setor primário.

Com o objetivo de ressaltar a importância das atividades econômicas relacionadas ao setor primário nas diferentes localidades do espaço regional da aglomeração urbana, embasamos também nossa análise na apresentação dos dados referentes aos fluxos agropecuários extraídos do REGIC (2020), conforme Quadro 03. As informações sobre tais fluxos evidenciam o dinamismo econômico resultante das trocas comerciais de produtos agropecuários, além de destacar a influência desses produtos no desenvolvimento da economia local.

Conforme demonstrado no Quadro 03, é possível observar que os espaços de Timon, Altos, José de Freitas, União e Nazária, dentro da aglomeração urbano regional de Teresina, se destacam na produção agrícola, fornecendo produtos como mandioca, ceras, cana-de-açúcar e leite. Essas áreas apresentam uma produção significativa desses produtos, destinada principalmente a suprir a demanda e abastecer a economia local.

No setor pecuário, todas as espacialidades, de forma mais ou menos intensa, apresentam fluxos de trocas de produtos entre si dentro da aglomeração. Destaca-se, nesse contexto, os espaços de José de Freitas e União, que possuem uma maior diversidade de fluxos de bovinos, suínos, caprinos e ovinos para o mercado de Teresina, atendendo tanto a demanda local quanto de áreas circunvizinhas. Diante do exposto, fica evidente que as regiões da aglomeração urbano regional de Teresina possuem criações consolidadas e contribuem para a oferta de carne e seus derivados, principalmente para a capital estadual.

Quadro 03 – Fluxos agropecuários por produto de origem das especialidades da aglomeração ⁽¹⁾

Origem do Produto	Especificação dos Produtos						Destino do Produto
	Aquicultura	Suínos	Bovino e Bubalino corte	Caprinos e ovinos	Produção Agrícola	Frango de Corte	
Timon	80%	60%	10%		30% (mandioca)	90%	Timon
	5%		50%				Teresina
Altos		85%	100%	90%	100%(Ceras)	100%	Altos
		15%					Teresina
José de Freitas		25%		20%			Teresina
		10%		10%			Altos
		50%	50%	60%	10%(Cana)		José de Freitas
		5%	15%				Lagoa Alegre
			15%		90%(Cana)		União
Demerval Lobão	30%	80%	100%	100%			Demerval Lobão
	70%	20%					Teresina
União		70%	70%	65%	100%(Cana)		União
		5%	5%	10%			José de Freitas
		15%	15%	15%			Teresina
Nazária	20%	100%	65%		100%(Leite)		Nazária
	80%		35%				Teresina

Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base no REGIC (2020).

⁽¹⁾ Os valores percentuais apresentados foram estimados com base na proporção do destino em relação ao total de deslocamentos dos produtores locais. Além disso, foram selecionados apenas os dados de origem e destino referentes às especialidades da aglomeração urbana ou da região integrada.

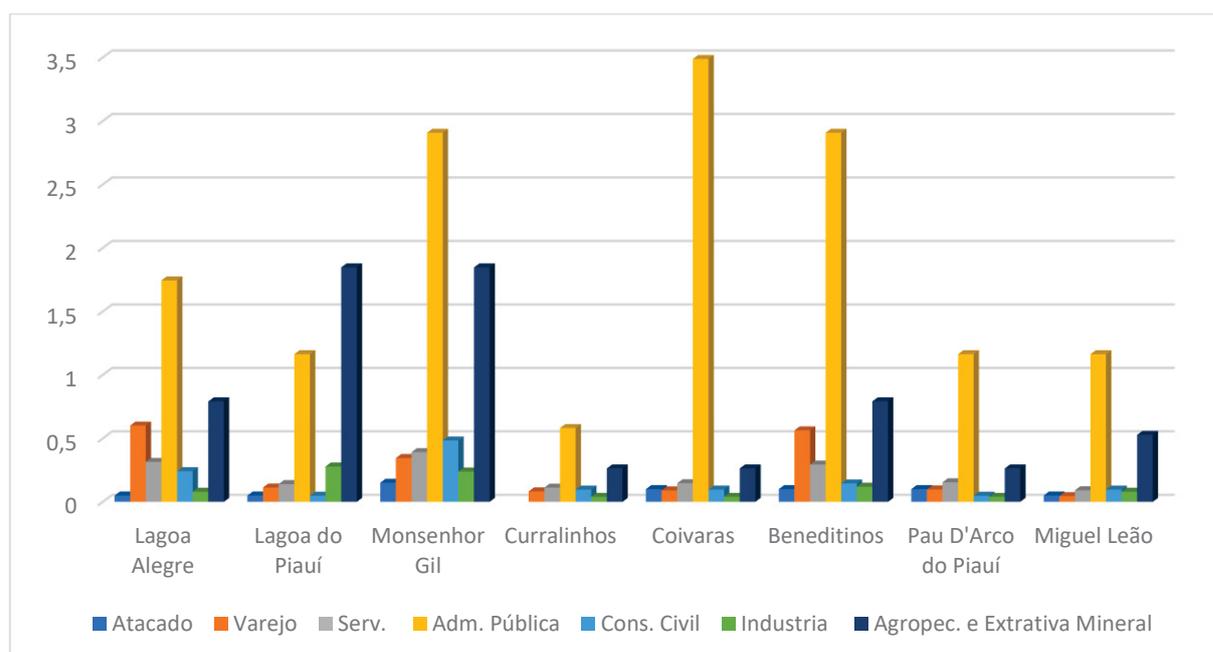
É importante ressaltar também os registros dos fluxos do setor agropecuário relacionados à aquicultura. Com base nos dados apresentados no Quadro 03, fica evidente a relevância desse setor no fornecimento de pescados para a capital Teresina. Esses espaços conseguem suprir parte da demanda por pescados frescos na capital, estabelecendo trocas comerciais e fortalecendo a conexão com as áreas produtoras.

Dentro do contexto da aglomeração urbano regional de Teresina, os espaços de Timon, Demerval Lobão e Nazária concentram a demanda dos fluxos. Em relação

a esses dois últimos exemplos, aproximadamente 70% e 80% da produção são destinados à capital piauiense. Nesse sentido, a aquicultura desempenha um papel importante na economia desses espaços, contribuindo para a geração de empregos, reduzindo a dependência de fontes externas e valorizando, em certa medida, a produção local, intensificando o dinamismo econômico da aglomeração urbana.

O espaço regional da aglomeração urbana de Teresina, apesar de integrar o arranjo institucional da RIDE - Grande Teresina, apresenta características e distribuições de atividades econômicas que divergem dos demais espaços da região integrada. O Gráfico 03 mostra os percentuais de concentração das atividades econômicas observadas em Beneditinos, Miguel Leão, Curralinhos, Coivaras, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Pau D'Arco do Piauí e Monsenhor Gil.

Gráfico 03 – Detalhamento do total de estabelecimentos comerciais por setor de atividade econômica para os demais municípios da RIDE – Grande Teresina



Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base nos dados da RAIS (2017).

Conforme demonstrado pelos dados do Gráfico 03, os municípios de Miguel Leão, Curralinhos, Coivaras e Pau D'Arco do Piauí sustentam sua economia principalmente no setor primário, com destaque para a agricultura e a pecuária. O setor comercial nesses municípios é mais limitado, focado geralmente em suprir as demandas locais.

Por outro lado, Beneditinos, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí e Monsenhor Gil exibem uma economia mais diversificada. Apesar de a agricultura ainda se manter como uma atividade de importância, o comércio e os serviços possuem uma participação expressiva. Tais municípios contam com um espectro mais amplo de estabelecimentos comerciais, incluindo lojas de varejo, serviços alimentícios e outros serviços voltados tanto para a comunidade local quanto para visitantes. A administração pública, por sua vez, apresenta-se como um setor indispensável em todos os espaços elencados. Como já foi mencionado, esse setor serve como um importante empregador e fornecedor de serviços básicos para a população.

Considerando o exposto, é possível observar que nos espaços que integram exclusivamente o arranjo institucional, a distribuição das atividades econômicas se destaca pela presença significativa daquelas ligadas ao setor primário e ao setor público. A investigação realizada revela que os municípios mencionados no gráfico apresentam um menor dinamismo econômico em comparação com os espaços da aglomeração urbano regional de Teresina. Essa constatação pode ser evidenciada por diferentes aspectos, como a quantidade e diversidade de estabelecimentos comerciais, bem como a concentração das atividades econômicas ligadas a determinados setores econômicos.

Essa configuração econômica tem impactos significativos na geração de empregos, uma vez que as oportunidades de trabalho estão diretamente relacionadas às atividades ligadas a esses setores específicos. Portanto, a presença marcante do setor primário da economia e do setor público nesses municípios implica no surgimento de empregos direcionados a essas áreas, como agricultura, pecuária e serviços públicos. Essas atividades acabam sendo as principais fontes de ocupação para a população local, refletindo na dinâmica socioeconômica desses espaços.

Quando avaliamos os fluxos agropecuários (Quadro 04) dos municípios de Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Monsenhor Gil, Coivaras, Pau D'Arco, Miguel Leão, Beneditinos e Curalinhos, com destino à capital Teresina, bem como a outros espaços do arranjo institucional, podemos observar que essas áreas apresentam uma produção significativa de diversas culturas e atividades pecuárias. Essa produção abrange desde a produção de leite, castanha de caju e, principalmente, de melancia, até a criação de animais como bovinos, suínos, caprinos e ovinos.

Quadro 04 – Fluxos agropecuários por produto de origem dos espaços da região integrada ⁽¹⁾

Origem do Produto	Especificação dos Produtos						Destino do Produto
	Aquicultura	Suínos	Bovino e Bupalino corte	Caprinos e ovinos	Produção Agrícola	Frango de Corte	
Lagoa Alegre	10%		10%		10%(Melancia)		Teresina
	10%	25%	20%	10%(Melancia)			União
	70%	55%	60%	70%(Melancia)			Lagoa Alegre
	10%	20%	10%	10%(Melancia)			José de Freitas
Lagoa do Piauí	100%		30%		100%		Teresina
Monsenhor Gil	100%						Demerval Lobão
	20%						Miguel Leão
	100%	80%		100%	100%(Leite)		Monsenhor Gil
Curralinhos	100%	90%	75	80%			Curralinhos
	10%		20%				Demerval Lobão
Coivaras	55%	75%	40%				Coivaras
	25%	25%	30%	30% (Castanha de Caju)			Altos
Beneditinos	20%	10%	40%				Altos
	80%	90%	60%				Beneditinos
Pau D'Arco do Piauí	100%	80%	100%	80%			Pau D'Arco do Piauí
	20%		20%				Altos
Miguel Leão	30%						Curralinhos
	20%	20%	40%				Miguel Leão
	55%						Monsenhor Gil

Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base no REGIC (2020).

(¹) Os valores percentuais apresentados foram estimados pela participação do destino sobre o total de deslocamentos dos produtores locais. Além disso, só foram filtrados dados de origem e destino aquelas especificadas para as espacialidades da aglomeração ou da região integrada.

Conforme apresentado no Quadro 04, a espacialidade de Lagoa Alegre é responsável por um maior número de fluxos de produtos destinados a diferentes espaços da aglomeração urbano regional de Teresina (Teresina, União e José de Freitas). Em relação aos demais espaços da região integrada, observa-se uma menor intensidade de fluxos, com foco no abastecimento do mercado local. Dessa forma, os

fluxos agropecuários dessas localidades têm o objetivo de atender às suas demandas internas, ao mesmo tempo em que impulsionam a economia dos espaços produtores. A produção agropecuária gera empregos diretos e indiretos e estimula o desenvolvimento das cadeias produtivas.

Além disso, esses municípios apresentam populações menores e a economia local é, em grande parte, sustentada por transferências governamentais, tais como aposentadorias, pensões e programas de transferência de renda. Este cenário reflete-se em um baixo nível de renda per capita e em um dinamismo econômico reduzido, caracterizado pela ausência de novos investimentos, falta de oportunidades de emprego e limitações para o desenvolvimento de novos negócios. A ausência mais significativa do setor de indústria de transformação, por exemplo, evidencia, em certa medida, uma menor diversidade econômica, o que tende a restringir a capacidade dessas localidades de gerar empregos e renda de maneira consistente e sustentável.

Para compreender de forma mais aprofundada e detalhada a distribuição e relevância dos setores econômicos nas diferentes localidades da aglomeração urbano regional de Teresina, assim como nos espaços da RIDE - Grande Teresina, é enriquecedor realizar uma análise do Produto Interno Bruto (PIB) por Valor Adicionado Bruto. Esses dados permitem uma compreensão mais precisa da estrutura econômica desses locais, identificando os setores que mais contribuem para o crescimento econômico e desenvolvimento social. A análise desagregada do PIB por setores possibilita identificar as atividades econômicas que impulsionam a economia e aquelas que enfrentam desafios.

Essa análise proporciona a oportunidade de identificar possíveis áreas de investimento, desenvolver políticas públicas adequadas, promover o crescimento de setores estratégicos e diversificar a economia. Além disso, auxilia na tomada de decisões estratégicas ao identificar os setores que têm maior impacto no crescimento econômico. A Tabela 09 apresenta um comparativo do Produto Interno Bruto (PIB) por Valor Adicionado Bruto ao longo de uma década, no período de 2010 a 2020, abrangendo tanto os espaços da aglomeração urbano regional de Teresina quanto os demais espaços da RIDE - Grande Teresina. Essa Tabela demonstra a geração de riqueza em cada setor, levando em consideração o valor adicionado pelas atividades realizadas.

Ao analisar os dados referentes ao ano de 2010, mais especificamente da capital estadual, é possível observar que ela já se destacava como um centro

econômico regional. Naquele ano, o setor de serviços era o mais relevante, contribuindo significativamente para o Produto Interno Bruto (PIB) com um Valor Adicionado Bruto (VAB) acima de R\$ 5 milhões. A cidade de Teresina contava, e continua contando, com uma infraestrutura bem desenvolvida, abrangendo comércio, educação, saúde, turismo e serviços públicos.

Tabela 09 – Setor de atividade econômica que mais contribuiu para o PIB. Valor Adicionado Bruto¹.

Espacialidades analisadas		Setores de Atividade Econômica							
		2010				2020			
		VAB Agropec.	VAB Indústria	VAB Serviços	VAB Adm. Pública	VAB Agropec.	VAB Indústria	VAB Serviços	VAB Adm. Pública
Aglomerado Urbano Regional	Teresina	29.868	1.935.660	5.264.194	1.749.579	53.796	3.308.436	10.739.619	4.579.053
	Timon	12.509	144.275	434.685	295.799	21.420	245.947	953.401	613.628
	Altos	4.498	22.779	47.891	73.660	12.321	48.012	171.718	203.154
	José de Freitas	10.853	28.791	40.037	72.571	31.755	27.726	109.109	188.325
	Demerval Lobão	1.300	2.595	9.652	25.073	2.628	46.501	49.752	70.586
	União	10.834	28.775	48.713	90.389	34.833	29.112	110.135	208.802
	Nazária	2.761	1.918	5.451	17.066	5.942	12.738	19.148	50.780
Demais espaços da RIDE - Grande Teresina	Lagoa Alegre	1.611	937	5.071	17.152	4.177	3.797	15.423	46.674
	Lagoa do Piauí	1.605	32.082	11.254	8.945	3.832	15.840	18.794	23.105
	Monsenhor Gil	3.130	14.746	19.979	21.616	5.082	8.367	34.527	51.069
	Currulinhos	1.095	397	1.684	8.196	3.016	1.228	6.224	22.938
	Coivaras	1.423	412	2.372	8.930	3.349	1.638	7.115	25.645
	Benedictinos	2.805	1.027	7.019	19.746	7.538	4.635	19.934	52.540
	Pau D'Arco do Piauí	1.267	333	2.081	7.394	3.284	1.668	5.157	20.368
	Miguel Leão	902	396	1.318	4.464	614	2.042	5.336	12.181
Total	86.461	2.215.122	5.901.401	2.420.581	193.586	3.757.685	12.265.393	6.168.848	

Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base no IBGE (2020).

⁽¹⁾ Os valores apresentados na tabela 09 são os valores reais obtidos no período descrito.

Após o setor de serviços, a indústria, especialmente a indústria de transformação, desempenhava um papel importante na economia local, concentrando valores acima de 1 milhão e 900 mil reais. Destacam-se a produção de alimentos, bebidas, têxteis e materiais de construção como segmentos relevantes nesse setor. Além disso, é inegável que Teresina possuía uma forte atuação no setor de serviços

públicos, como administração pública, educação e saúde, sendo o setor de atividade econômica que contribuiu com mais de 1 milhão e 700 mil reais para o PIB em 2010. O setor com menor participação é o agropecuário, registrando valores abaixo de 30 mil reais de contribuição para o PIB.

Ao longo de uma década, a participação do setor de serviços amplia-se consideravelmente, alcançando valores acima de R\$ 10 milhões no valor adicionado bruto do PIB. Para o ano de 2020, o setor da administração pública ultrapassa os valores adicionados da indústria de transformação, consolidando o setor público como um importante impulsionador do dinamismo econômico da capital piauiense, com valores acima de R\$ 4 milhões. O setor agropecuário apresenta um crescimento significativo, mas ainda representa uma menor parcela de contribuição para o PIB de Teresina, registrando valores acima de R\$ 50 mil.

No entanto, é importante ressaltar que, embora Teresina seja um polo econômico, sua economia é influenciada pelo desempenho das espacialidades ao seu redor, especialmente aquelas que fazem parte da aglomeração urbano regional de Teresina, juntamente com a capital estadual. Um exemplo disso é Timon, que possui uma economia fortemente interligada com a capital piauiense. Em relação à participação dos setores de atividade econômica no valor adicionado bruto do PIB, a espacialidade de Timon segue um padrão semelhante ao de Teresina.

Conforme os dados da Tabela 09, em 2010, o dinamismo econômico de Timon concentrou-se nos setores de serviços, administração pública e indústria de transformação, nessa ordem de importância, registrando valores adicionados acima de R\$ 430 mil, R\$ 290 mil e R\$ 140 mil, respectivamente. A agropecuária, embora menos expressiva (registrando valores acima de R\$ 12 mil), também contribuiu para a economia local. Esse contexto de dinamismo econômico de Timon é influenciado por sua posição estratégica para o comércio, sendo um importante centro logístico e de distribuição, com destaque nos setores industriais de alimentos, metalurgia e construção civil.

Ao analisar os demais espaços da aglomeração urbano regional de Teresina, como Altos, José de Freitas, União, Demerval Lobão e Nazária, verifica-se um padrão de concentração dos valores adicionados brutos no PIB, com maior destaque para os setores de serviços e administração pública, tanto em 2010 quanto em 2020, seguindo a tendência de ampliação para o último ano analisado. É importante ressaltar que

houve variações significativas na participação dos valores adicionados brutos de determinados setores ao longo do tempo nesses espaços.

Ao comparar os valores adicionados do setor agropecuário, observa-se que em 2010 União e José de Freitas apresentavam valores acima de R\$ 10.800, respectivamente. Em uma década, a participação desse setor aumentou em ambas as áreas, alcançando valores acima de R\$ 30 mil. Esses dados reforçam a relevância da produção agrícola para essas localidades, contribuindo para o dinamismo econômico de seus espaços internos e da aglomeração urbano regional.

No caso de Demerval Lobão e Nazária, ao comparar os períodos, nota-se um aumento nos valores adicionados brutos ao PIB dessas áreas no setor de indústria de transformação. Enquanto em 2010 os valores registraram-se acima de R\$ 2.500 e R\$ 1.900, respectivamente, em 2020 houve uma concentração maior, alcançando montantes acima de R\$ 46 mil e R\$ 12 mil para cada uma dessas localidades.

Ao analisarmos os espaços da RIDE - Grande Teresina, especificamente aqueles que fazem parte do arranjo institucional, podemos observar que o valor adicionado bruto do setor de serviços apresenta um aumento ao longo das décadas. No entanto, é o setor da administração pública que se destaca em todos os espaços, como Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Monsenhor Gil, Coivaras, Currálinhos, Pau D'Arco, Beneditinos e Miguel Leão, com um substancial elevação na participação do PIB de 2010 para 2020. Esse fato reafirma o papel desempenhado pelo setor público na dinâmica econômica desses espaços.

A oferta de serviços públicos gera demanda por mão de obra, impulsiona o comércio local e estimula outras atividades econômicas, como o setor de serviços. Além disso, as transferências do governo federal desempenham um papel significativo ao fornecer recursos financeiros para essas localidades. Esses recursos possibilitam o financiamento das despesas públicas e o desenvolvimento de projetos e programas municipais

No que diz respeito ao setor agropecuário nessas áreas, os dados apresentados na tabela 09 mostram uma tendência de aumento em todas as localidades, com exceção de Miguel Leão, que registrou uma redução de valor adicionado de mais de R\$ 900 em 2010 para um pouco mais de R\$ 600 em 2020. Quanto ao setor da indústria de transformação, as variações no valor adicionado ao PIB foram mais diversas, com Lagoa do Piauí e Monsenhor Gil apresentando queda de 2010 para 2020 (de valores acima de R\$ 32 mil e R\$ 14 mil para valores acima de

R\$ 15 mil e R\$ 8 mil, respectivamente). Por outro lado, Lagoa Alegre, Coivaras, Pau D'Arco do Piauí e Currálinhos registraram um aumento considerável, sendo que Miguel Leão e Beneditinos alcançaram os maiores valores adicionados ao PIB (de valores acima de R\$ 390 e R\$ 1.000 para valores adicionados de R\$ 2 mil e R\$ 4 mil, respectivamente).

Destacamos também que a distribuição e a importância dos setores de atividade econômica podem variar ao longo do tempo e de acordo com as características específicas de cada local. Os dados de 2020 fornecem uma visão geral da estrutura econômica dessas localidades naquele período, levando em consideração também os impactos da pandemia de COVID-19. Por isso, é sempre crucial avaliar o contexto de coleta e análise das informações para compreender a situação atual e identificar possíveis mudanças e tendências.

Conforme evidenciado pelos dados do valor adicionado bruto do PIB, o setor de serviços desempenha um papel de destaque na economia tanto no contexto da RIDE - Grande Teresina, como na análise da aglomeração urbano regional de Teresina. Dentro desse setor, o subsetor de educação se destaca como uma das principais atividades. A importância da educação vai além da formação de capital humano, pois também impulsiona o desenvolvimento e o crescimento socioeconômico, resultando na melhoria da qualidade de vida da população.

Além disso, o setor educacional gera empregos diretos e indiretos, impulsionando a economia local. A presença de escolas, universidades, centros de formação técnica e outras instituições educacionais cria postos de trabalho que têm um impacto direto na renda da população, estimulando o consumo e fortalecendo os setores de comércio e serviços, principalmente na realidade da aglomeração urbano regional de Teresina.

A oferta de serviços educacionais e a criação de oportunidades de emprego nesse setor têm uma influência significativa no movimento pendular, conforme já salientado em nossa discussão. Essa influência ocorre ao atrair estudantes de outras localidades que se deslocam em busca de uma educação de qualidade, sejam eles provenientes de cidades próximas ou até mesmo de outros estados. Esse fluxo migratório temporário de estudantes tem impactos positivos na economia local, uma vez que eles demandam serviços como moradia, alimentação, transporte e outros, impulsionando setores como o imobiliário, o comércio varejista e a gastronomia.

A capital do Piauí destaca-se como um importante polo educacional, abrangendo uma ampla rede de instituições de ensino. No âmbito do ensino básico, são contabilizadas 593 escolas de nível fundamental e médio mantidas pelos poderes públicos municipal e estadual. Além disso, o setor privado também possui uma participação significativa na oferta educacional, com 173 estabelecimentos de ensino. Essas instituições estão distribuídas em diversas localidades, com uma concentração maior nas áreas urbanas. Elas oferecem uma variedade de modalidades educacionais, incluindo escolas regulares, escolas técnicas e escolas de tempo integral, como é apresentado na Tabela 10.

Tabela 10 – Distribuição das instituições educacionais

Espacialidades analisadas		Estabelecimentos de Ens. Fund. e Médio		Estabelecimentos de Ens. Fund. e Médio		Instituições de Ens. Superior Públicas e Privadas
		Pública	Privada	Rural	Urbana	
Aglomerado Urbano Regional	Teresina	593	173	31	735	72
	Timon	179	20	88	111	9
	Altos	66	6	34	38	4
	José de Freitas	54	6	32	28	2
	Demerval Lobão	16	2	3	15	0
	União	93	4	68	29	4
	Nazária	13	*	7	6	0
Demais espaços da RIDE - Grande Teresina	Lagoa Alegre	12	*	7	5	0
	Lagoa do Piauí	24	*	20	4	0
	Monsenhor Gil	25	*	17	8	3
	Currálinhos	17	*	14	3	0
	Coivaras	6	*	3	3	0
	Beneditinos	33	1	18	16	0
	Pau D'Arco do Piauí	17	*	13	4	0
	Miguel Leão	4	*	1	3	0
Total		1152	212	356	1008	94

Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base no Censo da Educação Básica (2022); Censo da Educação Superior (2021) e IBGE (2015).

No campo do ensino superior, Teresina destaca-se pela presença de diversas instituições de renome, totalizando 72 instituições de ensino. Entre as instituições de

ensino superior públicas, encontramos o campus central da Universidade Federal do Piauí (UFPI) e a Universidade Estadual do Piauí (UESPI), com seus campi localizados no Bairro Pirajá - Torquato Neto, e um segundo campus localizado no Dirceu, que recebe o nome de Clóvis Moura. No que se refere às instituições privadas, destacam-se o Centro Universitário UNINOVAFAPI, a Faculdade Santo Agostinho, a Estácio-CEUT e a UNINASSAU, dentre outros. Além disso, Teresina também conta com dois campi do Instituto Federal do Piauí, o IFPI central e o IFPI Teresina Sul, que oferecem cursos nas mais diversas áreas do conhecimento. Essas instituições atraem estudantes não apenas da própria capital, mas também de municípios vizinhos e até mesmo de outros estados, devido à qualidade e diversidade de cursos oferecidos.

Após a cidade de Teresina, o município da aglomeração urbano regional de Teresina que apresenta uma distribuição mais significativa de estabelecimentos de ensino básico e superior é Timon, no estado do Maranhão. No ensino básico, a cidade de Timon possui 179 escolas públicas municipais e estaduais que atendem às demandas de ensino fundamental e ensino médio, além de apenas 20 unidades de ensino privadas. No entanto, em comparação com Teresina, a oferta de instituições de ensino superior em Timon é mais limitada, contando com a presença de algumas faculdades e polos de ensino a distância, totalizando 9 instituições de ensino superior (conforme demonstrado na Tabela 10).

Nos demais espaços da aglomeração urbano regional de Teresina, os estabelecimentos de ensino básico são predominantemente mantidos pela esfera pública, estando em sua maioria localizados nas zonas rurais. A oferta de ensino privado é limitada e escassa em comparação com a oferecida pelo poder público municipal e/ou estadual. Apenas as cidades de José de Freitas, Altos e União possuem unidades de ensino superior, muitas das quais funcionam como polos de educação a distância (Tabela 10).

Nos espaços que compõem exclusivamente a RIDE - Grande Teresina, observa-se uma concentração de estabelecimentos de ensino fundamental e médio sobretudo no setor público, com pouca presença de unidades de ensino privadas, sendo predominante a localização dessas instituições nos espaços rurais. Com exceção de Monsenhor Gil, todas as outras localidades do arranjo institucional não possuem unidades de ensino superior e dependem totalmente das instituições sediadas na cidade de Teresina ou de polos de educação a distância.

É importante salientar que a distribuição dos estabelecimentos de ensino nessas localidades está diretamente relacionada ao perfil demográfico, ao crescimento populacional e às necessidades educacionais de cada lugar. Essa discrepância na distribuição dos estabelecimentos de ensino entre os espaços analisados resulta e intensifica a demanda por esses serviços na capital estadual, sendo um fator determinante no processo de interação socioespacial entre essas áreas, impactando diretamente seu dinamismo econômico e demográfico.

Dentro dessa mesma perspectiva, analisando o impacto do setor de serviços nos espaços analisados, o subsetor da saúde desempenha um papel fundamental nos municípios de Teresina, Altos, União, Demerval Lobão, José de Freitas, Nazária e Timon, no Maranhão, contribuindo para o bem-estar da população e impulsionando o desenvolvimento socioeconômico dessas localidades.

Tabela 11 – Distribuição dos estabelecimentos de saúde

Espacialidades analisadas		Estabelecimentos de Saúde			Total Geral
		Público	Privado	Sem fins lucrativos	
Aglomerado Urbano Regional	Teresina	171	471	19	661
	Timon	73	31	1	105
	Altos	26	9	0	35
	José de Freitas	30	6	1	37
	Demerval Lobão	15	0	0	15
	União	27	2	1	30
	Nazária	8	0	0	8
	Demais espaços da RIDE - Grande Teresina	Lagoa Alegre	7	0	0
Lagoa do Piauí		5	0	0	5
Monsenhor Gil		11	0	0	11
Currálinhos		5	0	0	5
Coivaras		4	0	0	4
Benedictinos		21	0	0	21
Pau D'Arco do Piauí		9	0	0	9
Miguel Leão		5	0	0	5
Total		417	519	22	958

Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base no CNES/SUS (2022).

Com base nos dados do Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde (CNES) do Sistema Único de Saúde (SUS) de 2022, é possível compreender a importância e a distribuição dos serviços de saúde nesses espaços (Tabela 11).

Devido à sua posição de destaque como centro de comando regional da rede urbana piauiense, a cidade de Teresina concentra uma parcela significativa dos serviços de saúde. A capital estadual possui uma extensa rede de hospitais, postos de saúde e unidades básicas de saúde, totalizando 171 estabelecimentos mantidos pelo poder público. Diferentemente dos serviços educacionais, que são predominantemente oferecidos e mantidos pelo setor público, a situação é diferente quando se trata dos serviços de saúde. A maioria dos estabelecimentos de saúde, um total de 471, está sob o comando do setor privado.

A estruturação desses serviços abrange desde a atenção primária até a alta complexidade, o que resulta no aumento das demandas de saúde da população de Teresina e de outras cidades da região, bem como de outros estados. Isso implica em um intenso fluxo de pessoas em busca de atendimento médico-hospitalar. A tabela 12 auxilia na compreensão do nível de atração populacional que os serviços de saúde oferecidos pelas localidades analisadas possuem.

De acordo com o índice de atração populacional²⁸ elaborado pelo IBGE no estudo sobre o REGIC (2020), Tabela 12, a capital do Piauí apresenta um alto nível de atração populacional para serviços de baixa, média e alta complexidade, ultrapassando substancialmente a estimativa populacional da própria capital. Além da capital, os espaços da aglomeração urbano regional de Teresina que também oferecem serviços de alta, média e baixa complexidade são Timon - MA, Altos e José de Freitas.

Essas localidades, juntamente com Teresina, fornecem atendimento médico, serviços especializados, procedimentos diagnósticos e terapêuticos, além de programas de prevenção e promoção da saúde. Diferentemente da capital estadual, Timon - MA, Altos e José de Freitas concentram os serviços de saúde principalmente na esfera pública, com uma presença menos expressiva do setor privado. Quanto a Demerval Lobão e União, são oferecidos serviços de baixa e média complexidade,

²⁸ O índice de atração populacional representa a quantidade de pessoas atraídas para a cidade mencionada na coluna "especialidades analisadas". Este índice não leva em conta os residentes da própria cidade, mas sim os residentes de outras cidades que têm como destino a cidade citada na respectiva coluna mencionada anteriormente.

com predomínio do setor público. Já Nazária é um caso atípico dentre os espaços da aglomeração, pois não apresenta atratividade populacional significativa, uma vez que, devido à sua proximidade com a capital do Piauí e sua história de integração ao espaço rural teresinense, sua população recorre diretamente à capital para atender suas demandas de saúde.

Tabela 12 – Detalhamento do nível de atração populacional por serviços de saúde

Espacialidades analisadas		Pop. Estimada (2018)	Índice de atração populacional ⁽¹⁾	
			Serviços de saúde de baixa e média complexidade	Serviços de saúde de alta complexidade
Aglomeração Urbana Regional	Teresina	861442	2312581,353	4100395,013
	Timon	167973	21915,28333	10672,75
	Altos	40440	3662,686667	743,8
	José de Freitas	39072	2970,4	210,8
	Demerval Lobão	13793	4036,083333	0
	União	44396	3543,333333	0
	Nazária	8536	0	0
	Demais espaços da RIDE - Grande Teresina	Lagoa Alegre	8504	0
Lagoa do Piauí		4052	1379,3	0
Monsenhor Gil		10565	2528,183333	0
Currálinhos		4425	0	0
Coivaras		4007	0	0
Benedictinos		10462	21,02	0
Pau D'Arco do Piauí		4023	0	0
Miguel Leão		1250	578,3	0

Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base no REGIC (2020).

(1) Este índice não considera a população residente na própria cidade, apenas a população atraída residente nas cidades que a citaram.

Em relação aos municípios de Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Monsenhor Gil, Coivaras, Currálinhos, Pau D'Arco do Piauí, Benedictinos e Miguel Leão, que fazem parte do arranjo institucional, também possuem uma infraestrutura de saúde, embora mais restrita em comparação com Teresina. Não há estabelecimentos privados que ofereçam serviços de saúde, com concentração absoluta no setor público.

Esses espaços contam com postos de saúde, unidades básicas de saúde e alguns hospitais, desempenhando um papel fundamental no atendimento às demandas de saúde da população local. Os espaços de Lagoa do Piauí, Monsenhor Gil, Beneditinos e Miguel Leão são os principais destinos populacionais em busca de serviços de saúde de baixa e média complexidade. Esses serviços contribuem para a prevenção, diagnóstico e tratamento de doenças, além de promover ações de promoção da saúde e prevenção de agravos.

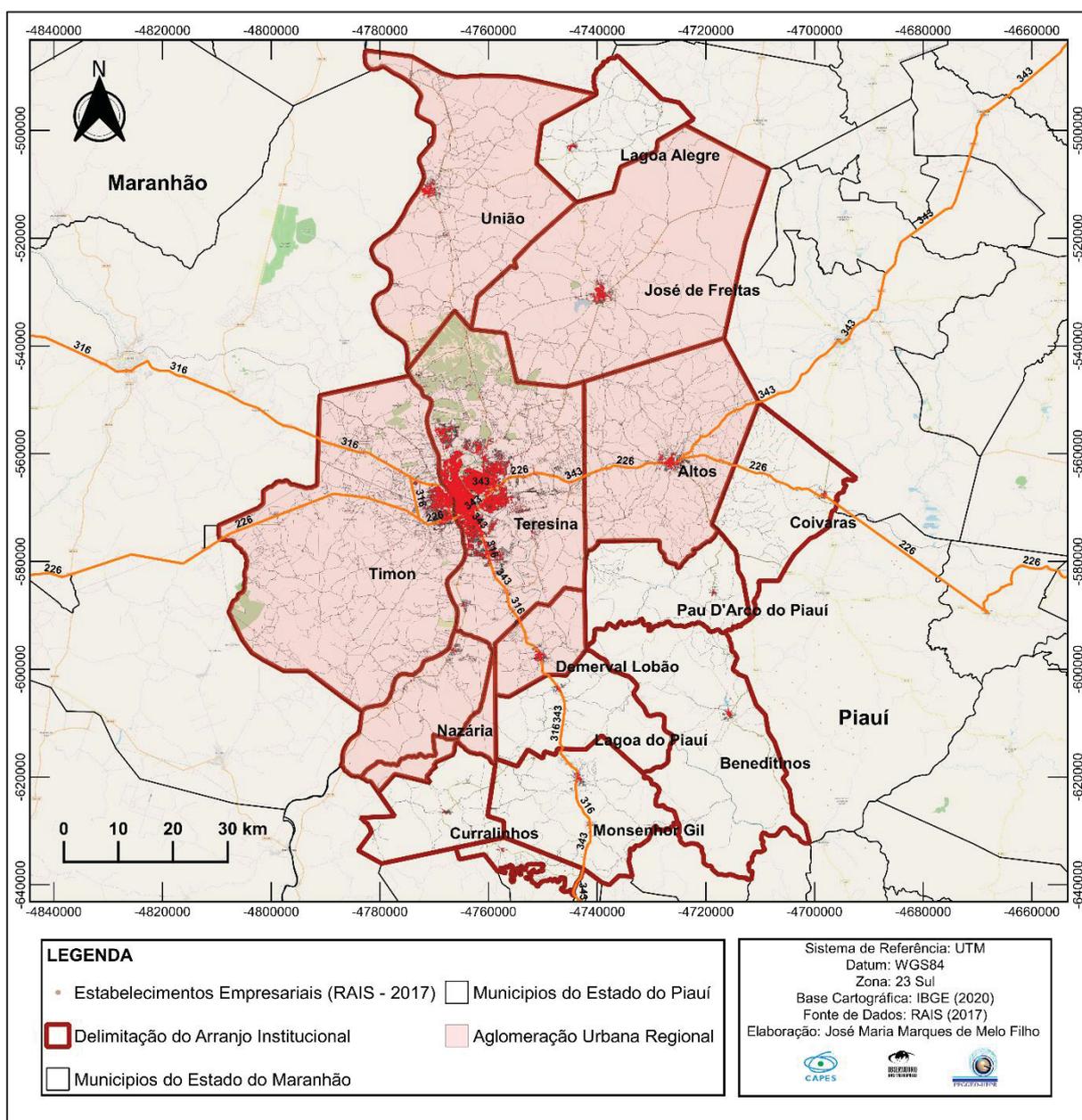
A importância do subsetor da saúde nesses espaços vai além do atendimento médico, uma vez que a presença de serviços de saúde adequados e acessíveis tem impactos significativos na geração de empregos diretos e indiretos, impulsionando a economia local e contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico. No entanto, como observado, a maior parte desse dinamismo concentra-se na capital do Piauí e nos espaços próximos, o que contribui para a formação da aglomeração urbano regional de Teresina, e evidencia uma maior dificuldade de integração para aqueles espaços do arranjo institucional com menor dinamismo e que dependem da capital.

Para compreender a conformação desse processo socioespacial que molda o dinamismo econômico resultante da distribuição das atividades econômicas, é importante conhecer a localização desses estabelecimentos no espaço geográfico das áreas em análise. O Mapa 15 mostra a localização das principais atividades comerciais dentro desse recorte territorial, correspondente à RIDE - Grande Teresina, e analítico, abrangendo a aglomeração urbano regional de Teresina. A partir de sua análise, é possível constatar uma concentração significativa das atividades econômicas nos centros urbanos dos espaços que compõem esses recortes mencionados. Essa distribuição traz consigo vantagens, desvantagens e desafios que afetam o desenvolvimento socioeconômico e interferem na elaboração e execução das ações de planejamento regional.

Dessa forma, a concentração das atividades econômicas nos centros urbanos desses espaços promove uma maior oferta de empregos e oportunidades de negócios. Os centros urbanos dos espaços analisados concentram e abrangem todos os setores econômicos do comércio, serviços, indústria e administração pública, atraindo investimentos e gerando empregos para a população residente. Além disso, essa concentração das atividades, principalmente nos espaços da aglomeração urbano regional de Teresina, facilita a circulação de bens, serviços e pessoas,

favorecendo a dinamização da economia e o desenvolvimento da infraestrutura urbana.

Mapa 15 – Distribuição geográfica das atividades comerciais RAIS (2017)

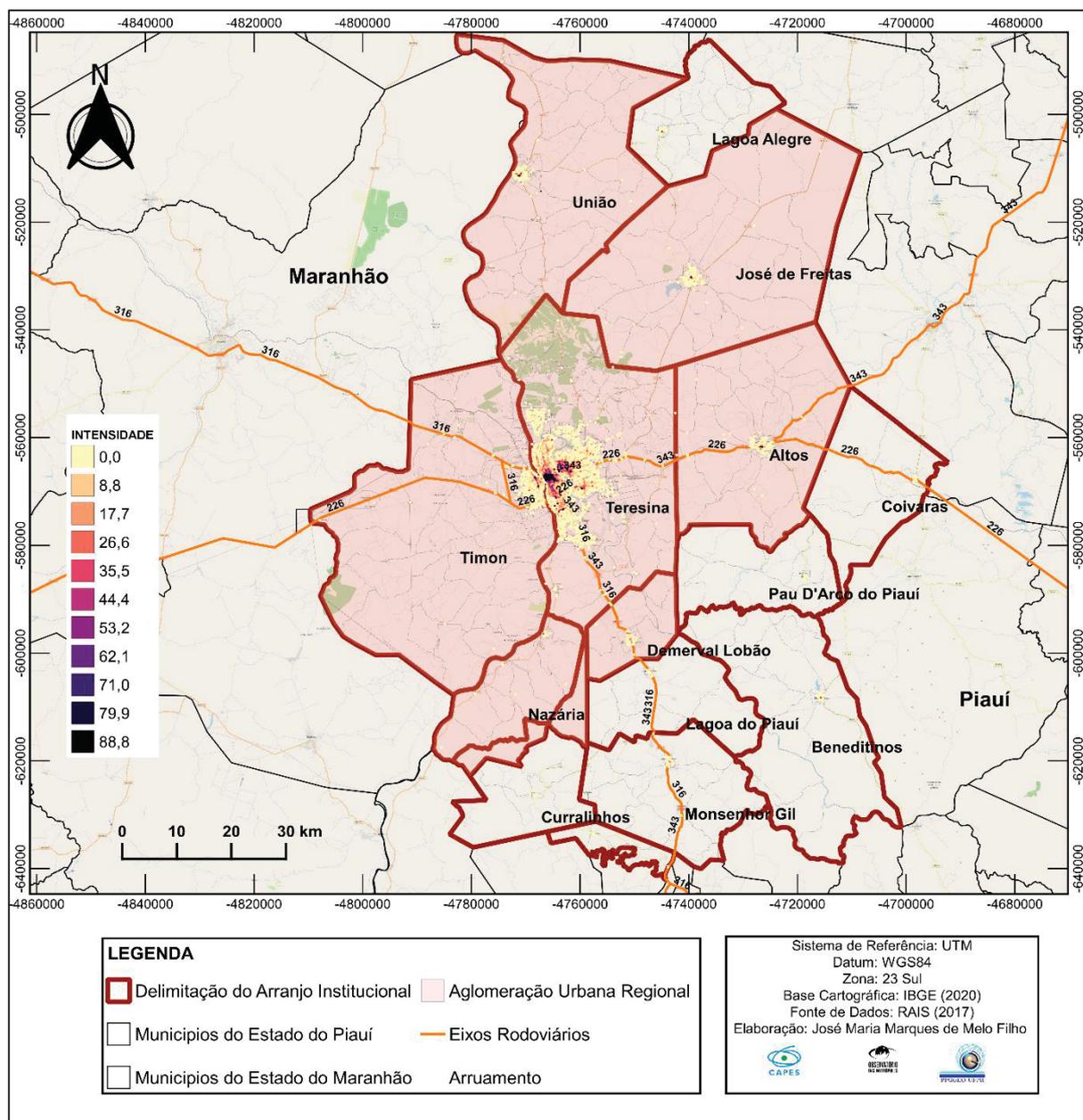


Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

No entanto, essa concentração também apresenta desvantagens e desafios. Um dos principais problemas é a desigualdade espacial, com a concentração de recursos e oportunidades nos espaços urbanos de maior dinamismo da aglomeração urbana em detrimento dos demais espaços do arranjo institucional. Isso pode resultar em disparidades socioeconômicas, dificultando o acesso a serviços básicos como

saúde e educação, especialmente nas áreas mais afastadas da concentração regional de serviços. Além disso, a concentração pode ocasionar congestionamentos, problemas de infraestrutura, especulação imobiliária e pressão sobre o meio ambiente.

Mapa 16 – Concentração das atividades comerciais RAIS (2017)



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

Dessa forma, os dados da distribuição dos estabelecimentos também foram espacializados, utilizando como recurso cartográfico o Mapa de Kernel, que proporciona uma representação visual do conjunto de informações, ilustrando a

concentração das atividades nos municípios de Teresina, Altos, Demerval Lobão, União, José de Freitas, Nazária e Timon -MA. Essa espacialização dos dados inclui também as informações sobre a concentração das atividades nos espaços pertencentes à RIDE - Grande Teresina. O Mapa 16 oferece uma visão geral e abrangente do cenário econômico desses espaços.

O Mapa de Kernel utiliza uma técnica de suavização para representar a densidade de estabelecimentos em diferentes áreas, permitindo identificar facilmente as zonas de maior intensidade de atividades econômicas. No caso de Teresina, que é a principal espacialidade analisada tanto na aglomeração urbano regional de Teresina quanto no arranjo institucional, o mapa mostra uma alta concentração de atividades econômicas, especialmente na área central e nas proximidades das principais vias de tráfego. Essa concentração é intensificada pela presença de atividades em Timon - MA, que está interligada à área central de Teresina.

Por sua vez, nos espaços de Altos, Demerval Lobão, União, José de Freitas e Nazária, que estão localizados nas proximidades, a densidade comercial é percebida principalmente nos centros urbanos dessas áreas. Assim, o dinamismo da vida urbana fica predominantemente concentrado no espaço central dessas espacialidades.

No entanto, ao avaliar os demais espaços que fazem parte do arranjo institucional da região integrada (Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Monsenhor Gil, Coivaras, Currálinhos, Pau D'Arco do Piauí, Beneditinos e Miguel Leão), é quase imperceptível a concentração de dados, limitando-se aos limites dos perímetros urbanos dessas áreas. Há fragmentos dispersos localizados nas vias de acesso municipal ou federal, principalmente relacionados ao setor agropecuário.

Portanto, o Mapa 16 proporciona uma visualização intuitiva da distribuição das atividades econômicas nos espaços analisados, facilitando a compreensão das dinâmicas econômicas locais. Além disso, ajuda no entendimento do cenário econômico da aglomeração urbana e da RIDE - Grande Teresina, identificando áreas com maior concentração e auxiliando no planejamento de políticas de desenvolvimento econômico regional.

A análise da distribuição dessas atividades econômicas e o entendimento da dinâmica socioespacial, impulsionada e influenciada pelos diferentes setores da economia, são fundamentais para a elaboração de estratégias eficientes de planejamento urbano e regional. Isso é particularmente relevante na aglomeração

urbano regional de Teresina, que abrange um espaço regional complexo com espacialidades diversas, cada uma com dinâmicas distintas. Essa análise é igualmente importante para o arranjo institucional da RIDE - Grande Teresina.

Os gestores públicos entrevistados, que são participantes ativos no processo de formulação das ações de planejamento, destacam a importância do entendimento dessas dinâmicas para compreender a dinâmica socioespacial necessária para a concretização do planejamento regional. Como destacado pelo representante da gestão municipal de Beneditinos:

Considero que falta considerar o processo socioespacial das diferentes municipalidades, pois o planejamento conjunto fortaleceria a economia dessas municipalidades, mesmo porque a grande maioria apresenta semelhanças nas atividades, como agricultura, extrativismo vegetal e prestação de serviços (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE BENEDITINOS, julho/2021).

Conforme discutido, a compreensão do espaço regional da aglomeração urbana de Teresina, bem como do arranjo da RIDE, não se dá como uma entidade estática, mas, de fato, como um organismo dinâmico e em constante evolução. Esta transformação é orientada pela dinâmica socioespacial. Onde as pessoas residem, onde trabalham, onde estudam, como se deslocam - todos estes aspectos configuram e são configurados pelas interações entre os espaços urbanos e rurais.

No caso da RIDE - Grande Teresina, encontramos uma multiplicidade de realidades e contextos - que vão desde a capital Teresina, com sua intensa expansão urbana, até espacialidades menores e espaços rurais. Compreender a dinâmica socioespacial desses espaços é essencial para um planejamento eficaz. Ignorar essas dinâmicas corre-se o risco de formular políticas que estejam desarticuladas da realidade, bem como impedir uma integração efetiva entre os entes. Em consonância com essa perspectiva analítica, o representante da gestão municipal de Beneditinos enfatiza a relevância desta percepção e acrescenta:

[...] a elaboração de planejamento regional para a integração dos municípios para além de Teresina e Timon é que se trata de uma ideia boa por tratar-se da ideia do sistema de redes de ações integradas. Esta é uma forma de pensar e de agir contemporânea. [...] Isto leva a reverberações articuladas nos diferentes âmbitos – União, estados e municípios, uma vez que dialogam entre si. Ações conjuntas têm mais força do que ações isoladas. Nas ações integradas, há maior possibilidade de sincronia, sinergia, amplitude e longevidade das ações integradas, bem como maior número de beneficiados e maior

transparência (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE BENEDITINOS, julho/2021).

Conforme destacado pelo gestor municipal, a abordagem de uma gestão do território por meio de uma perspectiva de integração em rede é fundamental para fortalecer as espacialidades, promovendo seu crescimento e dinamismo econômico de certa forma, devido aos benefícios proporcionados por essa abordagem. No entanto, é importante considerar como o processo socioespacial molda e qualifica o dinamismo desses espaços.

Nesse contexto, o representante do governo federal destaca que o dinamismo da capital do Piauí, considerada o centro das atividades econômicas, oferta de serviços e atração regional, nos espaços da aglomeração urbana e no arranjo institucional da RIDE, é resultado da consolidação de processos e fatores internos, assim como das interações com os espaços do seu entorno. No entanto, ressalta-se que a política de gestão integrada tem pouca representatividade nesse contexto:

[...] a cidade de Teresina já estava em uma trajetória de consolidação como um centro de oferta de serviços e, nesse sentido, a política não contribuiu em nada. Esse dinamismo decorreu muito mais de sua própria dinâmica interna, das suas necessidades e das relações com o seu entorno. [...]. A consolidação de Teresina como a “cabeça de um subsistema maior” e, em menor grau, como “cabeça da RIDE” provém muito mais de uma dinâmica que é inerente à própria vida socioeconômica do país como um todo. [...] Em relação à RIDE em si... para percebermos como as “coisas” não são tão resultantes da PNDR e da RIDE... Se, de um lado, temos esse fortalecimento do município primaz, de outro lado, o restante dos municípios que integram a RIDE - Grande Teresina (com exceção de Timon – MA, com uma situação um pouco melhor) são muito pobres, com uma dinâmica ruim. Essa situação é o retrato do fracasso. (REPRESENTANTE DO GOVERNO FEDERAL, julho/2021).

Diante do exposto, é evidente a disparidade entre as características das dinâmicas socioespaciais e dos processos institucionais. Enquanto a aglomeração urbano regional, com a capital do Piauí como seu centro, apresenta maior dinamismo e intensidade nos fluxos comerciais, econômicos e de serviços, o recorte territorial da região integrada enfrenta desafios na implementação de ações que fortaleçam o desenvolvimento regional, especialmente nos espaços urbanos que sofrem com dificuldades econômicas e demográficas.

Com o objetivo de aprofundar as discussões sobre a discrepância mencionada anteriormente, o capítulo 4 dedica-se a analisar o funcionamento do arranjo institucional da RIDE - Grande Teresina. Esse modelo de gestão do território abrange a aglomeração urbano regional de Teresina e adota uma abordagem de cooperação e integração em rede, permitindo a análise dos desafios e implicações envolvidos nesse processo de conceber a gestão do território.

4. DISCORDÂNCIAS ENTRE O FENÔMENO SOCIOESPACIAL E A GESTÃO DO TERRITÓRIO

A incompatibilidade entre a unidade da aglomeração, enquanto fenômeno socioespacial, e o território delimitado para sua gestão, fragmentado nas inúmeras unidades político-administrativas sobre as quais se expande, representa a base do principal e mais evidente entre os conflitos interfederativos (MOURA, 2016, p. 19).

Aprofundamos, neste capítulo, o debate sobre as divergências existentes entre o instrumento de gestão do território – que, no caso em análise, refere-se à RIDE-Grande Teresina – e o processo socioespacial urbano que conformou a aglomeração urbano regional de Teresina. Dito isso, as questões abordadas buscaram compreender a efetividade do modelo de gestão integrada (se realmente se efetivou ou se foi uma utopia) em relação ao espaço urbano sobre o qual foi estabelecido. Além disso, a reflexão desenvolvida procurou entender quais obstáculos foram enfrentados na formulação das ações de planejamento urbano e regional (ou mesmo se essa perspectiva de planejamento foi considerada na formulação das ações). Salientamos também a importância de formular, estabelecer e implementar ações de planejamento e gestão urbano regional adequadas à realidade da aglomeração urbano regional de Teresina.

Com isso, procuramos estabelecer um diálogo entre a configuração passada do fenômeno socioespacial urbano presente no espaço geográfico (no caso, a aglomeração urbano regional de Teresina) e a institucionalidade dos instrumentos de planejamento, buscando uma visão abrangente de todo o processo, a fim de mitigar eventuais incompreensões dos fatos e possivelmente reduzir distanciamentos e divergências.

Destacamos que não apresentaremos uma solução definitiva e universal para os obstáculos enfrentados, uma vez que tal abordagem não seria condizente com a natureza científica de uma pesquisa acadêmica. No entanto, ao nos debruçarmos sobre esse problema de pesquisa, tivemos o objetivo de fornecer esclarecimentos sobre o objeto em questão, apontar caminhos para sua interpretação e estimular a identificação de novas perspectivas de análise do fenômeno, além de revelar outras questões que possam surgir ao longo do desenvolvimento da análise.

4.1 RIDEs: DENOMINAÇÕES ANÁLOGAS COM DINÂMICAS E FORMAS DE ORGANIZAÇÃO DISTINTAS

As Regiões Integradas foram estabelecidas com o objetivo de promover a coordenação das ações do Governo Federal em um mesmo complexo geoeconômico e social. As condições para sua criação, assim como as formas de integração entre os entes que as constituem, foram estabelecidas por meio de lei complementar, conforme o disposto no Artigo 43 da Constituição Federal de 1988 (AZEVEDO; ALVES, 2010; ANDRADE, 2010).

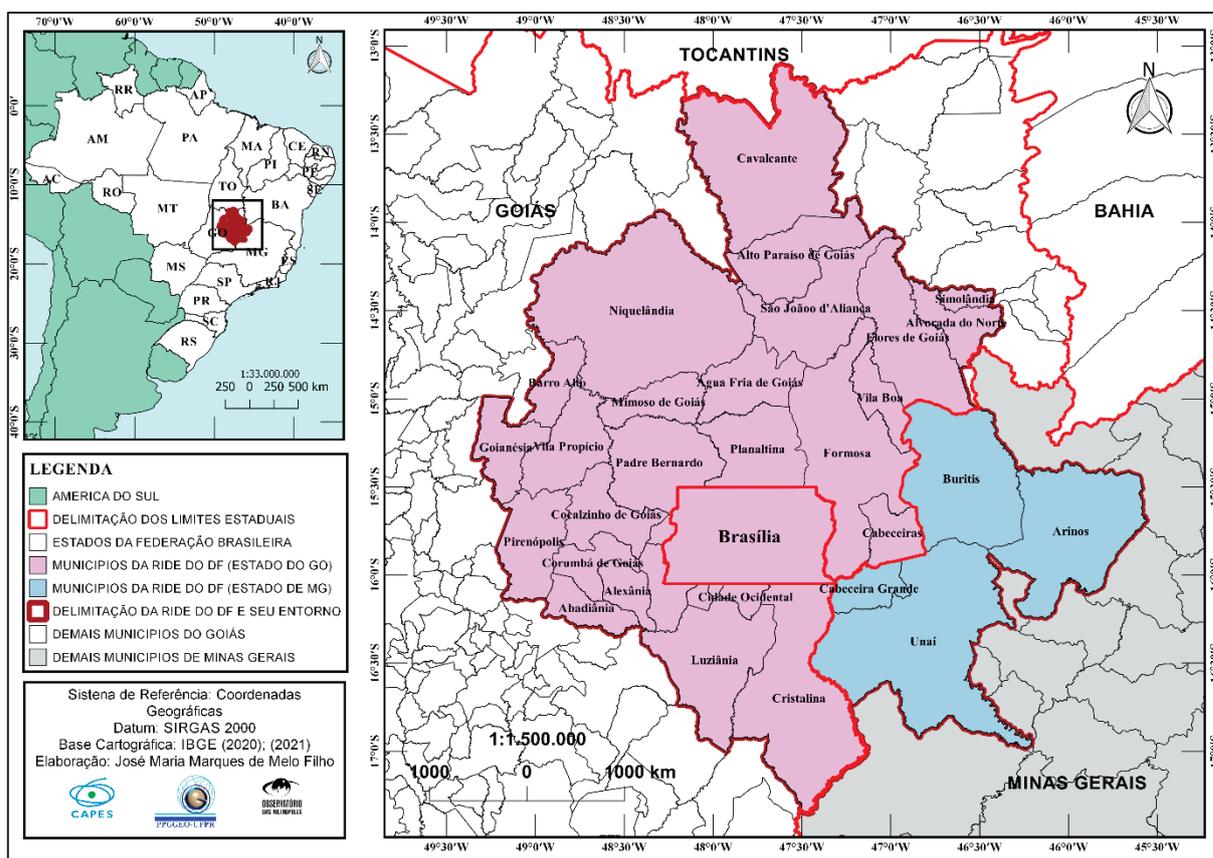
A instituição das RIDEs foi um marco para o fortalecimento do pacto federativo, o que, por sua vez, reacendeu as discussões sobre a questão regional. Além disso, as RIDEs proporcionaram uma gestão do território fundamentada nas relações horizontais e na integração entre os diversos entes federativos, visando diminuir as disparidades regionais, impulsionar o desenvolvimento endógeno e facilitar a formulação e implementação de políticas públicas. (ANDRADE, 2010).

Ao realizar uma análise preliminar, podemos observar que essas configurações territoriais estão inseridas na rede urbana brasileira. Uma delas está intimamente ligada a uma dinâmica metropolitana predominante, como é o caso da RIDE do Distrito Federal e seu entorno, devido à sua proximidade com a metrópole nacional, Brasília. A outra configura um espaço urbano regional, estabelecendo interações e conexões com a metrópole de Recife, o norte do Estado da Bahia e com o Estado do Piauí, como acontece na RIDE Petrolina-Juazeiro. Por sua vez, a aglomeração urbano regional de Teresina apresenta uma dinâmica urbana liderada pela integração Teresina-Timon, evidenciando uma complementaridade e interdependência com os espaços ao seu entorno imediato, que chamamos de aglomeração urbano regional de Teresina.

No que se refere à RIDE-DF, é importante destacar que ela difere da RIDE - Grande Teresina e da RIDE Petrolina-Juazeiro em termos de composição dos entes federados. O arranjo institucional que abrange o Distrito Federal também inclui espaços localizados em dois estados diferentes da federação, ou seja, entidades pertencentes aos estados de Goiás e Minas Gerais. São 29 municípios goianos e 4 mineiros, totalizando 34 municípios quando incluído o Distrito Federal (Mapa 17). Por outro lado, as RIDEs Grande Teresina e Petrolina-Juazeiro apresentam uma configuração distinta em relação ao compartilhamento do poder de gestão com

espaços de outros estados da federação. A RIDE - Grande Teresina possui apenas um ente federativo de outra federação, enquanto a RIDE Petrolina-Juazeiro conta com 4 municípios pernambucanos e 4 municípios baianos.

Mapa 17 – Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do DF e seu entorno



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

O arranjo institucional do Distrito Federal está localizado no centro do país, tendo Brasília como sua capital federal e ponto central. Essa metrópole nacional é reconhecida por sua importância política e abriga as principais instituições governamentais do país. Em relação à distribuição das atividades econômicas na região integrada do DF, podemos observar um panorama diversificado, com destaque para os setores de serviços, comércio, indústria, tecnologia e uma presença marcante da administração pública, setor que impulsiona o crescimento econômico do arranjo.

Essa situação é semelhante à RIDE – Grande Teresina, em termos de atividades econômicas que impulsionam seu crescimento. No entanto, há uma grande diferença em relação ao volume de riquezas criadas quando comparado com a região integrada nordestina e a do planalto central. Isso ocorre porque as dinâmicas urbanas

da última região mencionada são influenciadas direta ou indiretamente por um espaço metropolitano, ao contrário da RIDE - Grande Teresina, cuja dinâmica urbana não se configura como um espaço metropolitano, mas sim como uma aglomeração urbano regional. É importante ressaltar que o fato do arranjo institucional englobar uma metrópole não é um fator determinante para definir relações e dinâmicas urbanas e econômicas intensas. Como afirmou o representante do governo federal, "O caso da RIDE do DF e seu entorno é um grande desafio, tanto do ponto de vista institucional quanto econômico e no fornecimento de serviços públicos" (REPRESENTANTE DO GOVERNO FEDERAL, julho/2021).

A concentração de atividades econômicas e serviços públicos na capital federal resulta em desigualdades entre o centro e os espaços circundantes, uma vez que muitas áreas vizinhas enfrentam desafios relacionados à infraestrutura, saneamento básico, saúde e educação, devido à falta de recursos e às dificuldades de atender a uma demanda em constante crescimento. Além disso, as localidades que compõem o arranjo institucional do DF têm experimentado um intenso processo de crescimento populacional e urbanização, impulsionado principalmente pela proximidade com a capital federal e pelas oportunidades de emprego e serviços oferecidos, resultando em fluxos migratórios diários intensos.

Os deslocamentos pendulares de trabalhadores entre os municípios do entorno e o Distrito Federal, em busca de emprego, educação e acesso a serviços de saúde e comércio, têm impactos significativos na mobilidade urbana, no sistema de transporte e na qualidade de vida dos residentes dessas áreas. Diante desse cenário, ao compararmos com a RIDE - Grande Teresina, observamos um polo central de comando, no qual as espacialidades são dependentes de sua dinâmica interna. Esse fato é confirmado e aprofundado pelas declarações do representante do governo federal:

O mesmo ocorre em Brasília, ou seja, a capital continua sendo primaz e, no entorno do Distrito Federal, algumas cidades do Goiás conseguiram ganhar alguma potência, mas não foi em decorrência do arranjo da RIDE, mas pela dinâmica da própria capital federal. Essa dinâmica é resultante, por exemplo, da expulsão da população em função do preço da terra, fazendo com que os indivíduos pertencentes às classes média e média baixa deixem de residir no Distrito Federal por não conseguirem mais pagar e deslocam-se para o entorno. Entretanto, em uma área pobre [que é o caso do entorno do DF], essa mesma renda faz uma diferença. A aglomeração de pessoas permite a construção de um exército de reserva para o desenvolvimento de algumas atividades, como a indústria, a agroindústria, alguns serviços

do setor terciário do circuito inferior, com pouquíssima coisa do circuito superior, mas, de todo modo, existe alguma dinâmica, o que deu potência a Valparaíso – GO, Luziânia – GO, Águas Lindas – GO. No entanto, nada disso se deve ao um projeto regional proveniente do arranjo institucional da RIDE do DF (REPRESENTANTE DO GOVERNO FEDERAL, julho/2021).

Como mencionado pelo entrevistado, é crucial manter a perspectiva de que os fatores resultantes das interações entre os espaços, tanto internos quanto externos, desempenham um papel significativo no crescimento das áreas onde os arranjos institucionais estão estabelecidos, tanto na RIDE do Distrito Federal e seu entorno quanto na RIDE - Grande Teresina. É necessário dissociar a ideia de que somente o arranjo interfederativo interfere e impacta, por meio das ações governamentais, no dinamismo econômico desses espaços, promovendo o seu desenvolvimento

Por outro lado, na perspectiva da gestão pública das diversas espacialidades que compõem as RIDEs, há uma percepção de que a RIDE do DF e seu entorno demonstra uma maior efetividade em relação ao modelo de gestão de território proposto com a criação de regiões integradas. Isso pode ser atribuído ao fato de ser a pioneira no estabelecimento de um arranjo institucional baseado na cooperação horizontal entre os três níveis de governo, bem como à sua proximidade com a esfera federal de atuação governamental. As declarações do representante da gestão municipal de Teresina corroboram essa concepção.

Na minha opinião, a única RIDE que funciona é a do DF, pois o governo federal está presente lá; então, qualquer coisa de que os municípios necessitam, a comunicação é realizada de forma mais rápida. Estando-se mais distante, torna-se mais difícil manter essa governança (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE TERESINA, julho/2021).

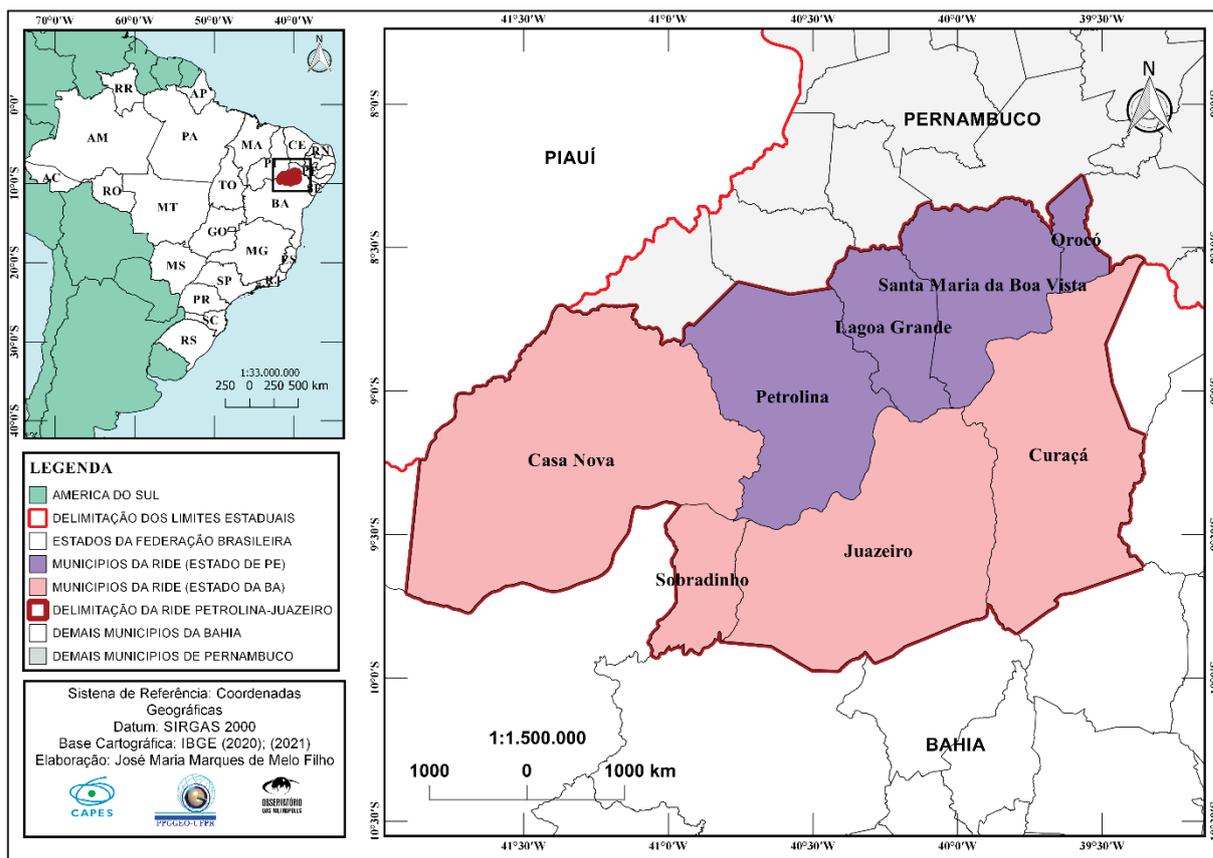
No entanto, é preciso compreender que a ideia de que apenas a RIDE-DF funciona pode ser um equívoco por parte dos gestores municipais da RIDE - Grande Teresina. Sendo importante considerar e destacar que cada região tem suas particularidades e desafios específicos, bem como fatores que implicam em suas relações de governança, com entraves e desafios em sua própria constituição.

Analisando a RIDE de Petrolina-Juazeiro essas particularidades e especificidades evidenciam, ainda mais, em relação as outras duas RIDEs especificadas. A supracitada região integrada é composta pelos municípios de Lagoa

Grande, Orocó, Petrolina, Santa Maria da Boa Vista, no Estado de Pernambuco, e pelos municípios de Casa Nova, Curaçá, Juazeiro e Sobradinho, no Estado da Bahia localizados na região nordeste do Brasil, às margens do Rio São Francisco (Mapa 18). Essa região é conhecida como um importante polo agrícola, com destaque para a produção de frutas, principalmente uva, manga e melão. A região integrada tem se destacado como um polo de desenvolvimento no Nordeste brasileiro, impulsionado principalmente pelos setores agrícola, agroindustrial, de serviços e turismo.

A agricultura irrigada é uma atividade de grande relevância econômica na RIDE Petrolina-Juazeiro, impulsionada pela disponibilidade de água do rio São Francisco. Além disso, a região também possui um setor de serviços em crescimento, impulsionado pelo turismo, comércio e educação.

Mapa 18 – Região Integrada de Desenvolvimento Econômico de Petrolina-Juazeiro



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

Outro aspecto importante da RIDE Petrolina-Juazeiro diz respeito à sua estrutura de composição do arranjo, uma vez que os entes integrados à região apresentam-se em número menor, sendo equivalente à quantidade de entes

federativos de cada uma das unidades da federação que compõem o arranjo. Isso pode influenciar positivamente no momento da implementação de ações de planejamento regional. O representante do governo federal expressa que, dentre todos os arranjos institucionais estabelecidos, a RIDE Petrolina-Juazeiro foi aquela que melhor aproveitou o modelo de cooperação de gestão:

Acredito que aquela que melhor soube se colocar dentro desse processo, até mesmo por suas dimensões, foi a RIDE – Juazeiro / Petrolina, mesmo que Petrolina tenha uma potência maior que Juazeiro, mas as duas cidades conseguiram contrabalancear e fazer concessões uma com a outra para constituírem um arranjo em que se complementem. Em relação ao estabelecimento de relações de complementariedade, essa foi a região integrada que conseguiu chegar mais próximo (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE TERESINA, julho/2021).

Embora apresente um cenário mais favorável de complementariedade nas relações de cooperação, ainda não representa uma consolidação efetiva. A RIDE Petrolina-Juazeiro foi aquela que mais se aproximou da construção dessas relações, em comparação com a RIDE do Distrito Federal e a RIDE - Grande Teresina.

No entanto, mesmo diante desse potencial, a RIDE Petrolina-Juazeiro enfrenta desafios significativos. Seus espaços ainda carecem de investimentos em infraestrutura de transporte e logística para melhorar a conexão entre eles e facilitar o escoamento da produção agrícola e agroindustrial. Além disso, é crucial promover o desenvolvimento sustentável, buscando alternativas de produção mais eficientes e preservando o meio ambiente.

Destaca-se também uma outra questão derivada dessa análise inicial sobre a complexidade urbana desses arranjos: trata-se da falta de compatibilidade entre a definição do processo socioespacial e os mecanismos de gestão regional adotados para orientar as ações de planejamento dos entes federados envolvidos.

Dentro dessa perspectiva, inclui-se tanto a institucionalização das regiões metropolitanas quanto das regiões integradas de desenvolvimento. No caso destas últimas, a questão torna-se mais delicada devido à sua abrangência em entes de diferentes estados da federação (MOURA *et al.*, 2003; MOURA, 2016; FIRKOWSKI, 2012). Essa discrepância não impede os legisladores de apresentarem propostas de institucionalidades semelhantes para outras partes do território nacional, nem é algo

considerado em suas análises para verificar a viabilidade e adequação dessas propostas para alcançar os objetivos desejados. Em relação às RIDEs, além das três já institucionalizadas, outras dezoito propostas foram elaboradas. No entanto, essas propostas não foram aprovadas no Congresso Nacional e seus projetos de lei foram arquivados. O Quadro 02 apresenta as proposições das Regiões Integradas, com seus respectivos nomes e os municípios que seriam abrangidos por elas.

Ao analisarmos as informações do Quadro 02, observamos que as propostas apresentadas são predominantemente voltadas para as regiões Norte e Nordeste do país. É difícil determinar com clareza os princípios motivadores que explicam essa disparidade em relação às outras regiões, mas as justificativas para cada proposta de criação das respectivas regiões integradas sempre incluíam questões às particularidades socioeconômicas dessas regiões, pois ambas enfrentam desafios e desigualdades históricas, como a concentração de renda, a falta de infraestrutura adequada e a baixa diversificação econômica. A criação de regiões integradas visava, portanto, superar essas adversidades, promovendo o desenvolvimento regional de forma mais equilibrada.

Um outro motivo elencado para a criação dessas regiões é a busca pela integração de atividades econômicas e o fortalecimento de setores estratégicos. A concentração de recursos e investimentos em uma região específica permite a potencialização de cadeias produtivas, o estímulo à inovação e a atração de empresas e investimentos. Dessa forma, a criação das regiões integradas buscava impulsionar a diversificação econômica, ampliando as oportunidades de emprego e renda para a população local.

Por fim, as regiões Norte e Nordeste possuem características geográficas que influenciam a necessidade de integração regional. São regiões extensas, com vastos territórios e muitas vezes com áreas remotas de difícil acesso. A criação das regiões integradas permitiria uma articulação mais eficiente entre os municípios e estados envolvidos, facilitando o planejamento e a implementação de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento regional. Isso inclui a melhoria da infraestrutura de transporte, energia, comunicações e saneamento básico, entre outros aspectos fundamentais para impulsionar o crescimento econômico e social.

Quadro 05 – Proposição das Regiões Integradas para o território nacional.

NOME DA REGIÃO INTEGRADA	MUNICÍPIOS INTEGRANTES	PROJETO DE LEI	ANO DA PROPOSTA	REGIÃO DO PAÍS
Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno	<p>Composta pelo Distrito Federal, pelos Municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaiso e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unai e Buritis, no Estado de Minas Gerais.</p> <p>Municípios acrescentados a RIDE do DF e entorno pela Lei complementar: Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cavalcante, Flores de Goiás, Goianésia, Niquelândia, São João d'Aliança, Simolândia e Vila Propício, no Estado de Goiás, e Arinos e Cabeceira Grande, no Estado de Minas Gerais.</p>	PROJETO DE LEI N° 101 Lei Complementar N° 163 – Integra mais	1996	Engloba municípios das Regiões Centro-Oeste e Sudeste
Região Integrada da Grande Teresina	Composta pelos municípios de Altos, Beneditinos, Coivaras, Curralinho, Demerval Lobão, José de Freitas, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Leão, Monsenhor Gil, Teresina e União, no Estado do Piauí, e pelo Município de Timon, no Estado do Maranhão.	PROJETO DE LEI N° 77	1998	Região Nordeste
Região Integrada de Desenvolvimento do Pará e Amapá (RIDEAPA) (Denominação da primeira proposta) Região Integrada de Desenvolvimento do Amapá e Pará (RIDEAPA) (Denominação das duas últimas propostas)	Seria composta pelos municípios de Laranjal do Jari, Macapá, Mazagão, Santana e Vitória do Jari, no Estado do Amapá, e pelos municípios de Afuá, Almeirim, Anajás, Belém, Breves, Chaves, Gurupá, Prainha e Monte Alegre, no Estado do Pará.	PROJETO DE LEI N° 85 (PRIMEIRA PROPOSTA) PROJETO DE LEI N° 94 (SEGUNDA PROPOSTA) PROJETO DE LEI N° 497 (TERCEIRA PROPOSTA)	1998 (PRIMEIRA PROPOSTA) 1998 (SEGUNDA PROPOSTA) 1999 (TERCEIRA PROPOSTA)	Região Norte
Região Integrada do Alto Madeira	Seria composta pelos municípios de Porto Velho, Candeias de Jamari, no Estado de Rondônia e Humaitá, Apuí e Lábrea, no Estado do Amazonas.	PROJETO DE LEI N° 149	1998	Região Norte

Região Integrada de Desenvolvimento do Polo Petrolina/PE e Juazeiro/BA	Composta pelos municípios de Lagoa Grande, Orocó, Petrolina, Santa Maria da Boa Vista, no Estado de Pernambuco, e pelos municípios de Casa Nova, Curaçá, Juazeiro e Sobradinho, no Estado da Bahia.	PROJETO DE LEI Nº 17	2000	Região Nordeste
Região Integrada de Desenvolvimento da Foz do Velho Chico	Seria composta pelos municípios de Neópolis, Santana de São Francisco, Propriá, Cedro de São João, Telha, Brejo Grande, Ilha das Flores, e Pacatuba, no Estado de Sergipe e de Penedo, Piaçabuçu, Igreja Nova, São Brás e Porto Real do Colégio, no Estado de Alagoas.	PROJETO DE LEI Nº 42	2000	Região Nordeste
Região Integrada da Bacia do Rio Itabapoana	Seria composta pelos municípios de Apiacá, Bom Jesus do Norte, Divino de São Lourenço, Dores do Rio Preto, Guaçuí, Mimoso do Sul, Muqui, Presidente Kennedy e São José do Calçado, no Estado do Espírito Santo, pelos municípios de Alto Caparaó, Caiana, Caparaó e Espera Feliz, no Estado de Minas Gerais, e pelos municípios de Bom Jesus do Itabapoana, Campos dos Goytacazes, Porciúncula, São Francisco do Itabapoana e Varre-Sai, no Estado do Rio de Janeiro.	PROJETO DE LEI Nº 48	2000	Região Sudeste
Região Integrada de Desenvolvimento da Bacia do Rio Doce	Seria composta pelos municípios da região da bacia formada pelo Rio Doce e seus afluentes, nos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo. A região geográfica da Bacia do Rio Doce, que compreende mais de 160 municípios dos Estados de MG e ES.	PROJETO DE LEI Nº 200	2001	Região Sudeste
Região Integrada de Desenvolvimento do Amazonas e de Roraima (RIDERR)	Seria composta pelos municípios de Manaus, Rio Preto da Eva, Presidente Figueiredo, São Sebastião do Uatumã, Nhamundá, Uruará e Novo Airão, no Estado do Amazonas, e pelos municípios de Rorainópolis, São Luiz do Anauá, São João da Baliza, Caroebe, Caracarai, Iracema, Mucajaí, Cantá e Boa Vista, no Estado de Roraima.	PROJETO DE LEI Nº 239	2001	Região Norte

<p>Região Integrada de Desenvolvimento do Vale do Ribeira/Guaraqueçaba</p>	<p>Seria composta pelos municípios de Apiaí, Barra do Chapéu, Barra do Turvo, Cajati, Cananéia, Eldorado, Ibiúna, Iguape, Ilha Comprida, Iporanga, Itaoca, Itapirapuã Paulista, Itariri, Jacupiranga, Juquiá, Juquitiba, Miracatu, Pariqueira-Açu, Pedro de Toledo, Registro, Ribeira, Sete Barras e Tapirai, no Estado de São Paulo, e pelos municípios de Guaraqueçaba, Antonina e Paranaguá, no Estado do Paraná.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 264</p>	<p>2001</p>	<p>Engloba municípios das Regiões Sul e Sudeste</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento da Mata Alagoana e Pernambucana.</p>	<p>Seria composta pelos municípios de Agua Preta, Amaraji, Barreiros, Belém de Maria, Catende, Cortes, Escada, Gameleira, Jaqueira, Joaquim Nabuco, Marajai, Palmares, Primavera, Quipapá, Ribeirão, Rio Formoso, São Benedito do Sul, São José da Coroa Grande, Sirinhaém, Tamandaré e Xexéu, no Estado de Pernambuco, e pelos municípios de Atalaia, Branquinha, Cajueiro, Campestre, Capela, Colônia Leopoldina, Flexeiras, Jacuípe, Joaquim Gomes, Jundiá, Matriz de Camaragibe, Messias, Murici, Novo Lino, Porto Calvo, São Luiz do Oitunde, Chã Preta, Ibateguara, Pindoba, Santana do Mundaú, São José da Laje, União dos Palmares, Viçosa, Japaratinga, Maragogi, Passo do Camaragibe, Porto de Pedras e São Miguel dos Milagres, no Estado de Alagoas.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 265</p>	<p>2001</p>	<p>Região Nordeste</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento do Sul do Pará – na Região do Vale Araguaia – Tocantins Paraense</p>	<p>Constituída pelos Municípios de Abel Figueiredo, Água Azul do Norte, Anapú, Banach, Bom Jesus do Tocantins, Brejo Grande do Araguaia, Breu Branco, Canaã dos Carajás, Conceição do Araguaia, Cumaru do Norte, Curinópolis, Dom Elizeu, Eldorado dos Carajás, Floresta do Araguaia, Goianésia do Pará, Itupiranga, Jacundá, Marabá, Nova Ipixuna, Novo Repartimento, Ourilândia do Norte, Pacajá, Palestina do Pará, Parauapebas, Pau D'Arco, Piçarra, Redenção, Rio Maria, Rondon do Pará, Santa Maria das Barreiras, Santana do Araguaia, São Domingos do Araguaia, São Félix do Xingu, São Geraldo do Araguaia, São João do Araguaia, Senador José Porfírio, Sapucaia, Tucumã, Tucuruí, Ulianópolis e Xinguara, no Estado do Pará.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 274</p>	<p>2001</p>	<p>Região Norte</p>

Região Integrada do Mato Grosso/Rondônia	Seria composta pelos municípios de Aripuanã, Brasnorte, Campo Novo dos Parecis, Campos Júlio, Castanheira, Comodoro, Cotriguaçu, Juína, Juruena, Sapezal e Tangará da Serra, no Estado do Mato Grosso, e pelos municípios de Cabixi, Cerejeiras, Chupinguaia, Colorado do Oeste, Corumbiara, Espigão do Oeste, Pimenta Bueno, Pimenteiras do Oeste e Vilhena, no Estado de Rondônia.	PROJETO DE LEI Nº 40	2003	Engloba municípios das Regiões Norte e Centro-Oeste
Região Integrada de Desenvolvimento do Vale do Juruá	Constituída pelos municípios de Cruzeiro do Sul, Feijó, Mâncio Lima, Tarauacá, Jordão, Marechal Thaumaturgo, Porto Walter e Rodrigo Alves, no Estado do Acre, e pelos municípios de Eirunepé, Envira, Guajará e Ipixuna, no Estado do Amazonas.	PROJETO DE LEI Nº 96	2003	Região Norte
Região Integrada de Desenvolvimento de Macapá e Santana	Seria composta pelos municípios de Macapá e Santana, no Estado do Amapá.	PROJETO DE LEI Nº 111	2005	Região Norte
Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Xingó ou Região Integrada de Desenvolvimento da Região dos Lagos	Constituída pelos municípios de Delmiro Gouveia, Olho d'Água do Casado, Pão de Açúcar e Piranhas, no estado de Alagoas, Jatobá, Taracatu e Petrolândia, no estado de Pernambuco, Canindé de São Francisco, Poço Redondo e Porto da Folha, no estado de Sergipe e Glória e Paulo Afonso, no estado da Bahia.	PROJETO DE LEI Nº 302 (PRIMEIRA PROPOSTA) PROJETO DE LEI Nº 253 (SEGUNDA PROPOSTA)	PRIMEIRA PROPOSTA (2002) SEGUNDA PROPOSTA (2005)	Região Nordeste
Região Integrada de Desenvolvimento do Parque Nacional Serra da Capivara.	Constituída pelos Municípios de São Raimundo Nonato, São João do Piauí, Coronel José Dias, João Costa, Dom Inocêncio, São Lourenço do Piauí, Bonfim do Piauí, Fartura do Piauí, Dirceu Arcoverde, Anísio de Abreu, São Brás, Várzea Branca, Jurema, Caracol e Guaribas.	PROJETO DE LEI Nº 373	2008	Região Nordeste

<p>Região Integrada de Desenvolvimento do Cariri-Araripe</p>	<p>Seria composta pelos municípios de Abaiara, Altaneira, Antonina do Norte, Araripe, Assaré, Aurora, Baixo, Barbalha, Barro, Brejo Santo, Campos Sales, Caririáçu, Cedro, Crato, Farias Brito, Granjeiro, Ipaumirim, Jardim, Jati, Juazeiro do Norte, Lavras da Mangabeira, Mauriti, Milagres, Missão Velha, Nova Olinda, Penaforte, Porteiras, Potengi, Salitre, Santana do Cariri, Tarrafas, Umari, Várzea Alegre, no Estado do Ceará, pelos municípios de Araripina, Bodocó, Cedro, Exu, Granito, Ipubi, Moreilândia, Ouricuri, Santa Cruz, Santa Filomena, Serrita, Trindade, no Estado de Pernambuco, pelos municípios de Acauã, Alegrete, Belém do Piauí, Betânia do Piauí, Caldeirão Grande, Campo Grande, Caridade do Piauí, Curral Novo, Francisco Macedo, Fronteiras, Marcolândia, Padre Marcos, Paulistana, Pio IX, São Julião, Simões, Vila Nova, no Estado do Piauí, e pelos municípios de Bom Jesus, Bonito de Santa Fé, Cachoeira dos Índios, Cajazeiras, Conceição, Monte Horebe, Santa Inês, São José de Piranhas, no Estado da Paraíba.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 122</p>	<p>2009</p>	<p>Região Nordeste</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento de Boa Vista, Alto Alegre, Cantá e Mucajaí</p>	<p>Seria composta pelos municípios de Boa Vista, Alto Alegre, Cantá e Mucajaí, no Estado do Roraima.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 522</p>	<p>2009</p>	<p>Região Norte</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento do Baixo Parnaíba</p>	<p>Constituída pelos municípios Nossa Senhora dos Remédios, Porto, Campo Largo do Piauí, Matias Olímpio, Madeiro, Joca Marques, Luzilândia, Joaquim Pires, Murici dos Portelas, Caxingó, Caraubas do Piauí, Cocal, Cocal dos Alves, Buriti dos Lopes, Bom Princípio do Piauí, Parnaíba, Ilha Grande, Luís Correia e Cajueiro da Praia, no Estado do Piauí; e Buriti, Brejo, Santa Quitéria do Maranhão, São Bernardo, Araisos, Tutóia e Água Doce do Maranhão, no Estado do Maranhão.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 91</p>	<p>2011</p>	<p>Região Nordeste</p>

<p>Região Integrada de Desenvolvimento do Bico do Papagaio (RIDEBP)</p>	<p>Seria composta pelos municípios de Açailândia, Amarante do Maranhão, Buritirana, Cidelândia, Davinópolis, Governador Edison Lobão, Imperatriz, Itinga do Maranhão, João Lisboa, Lajeado Novo, Montes Altos, Ribamar Fiquene, São Francisco do Brejão, São Pedro da Água Branca, Senador La Rocque e Vila Nova dos Martírios, no Estado do Maranhão, pelos municípios de Abel Figueiredo, Bom Jesus do Tocantins, Rondon do Pará, Água Azul do Norte, Canaã dos Carajás, Curionópolis, Eldorado dos Carajás, Parauapebas, Brejo Grande do Araguaia, Marabá, Palestina do Pará, São Domingos dos Araguaia, São João do Araguaia, Pau D'Arco, Piçarra, Redenção, Rio Maria, São Geraldo do Araguaia, Sapucaia, Xinguara, Conceição do Araguaia, Floresta do Araguaia, Itupiranga, Jacundá e Nova Ipixuna, no Estado do Pará, e pelos municípios de Aguiarnópolis, Ananás, Angico, Araguaatins, Augustinópolis, Axixá do Tocantins, Burti do Tocantins, Cachoeirinha, Carrasco Bonito, Darcinópolis, Esperantina, Itaguatins, Luzinópolis, Maurilândia do Tocantins, Nazaré, Palmeiras do Tocantins, Praia Norte, Riachinho, Sampaio, Santa Terezinha do Tocantins, São Bento do Tocantins, São Miguel do Tocantins, São Sebastião do Tocantins, Sítio Novo do Tocantins e Tocantinópolis, no Estado de Tocantins.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 469</p>	<p>2013</p>	<p>Engloba municípios das Regiões Norte; Nordeste</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento do Turismo da Grande Maceió</p>	<p>Seria composta pelos municípios de Coqueiro Seco, Barra de São Miguel, Barra de Santo Antônio, Maceió, Marechal Deodoro, Messias, Paripueira, Pilar, Rio Largo, Santa Luzia do Norte e Satuba, no Estado de Alagoas.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 549</p>	<p>2015</p>	<p>Região Nordeste</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento da Grande São Luis</p>	<p>Constituída pelos Municípios de São Luis, São José de Ribamar, Paço do Lumiar, Raposa, Bacabeira e Alcântara, no Estado do Maranhão.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 109</p>	<p>2015</p>	<p>Região Nordeste</p>

<p>Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Polo Caruaru/PE e Campina Grande/PB</p>	<p>Constituída, no Estado de Pernambuco, pelos municípios de Agrestina, Alinho, Barra de Guabiraba, Bezerras, Bom Jardim, Bonito, Brejo da Madre de Deus, Camocim de São Felix, Caruaru, Casinhas, Gravatá, Jataúba, Passira, Riacho das Almas, Sairé, Salgadinho, Santa Cruz do Capibaribe, Santa Maria do Cambuca, São Caetano, São Joaquim do Monte, Surubim, Tacaimbó, Taquaritinga do Norte, Toritama e Vertentes; e no Estado da Paraíba, pelos Municípios de Alcantil, Aroeiras, Barra de Santana, Barra de São Miguel, Boqueirão, Cabaceiras, Camalaú, Campina Grande, Caráúbas, Caturité, Congo, Fagundes, Gado Bravo, Natuba, Queimadas, Riacho de Santo Antônio, Santa Cecília do Umbuzeiro, São Domingos do Carri, Torres e Umbuzeiro.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 789</p>	<p>2015</p>	<p>Região Nordeste</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Imperatriz</p>	<p>Constituída pelos municípios de Itaquatins, Maurilândia do Tocantins, Axixá do Tocantins, Araguatins, São Miguel do Tocantins, Sitio Novo do Tocantins, Tocantinópolis, Aguiarnópolis, Ananás, Angico, Augustinópolis, Buriti do Tocantins, Cachoeirinha, Carrasco Bonito, Darcinópolis, Esperantina, Luzinópolis, Nazaré, Palmeiras do Tocantins, Praia Norte, Riachinho, Sampaio, Santa Terezinha do Tocantins, São Bento do Tocantins e São Sebastião do Tocantins, no Estado do Tocantins, e Imperatriz, Cidelândia, Davinópolis, Governador Edison Lobão, João Lisboa, Montes Altos, Ribamar Fiquene, São Francisco do Brejão e Senador La Rocque, no Estado do Maranhão.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 522</p>	<p>2018</p>	<p>Região Norte</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento Sustentável da Costa Verde/RJ</p>	<p>Constituída pelos municípios de Angra dos Reis, Paraty e Mangaratiba, todos do Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 157</p>	<p>2021</p>	<p>Região Sudeste</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Vitória.</p>	<p>Seria composta pelos municípios de Cariacica, Guarapari, Fundão, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 442</p>	<p>2018</p>	<p>Região Sudeste</p>

<p>Seria constituída pelas seguintes sub-regiões e municípios: I – Sub-Região da Campanha: Bagé, Caçapava do Sul, Candiota, Dom Pedrito, Hulha Negra e Lavras do Sul; II – Sub-Região Central: Agudo, Cacequi, Cachoeira do Sul, Cerro Branco, Dilermando de Aguiar, Dona Francisca, Faxinal do Soturno, Formigueiro, Formigueiro, Itaara, Ivorá, Jaguarí, Jari, Júlio de Castilhos, Mata, Nova Esperança do Sul, Nova Palma, Novo Cabrais, Paraisópolis do Sul, Pinhal Grande, Quevedos, Restinga Seca, Santa Maria, Santiago, São Francisco de Assis, São João do Polesine, São Martinho da Serra, São Pedro do Sul, São Sepé, São Vicente do Sul, Silveira Martins, Toropi, Tupanciretã, Unistalda e Vila Nova do Sul; III – Sub-Região Centro-Sul: Arambaré, Arroio dos Ratos, Barão do Triunfo, Barra do Ribeiro, Butiá, Camaquã, Cerro Grande do Sul, Charqueadas, Chuvisca, Dom Feliciano, Mariana Pimentel, Minas do Leão, São Jerônimo, Sentinela do Sul, Sertão Santana e Tapes; IV – Sub-Região Fronteira Oeste: Alegrete, Barra do Quaraí, Itaqui, Maçambará, Manoel Viana, Quaraí, Rosário do Sul, Santana do Livramento, São Borja, São Gabriel e Uruguaiana; V – Sub-Região Litoral: Capivari do Sul, Mostardas e Palmares do Sul; VI – Sub-Região Vale do Rio Pardo: Candelária, Encruzilhada do Sul, General Câmara, Pantano Grande, Passo do Sobrado, Rio Pardo e Vale Verde; VII – Sub-Região Sul: Amaral Ferrador, Arroio Grande, Canguçu, Capão do Leão, Cerrito, Chuí, Cristal, Herval, Jaguarão, Morro Redondo, Pedro Osório, Pelotas, Pinheiro Machado, Piratini, Rio Grande, Santa Vitória do Palmar, Santana da Boa Vista, São José do Norte, São Lourenço do Sul, Tavares e Turuçu.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 366 (PRIMEIRA PROPOSTA)</p> <p>2014 (PRIMEIRA PROPOSTA)</p> <p>PROJETO DE LEI Nº 129 (SEGUNDA PROPOSTA)</p> <p>2018 (SEGUNDA PROPOSTA)</p>	<p>Região Sul</p>
<p>Região Integrada de Desenvolvimento da Metade Sul do Estado do Rio Grande do Sul</p>		

<p>Região Integrada de Desenvolvimento Econômico da Baixada Fluminense e do Rio Preto (RIDE BF)</p>	<p>Constituída pelos municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Nilópolis, Belford Roxo, Queimados, Magé, Guapimirim, Mesquita, Japeri, Cordeiro, Nova Friburgo, São José do Vale do Rio Preto, Paracambi, Miguel Pereira, Mendes, Engenheiro Paulo de Frontin, Vassouras, Paty dos Alfereis, Rio das Flores, Porto Real, Angra dos Reis, Itaguaí, Seropédica, Parati, Mangaratiba, Petrópolis, Teresópolis, Mendes, Barra do Piraí, Barra Mansa, Quatis e Paraíba do Sul no Estado do Rio de Janeiro e Simão Pereira, Santa Bárbara de Monte Verde, Santa Rita de Jacutinga, Bom Jardim de Minas e Passa Vinte no Estado de Minas Gerais.</p>	<p>PROJETO DE LEI Nº 278</p>	<p>2019</p>	<p>Região Sudeste</p>
---	---	------------------------------	-------------	-----------------------

Fonte: Elaborado pelo autor (2020). Com base nos projetos de lei disponibilizados no Portal da Câmara dos Deputados e do Senado Federal.

De fato, ao analisar mais detalhadamente as propostas e critérios utilizados para justificar a criação das RIDEs, percebe-se que os legisladores estão se baseando em um dispositivo legal previsto na Constituição Federal para articular ações entre os três níveis de governo, visando promover o desenvolvimento regional e reduzir as desigualdades. No entanto, nota-se uma falta de preocupação em estabelecer conexões com outros elementos inerentes aos processos e dinâmicas dos espaços urbanos que poderiam fazer parte dessas regiões urbanas, o que também se aplica às regiões já criadas.²⁹

Essa realidade não é exclusiva das regiões integradas, mas também se estende à institucionalização de regiões metropolitanas, onde ocorre uma dissociação entre o processo socioespacial que caracteriza os espaços metropolitanos e os modelos de gestão criados para promover seu desenvolvimento. De acordo, com Firkowski (2012):

A discussão da região metropolitana como institucionalidade significa, no Brasil, atribuir ao termo um caráter mais relacionado a uma perspectiva de desenvolvimento regional do que urbano-metropolitano. Nesse sentido, sua formação não prioriza o processo socioespacial, mas sim o político-institucional, ou seja, sua definição é legalmente atribuída, por força de uma lei (FIRKOWSKI, 2012, p. 37).

Observa-se, nesse caso, que a elaboração das propostas de institucionalização das regiões metropolitanas, em particular das regiões integradas, tem como prioridade facilitar a alocação de recursos por parte da União, em vez de promover ações eficazes e eficientes para o desenvolvimento regional.

Ao analisar os projetos de lei destinados à criação das regiões integradas, nota-se, em vários casos, que as justificativas apresentadas pelos relatores enfatizam a falta de recursos orçamentários para implementar a criação dessas regiões, embora reconheçam a urgência em repensar instrumentos e estruturas capazes de atender às necessidades desses espaços no território nacional.

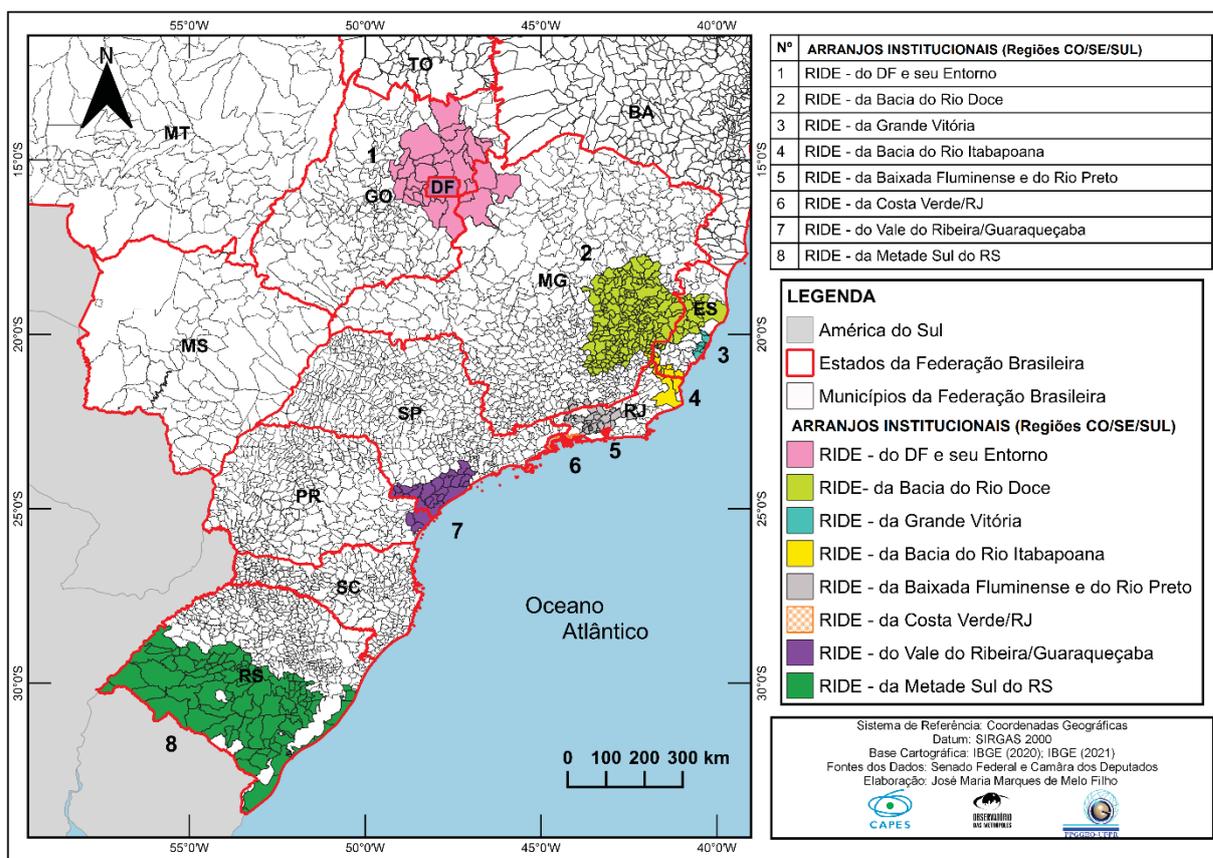
É relevante ressaltar que os projetos de lei propostos para as regiões integradas no território nacional apresentam variações e diferenciações em seus critérios de formulação e organização. Essas diferenças podem envolver aspectos da

²⁹ Recorrendo a Klink (2009) utiliza a expressão “Fetico Institucional”, isto é, “[...] a crença ilusória de que seria possível proporcionar mais eficiência e efetividade por meio da institucionalização forçada de soluções metropolitanas, complementando assim uma gestão urbana pulverizada” (KLINK, 2009, p. 222).

organização federativa, como o número de entes federados integrados e a constituição de espaços institucionais que abrangem ou não entes de diferentes estados da federação (sendo essa característica aquela que distingue os arranjos integrados das regiões metropolitanas), ou ainda a possibilidade de participação de entes em duas ou mais regiões integradas.

Também é importante destacar que essas variações podem ocorrer dentro do mesmo território estadual, com a proposição de uma ou mais regiões integradas. Além disso, é necessário levar em consideração a falta de observância das particularidades dos entes envolvidos, tanto em relação ao dinamismo socioeconômico quanto à finalidade da criação dessas regiões. Para facilitar a compreensão da análise, dividimos os arranjos institucionais em três grandes conjuntos dentro do território brasileiro: aqueles concentrados no Centro-Sul do país (Mapa 19), os localizados na região Norte e, por fim, os da região Nordeste.

Mapa 19 – Localização da RIDE do DF e dos arranjos propostos para o Centro-Sul do Brasil



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

Na região Centro-Sul do Brasil, foram propostos projetos de lei para a criação de mais sete RIDEs, além do já institucionalizado arranjo da RIDE do Distrito Federal e seu entorno. Isso totaliza oito arranjos institucionais, como mostra o Mapa 19.

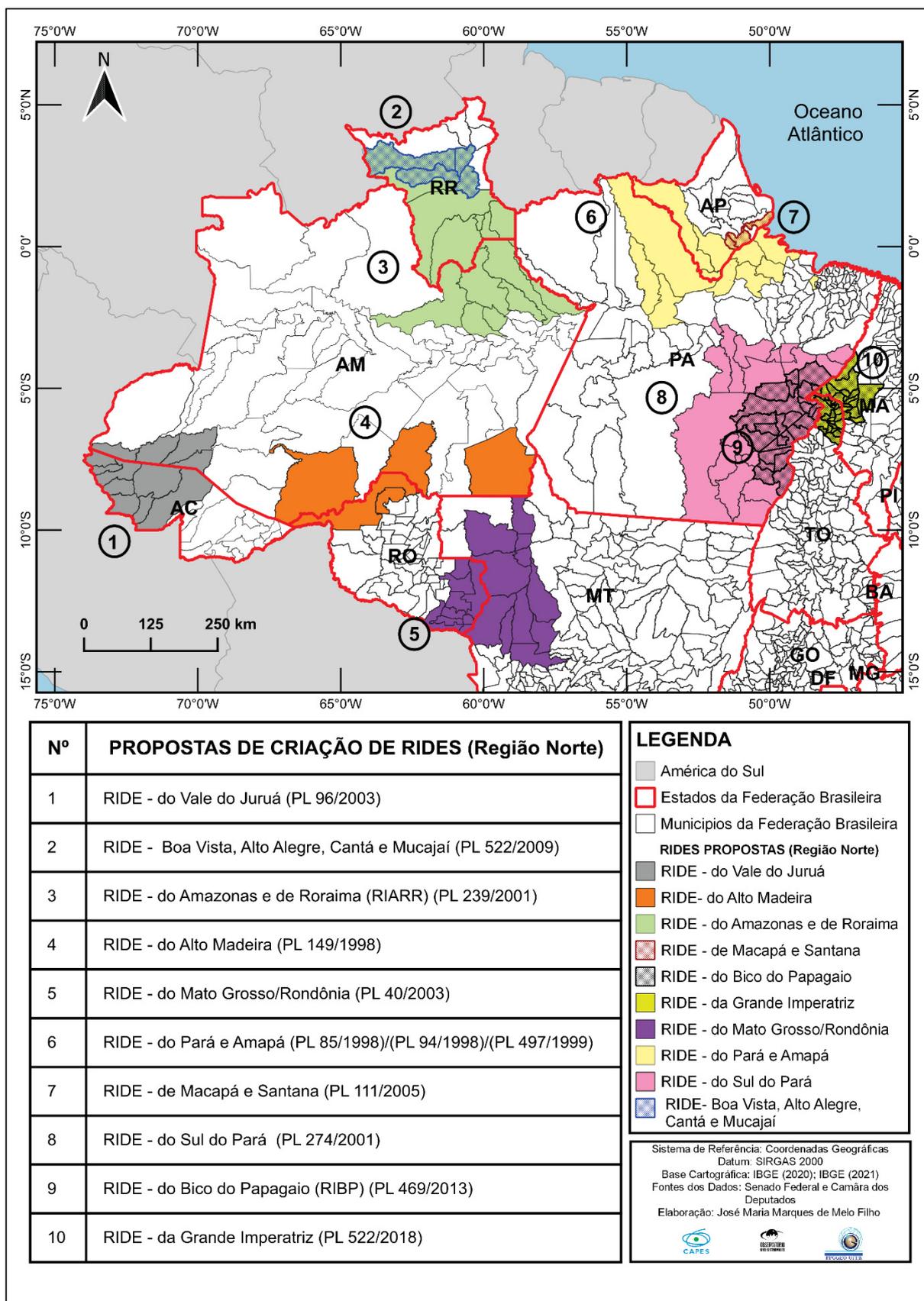
Entre os arranjos institucionais propostos, como o da Bacia do Rio Doce e o da Metade Sul do Rio Grande do Sul, seriam aqueles que possuiriam os maiores conjuntos de entes federados integrados, caso tivessem seus projetos de criação aprovados. A RIDE da Bacia do Rio Doce, em seu projeto de lei, especifica aproximadamente 160 entes federados, enquanto a da Metade Sul do RS enumera, na proposta de lei, 98 municípios divididos em sete sub-regiões, sem estabelecimento de espaço interestadual. No caso do arranjo institucionalizado, ou seja, a RIDE do Distrito Federal conta com 33 entes integrados.

O próximo conjunto de propostas de arranjos institucionais analisados refere-se àqueles idealizados para a região Norte do país. Esses arranjos incluem as propostas de RIDEs: Vale do Juruá, Macapá e Santana, Sul do Pará, Boa Vista e Alto Alegre, Cantá e Mucajaí, Bico do Papagaio, Amazonas e Roraima, Mato Grosso/Rondônia, Alto Madeira, Pará e Amapá, e Grande Imperatriz. Ao todo, são 10 propostas de arranjos institucionais, conforme detalhado no Mapa 20.

A organização das possíveis regiões integradas no Norte do país possui uma característica peculiar. Sete dos arranjos propostos por lei apresentam sobreposição de entes federados em um mesmo espaço institucional. Por exemplo, a RIDE de Pará e Amapá e a RIDE de Macapá e Santana têm a integração dos entes federados de Macapá e Santana em ambos os arranjos. Da mesma forma, as RIDEs do Amazonas e Roraima de Boa Vista, Alto Alegre, Cantá e Mucajaí compartilham os entes de Mucajaí, Boa Vista e Cantá em ambos os arranjos.

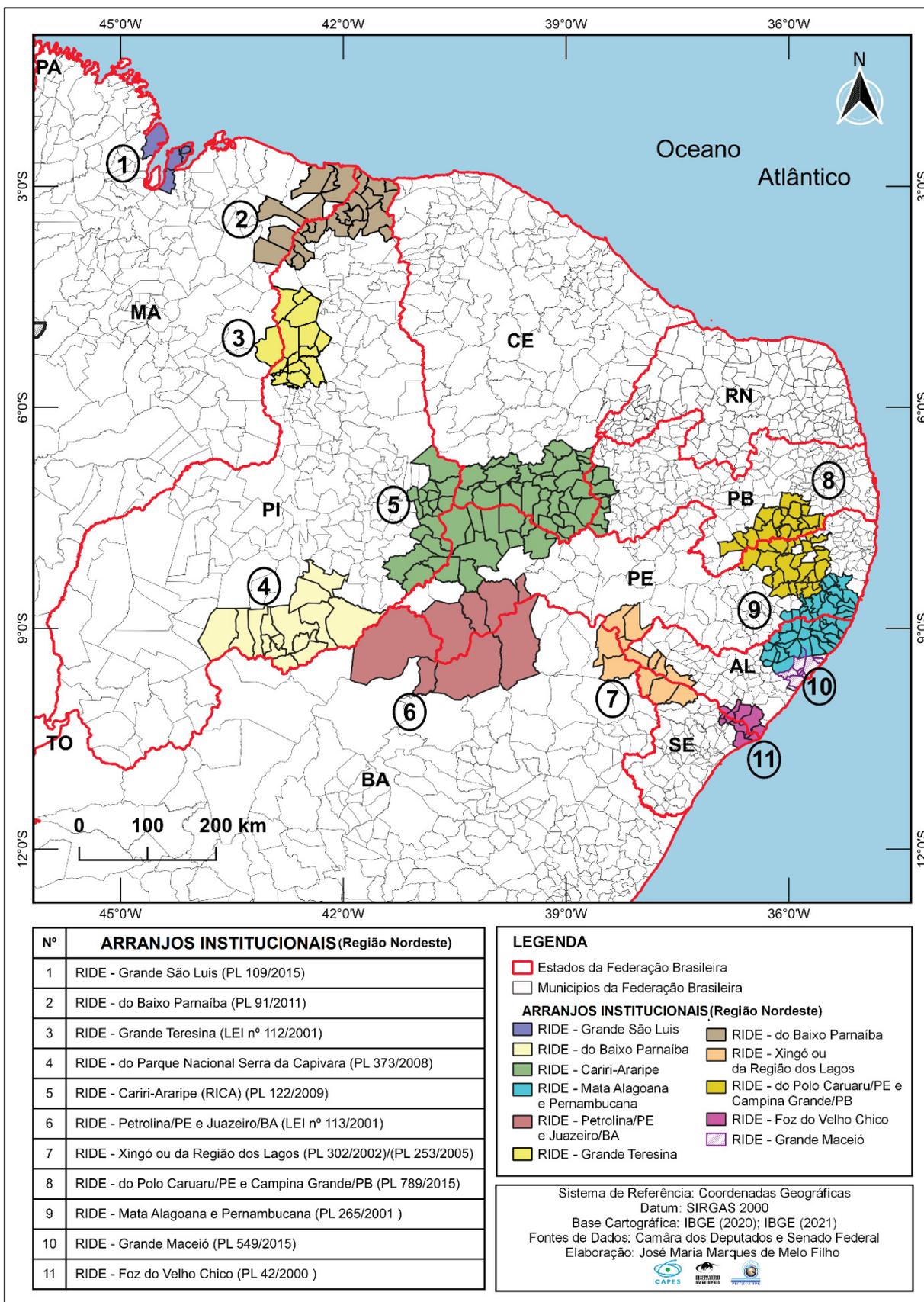
O caso mais emblemático de sobreposição de arranjos ocorre entre as propostas de RIDEs do Bico do Papagaio, Grande Imperatriz e Sul do Pará. Esses projetos de arranjos institucionais possuem municipalidades integradas entre três arranjos, como Davinópolis e Governador Edison Lobão, por exemplo. Além disso, os arranjos da região Norte apresentam grupos de localidades com grande extensão territorial em comparação a outros arranjos, o que é uma característica inerente a essa região do território.

Mapa 20 – Localização das RIDES propostas para o Norte do Brasil



Fonte: Elaborado pelo autor 2022.

Mapa 21 – Localização das RIDEs da Grande Teresina e Petrolina-Juazeiro e demais propostas de arranjos institucionais para o Nordeste do Brasil



Fonte: Elaborado pelo autor 2022

Na realidade nordestina, conforme demonstrado no Mapa 21, uma característica marcante é a existência de várias propostas de arranjos em um mesmo estado da federação. Nessa região do território nacional, são contabilizadas 9 propostas de criação de regiões integradas, além dos 2 arranjos já institucionalizados, que são a RIDE de Petrolina-Juazeiro e a RIDE da Grande Teresina, totalizando 11 espaços institucionais, apenas 02 deles efetivamente criados.

Os estados do Piauí e de Pernambuco possuem a maior quantidade de propostas de arranjos em seus territórios, totalizando 4. Conforme apresentado em nossa análise, os arranjos institucionais possuem uma natureza diversa tanto em termos de formação territorial quanto de critérios de definição institucional.

Como mencionado, uma das principais implicações dos arranjos institucionais das regiões integradas é a articulação entre os três níveis de governo, o que promove uma rede de cooperação entre os envolvidos, permitindo uma maior troca de informações, experiências e recursos. Isso fortalece a capacidade de planejamento e implementação de ações conjuntas em âmbito regional. No entanto, desde a sua concepção, esses arranjos enfrentam desafios e obstáculos que dificultam a efetiva concretização de um modelo de gestão cooperativa.

Essas barreiras também afetam a promoção do desenvolvimento econômico e social de forma equilibrada e sustentável. Os arranjos institucionais poderiam agregar valor às potencialidades de cada região e direcionar investimentos e políticas públicas de acordo com as necessidades locais. Isso resultaria em uma redução das disparidades regionais e contribuiria para a melhoria das condições socioeconômicas.

Além disso, as RIDEs, como modelo de gestão territorial e estímulo à cooperação entre os entes federados e à governança compartilhada, implicam em tomadas de decisões participativas, envolvendo diferentes atores e considerando interesses coletivos. Isso impulsionaria a democracia, a transparência e garantiria uma gestão mais eficiente e responsável.

Os arranjos institucionais das regiões integradas também podem promover a integração territorial, por meio da melhoria da infraestrutura e da conexão entre os municípios. Isso facilita o fluxo de pessoas, mercadorias e serviços, estimulando o desenvolvimento econômico e a troca de conhecimentos e experiências entre as regiões. O arcabouço institucional que sustenta a formulação desses arranjos institucionais é uma abordagem interessante para pensar a gestão do território.

No entanto, na prática, ocorrem indefinições durante o processo de elaboração, falta de recursos orçamentários para apoiar as ações e uma falta de consideração pelos processos socioespaciais que constituem esses espaços, resultando em ineficiências e falta de efetividade na criação desse mecanismo de gestão.

Como parte da política governamental, as RIDEs estão inseridas nas áreas prioritárias da política nacional de desenvolvimento regional. A construção desse sistema de áreas prioritárias também apresenta desafios em sua implementação e contribui para os desafios na articulação dos aspectos socioespaciais e no estabelecimento dos arranjos institucionais.

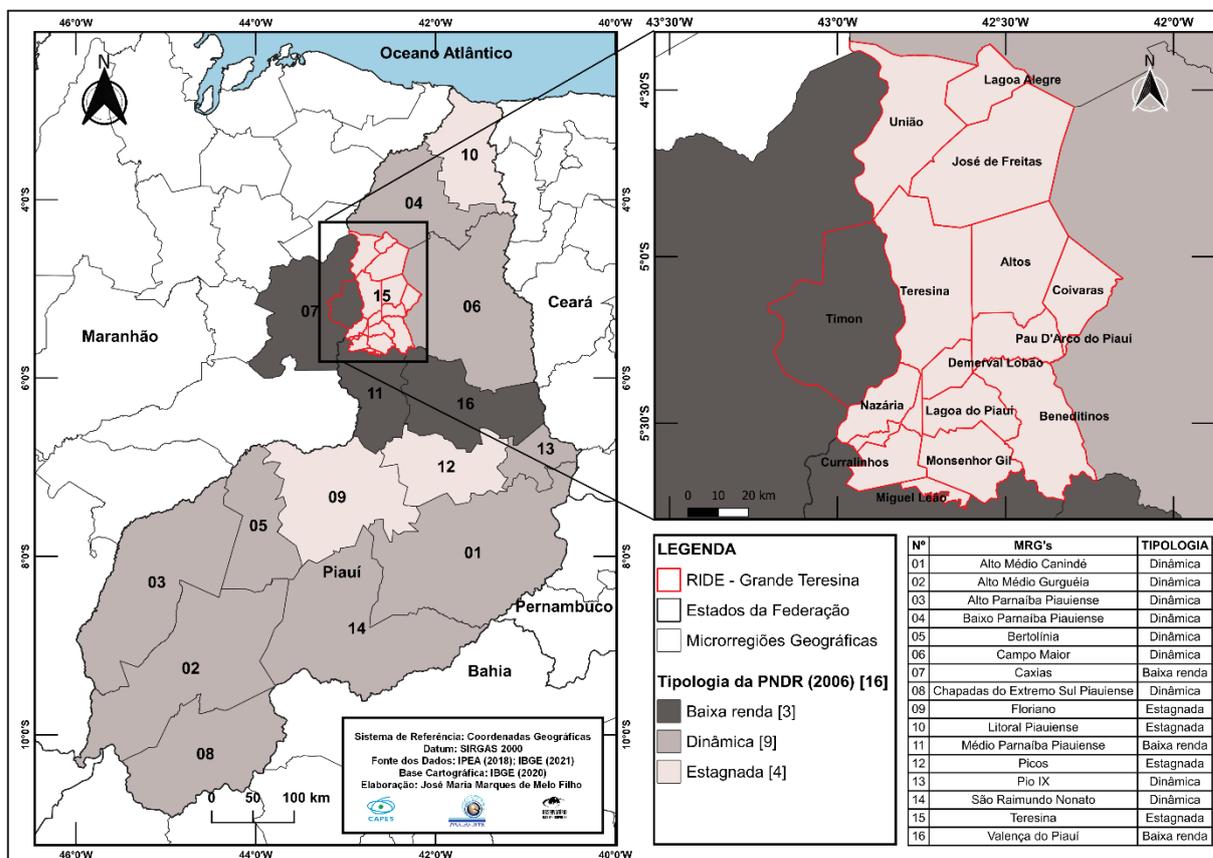
4.2 RIDE – GRANDE TERESINA: CONTRASTES ECONÔMICOS E SOCIAIS

A Política Nacional de Desenvolvimento Regional é uma estratégia governamental adotada no Brasil com o objetivo de promover a redução das desigualdades regionais e o desenvolvimento econômico e social em todo o território nacional. Uma das formas de implementação da PNDR é por meio das Regiões Integradas de Desenvolvimento. A PNDR define diretrizes e estratégias para as RIDEs, estabelecendo prioridades de ação e promovendo a articulação entre os diferentes níveis de governo. Ela incentiva a diversificação econômica das regiões, estimulando setores produtivos estratégicos e promovendo a inovação, a capacitação da mão de obra e a melhoria das condições de infraestrutura.

Ao analisar a classificação da versão da tipologia da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) elaborada em 2006, podemos observar a situação da realidade do Piauí, especialmente da RIDE - Grande Teresina, representada no Mapa 22.

O território piauiense apresenta 15 Microrregiões Geográficas, desse quantitativo duas encontravam-se classificadas como de baixa renda, a MRG de Valença do Piauí e do Médio Parnaíba Piauiense (Identificadas pelos números 16 e 11, respectivamente). Nesse sentido, foram consideradas áreas de baixo rendimento domiciliar com dinamismo econômico inexpressivo, apresentando reduzidas de concentração urbana populacional. Os centros urbanos de destaque dessa porção da rede urbana piauiense para o período supracitado, englobava: Elesbão Veloso; Água Branca e Valença do Piauí. A maioria dos núcleos urbanos dessas MRGs possuíam forte dependência do dinamismo econômico da capital do estado.

Mapa 22 – Classificação das Microrregiões Geográficas Piauienses, segundo renda per capita e variação do PIB (2006)



Fonte: Elaboração Própria, 2022.

Os espaços sub-regionais identificados como dinâmicos foram: Bertolândia; São Raimundo Nonato; Alto Médio Gurguéia; Alto Parnaíba Piauiense; Campo Maior; Baixo Parnaíba Piauiense; Pio IX; Alto Médio Canindé e Chapadas do Extremo Sul Piauiense, totalizando nove MRGs. Esses espaços regionais apresentavam rendimento domiciliar baixo e mediano, mas certo grau de dinamismo econômico, quando comparados aos espaços classificados de baixa renda. A maioria das MRGs do estado piauiense encontrava-se classificada nesse patamar.

O dinamismo econômico apontado foi impulsionado por determinados centros urbanos que funcionavam como catalizadores das ofertas de serviços de média complexidade, das oportunidades de geração de renda e possuíam uma melhor infraestrutura urbana. Nesse caso, destacavam-se: Bertolândia (MRG nº 05); São Raimundo Nonato (MRG nº 14); Barras e Luzilândia (MRG nº 04); Campo Maior e Piri-piri (MRG nº 06) e Corrente (MRG nº 08).

As microrregiões geográficas que apresentavam as maiores concentrações de populações urbanas em relação aos outros estratos já mencionados e rendimento mensal da população classificado como médio, mas apresentaram um crescimento econômico reduzido, foram classificadas como espaços regionais estagnados. No patamar de estagnação foram identificados os centros urbanos de maior importância da rede urbana piauiense: Floriano (MRG nº 09); Oeiras e Picos (MRG nº 12); Parnaíba (MRG nº 10) e a capital do estado Teresina (MRG nº 15). O dinamismo econômico e as dinâmicas urbanas impulsionadas pelos fluxos de capitais, mercadorias, informações e pessoas desses espaços é bastante abrangente, conferindo diferentes graus de dependência dos distintos núcleos urbanos sob sua área de influência.

Com relação ao arranjo institucional da RIDE – Grande Teresina, os seus entes federados pertencem a Microrregião Geográfica de Teresina (nº 15), com exceção de Timon – MA que pertence a MRG de Caxias (nº 07). Por meio da análise dos dados, para o ano de 2006, a porção piauiense encontrava-se estagnada, isto é, a população residente desses espaços apresentava reduzido poder aquisitivo e crescimento econômico tímido.

Sendo importante salientar que, no caso, da Região Integrada, a capital do estado ocupava, e ainda ocupa, um lugar de destaque em relação aos demais entes que compõem a RIDE. A situação apresentada pela Microrregião Geográfica de Caxias (nº 07) difere daquela retratada pelo contexto piauiense. Desse modo, o centro urbano localizado na MRG de Caxias, no caso, Timon – MA, foi classificado como área de baixa renda com crescimento econômico inexpressivo.

Com relação a classificação realizada, algumas pontuações devem ser levantadas, para que a espacialização dos dados não acabe por esconder situações inerentes da realidade regional. Nesse caso, a definição do recorte territorial das MRGs deve ser analisada com cautela, para que a tipologia criada não faça generalizações, pois no interior de uma dada microrregião existem realidades econômicas e sociais distintas. Conforme o representante do governo federal a forma como foi estabelecida as áreas prioritárias da política, pode ampliar ainda mais as desigualdades existentes entre os entes que compõem a RIDE - Grande Teresina, bem como os espaços da aglomeração urbana regional.

A PNDR possui uma tipologia que cria uma classificação das mesorregiões, com atualização agora classificadas em regiões intermediárias e imediatas. Na classificação, foram estabelecidos quatro quadrantes: assim, o quadrante localizado em uma hierarquia melhor não será contemplado com a política ou será contemplado de forma muito residual, pois representa as áreas mais dinâmicas, as áreas de alta renda. Em algumas áreas – principalmente quando observamos o Nordeste do Brasil –, as capitais dos estados são todas classificadas como alta renda, por incrível que pareça! Como não são áreas isoladas, a microrregião ou a região delas engloba outros municípios, quase sempre coincidindo com a região metropolitana. Essa situação acaba por penalizar os municípios pobres, que já são pobres em decorrência da própria dinâmica... Da primazia daquele município nuclear... Daquela capital... Isso significa dizer que ao integrarem uma região com uma média de renda elevada, que foi estabelecida como plano de corte, muitos dos municípios acabam sendo penalizados. Por exemplo, vamos verificar a cidade de Fortaleza, que possui alta renda de fato, mas é marcada também por muita pobreza; e, quando observamos o seu entorno, como as cidades de Maranguape e Caucaia, que são municípios industriais, mas com uma maior predominância de classe média e baixa. Foi feita essa classificação para quê? Criamos essa classificação para quê? (REPRESENTANTE DO GOVERNO FEDERAL, julho/2021)

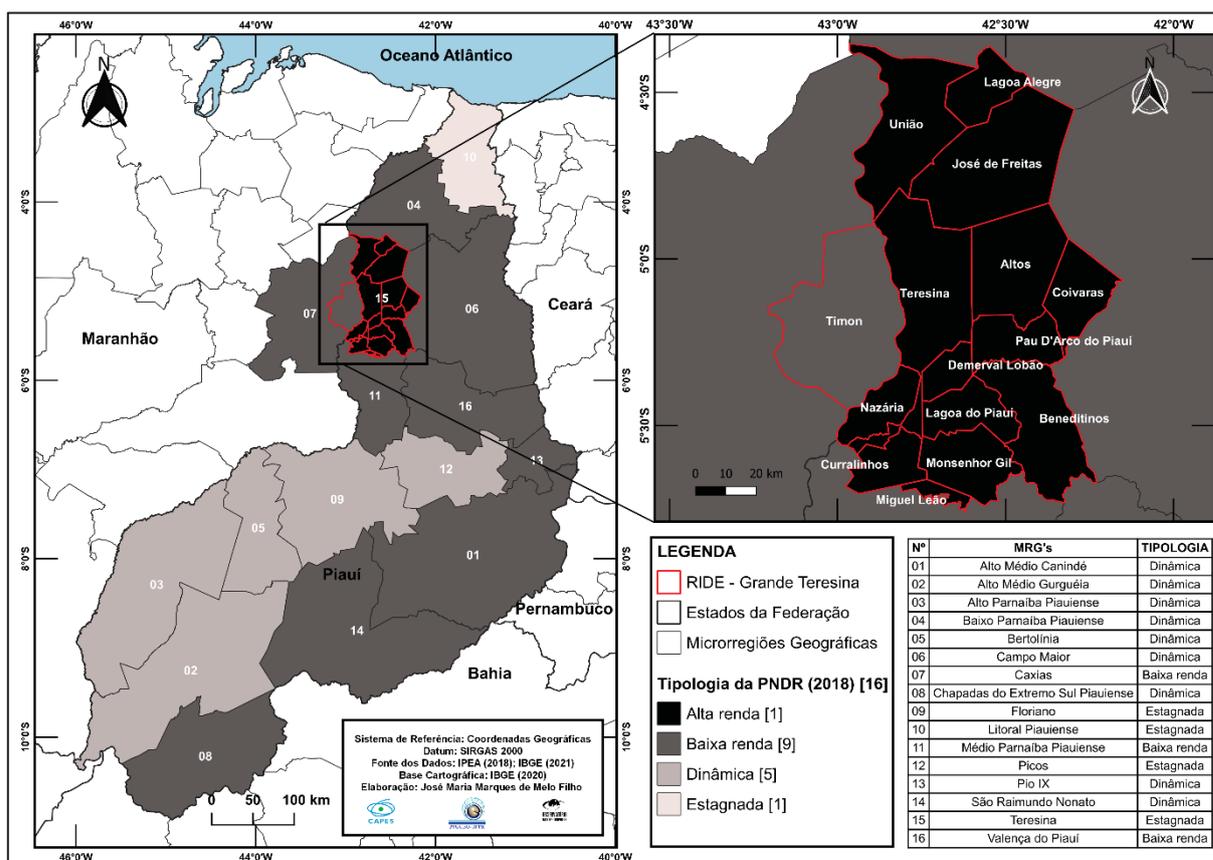
Atrelada a essa questão, deve-se observar também a agregação dos dados utilizados para a realização da tipologia, visto que alguns estratos podem apresentar resultados impulsionados pelo desempenho econômico dos centros urbanos de maior dinamismo. Essas ponderações desencadeiam outras ramificações, pois sem esse olhar cauteloso sobre os resultados apresentados, a finalidade da criação da tipologia perde seu sentido, ou seja, a elegibilidade de áreas prioritárias como está disposto na lei. Dessa forma, em caso de uma interpretação equivocada dos dados, áreas que necessitam de prioridade no recebimento das ações governamentais, por exemplo, podem permanecer sem assistência, acentuando suas desigualdades.

A tipologia criada no início da formulação da PNDR, refletia a realidade de um quadro regional da década de 1990, tendo em vista a disponibilidade dos dados para o período assinalado. Dessa forma, com a finalidade de perceber as modificações ocorridas desde a institucionalização da política regional e utilizando informações atualizadas, foi realizado pelo IPEA um estudo intitulado “Proposta de atualização das tipologias da PNDR: nota metodológica e mapas de referência” que, como o próprio título já sugere, tinha a finalidade de atualizar o quadro referencial da classificação das MRGs e estabelecer um comparativo entre as tipologias criadas. Como asseveram Macedo e Porto (2018a):

Treze anos após sua apresentação ao público e onze anos depois de sua institucionalização oficial por força de lei, a atualização das tipologias e dos mapas de referência da PNDR é importante porque ajuda na reflexão sobre a dinâmica regional brasileira pós-2003, período no qual diversos vetores, especialmente aqueles derivados das políticas implícitas de caráter social, atuaram sobre as regiões do país com resultados distintos, influenciando-lhes o desempenho socioeconômico (MACEDO; PORTO, 2018, p. 08).

Inúmeras foram as transformações que afetaram direta ou indiretamente o quadro regional brasileiro no decorrer de uma década, por isso a necessidade de analisar a tipologia da PNDR a partir da evolução dos parâmetros ao longo desse período permitindo, dessa forma, reconhecer suas permanências e transformações. O Mapa 23 demonstra a atualização da espacialização das tipologias das MRGs, para a realidade do território piauiense, destacando a situação da RIDE – Grande Teresina.

Mapa 23 – Classificação das Microrregiões Geográficas Piauienses, segundo renda per capita e variação do PIB (2018)



Fonte: Elaboração Própria, 2022.

O cenário de mudanças na classificação das tipologias das MRGs do território piauiense foi bastante expressivo. Analisando os dados percebe-se que grande parte

das microrregiões se encontram identificadas no patamar de baixa renda, isto é, outrora apenas as MRGs de Valença do Piauí (nº16) e do Médio Parnaíba Piauiense (nº11) eram classificadas neste estrato, mas com a atualização as microrregiões de São Raimundo Nonato (nº14), Alto Médio Canindé (nº01), Pio IX (nº13), Baixo Parnaíba Piauiense (nº04), Campo Maior (nº06) e Chapadas do Extremo Sul Piauiense (nº08) passaram a integrar essa categoria. As MRGs inseridas nesse patamar já apresentavam crescimento econômico reduzido (mesmo quando estavam classificadas na tipologia de áreas dinâmicas). Esse panorama está mais próximo da realidade, tendo em vista que o dinamismo econômico dessas porções do território do piauiense possuem pontos localizados na rede urbana.

As MRGs que mantiveram sua classificação em áreas dinâmicas foram: Alto Médio Gurguéia (nº02); Alto Parnaíba Piauiense (nº03) e Bertolândia (nº05). As microrregiões que completam esse grupo são: Floriano (nº09) e Picos (nº12) que deixaram de pertencer ao patamar de áreas estagnadas. De fato, os centros urbanos localizados nessa porção do estado apresentaram um crescimento econômico ligeiramente significativo, em razão da difusão do agronegócio, mas isso não implica necessariamente em um aumento do poder aquisitivo da população residente.

A tipologia da MRG do Litoral Piauiense (nº10) manteve-se inalterada quando comparada com tipologia anteriormente elaborada, permanecendo na posição de estagnação, sem que tenha havido grandes mudanças no perfil econômico e no rendimento mensal dos centros urbanos que integram essa microrregião. Por fim, a MRG de Teresina (nº15), espaço que engloba a RIDE – Grande Teresina, ascendeu para o estrato de alta renda. Nesse sentido, passaram para uma condição mais favorável evidenciando, em tese, um aumento no poder aquisitivo da população.

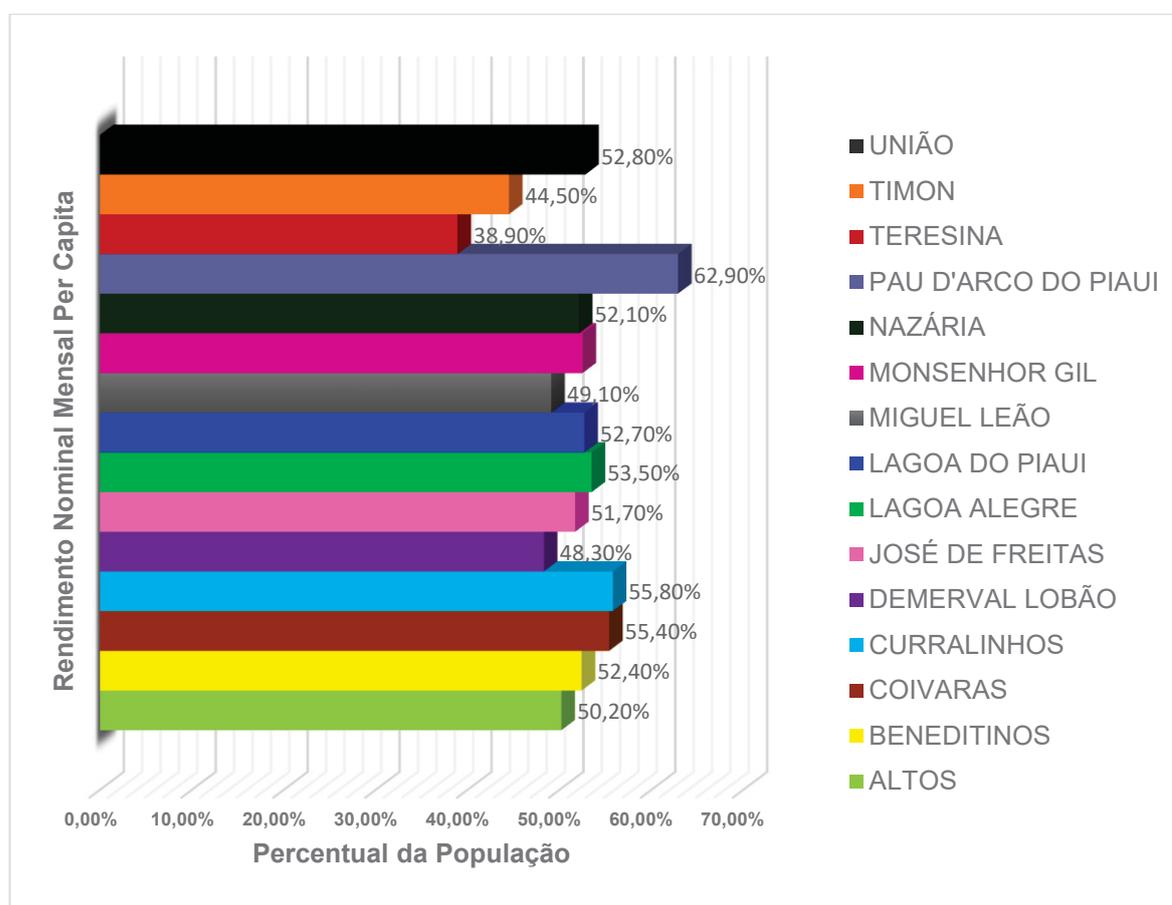
No entanto, a MRG de Caxias (nº 07), microrregião onde está localizada Timon, no estado do Maranhão, apresenta o extremo oposto da situação assinalada pelos entes federados da Região Integrada pertencentes ao território piauiense, ou seja, permanece no patamar de baixa renda, registrando os menores rendimentos mensais per capita e baixo crescimento do PIB, conforme as variáveis usadas para a realização da classificação das tipologias da PNDR, em 2018.

Dando continuidade à discussão sobre a tipologia da PNDR, mais especificamente, para a realidade da RIDE – Grande Teresina, torna-se importante analisar essa mudança de patamar para a posição de alta renda, pois nem todos os espaços urbanos que compõem o arranjo e que, por sua vez, pertencem a MRG de

Teresina, com exceção de Timon – MA, apresentam taxas elevadas de rendimento mensal per capita. Os dados apresentados no Gráfico 04 demonstram as diferenças existentes no rendimento mensal por habitante para o arranjo institucional da RIDE, conforme dados disponibilizados pelo IBGE para o ano de 2019.

Analisando o Gráfico 4 nota-se que, os municípios de União, Nazária, Monsenhor Gil, Lagoa do Piauí, Lagoa Alegre, José de Freitas, Coivaras, Curralinhos, Beneditinos e Altos registravam taxas iguais ou superiores a 50% dos domicílios com rendimento mensal de até meio salário-mínimo. Ressalta-se que o salário-mínimo, em 2010, correspondia a 510 R\$, sendo assim, o ganho mensal dos domiciliares dos entes supracitados equivalia a metade desse valor, ou seja, 255 R\$.

Gráfico 04- Rendimento nominal mensal per capita de até ½ salário-mínimo em 2010



Fonte: IBGE, 2010

Analisando o gráfico nota-se que, os municípios de União, Nazária, Monsenhor Gil, Lagoa do Piauí, Lagoa Alegre, José de Freitas, Coivaras, Curralinhos, Beneditinos e Altos registravam taxas iguais ou superiores a 50% dos domicílios com rendimento mensal de até meio salário-mínimo. Ressalta-se que o salário-mínimo, em 2010,

correspondia a 510 R\$, sendo assim, o ganho mensal dos domiciliares dos entes supracitados equivalia a metade desse valor, ou seja, R\$255,00.

O caso mais emblemático é o apresentado por Pau D' arco do Piauí, registrando o maior percentual dentre todos os entes federativos do arranjo, contabilizando 62,9% dos domiciliares com rendimento mensal de meio salário-mínimo. Além disso, o município em termos de quantitativo populacional apresenta pouco mais de três mil e quinhentos habitantes, com reduzida taxa de urbanização conforme os dados disponibilizados pelo último censo demográfico.

Os menores percentuais de rendimento mensal foram apresentados por Teresina, Timon – MA e Demerval Lobão, registrando respectivamente 38,9%, 44,5%, e 48,9%. Os resultados obtidos refletem a maior dinamicidade econômico desses espaços. No entanto, a situação de Miguel Leão difere da registrada pelos municípios citados anteriormente, pois mesmo apresentando uma taxa semelhante (49,1%) o seu dinamismo reflete uma realidade socioespacial distinta. De fato, o espaço regional da Região Integrada apresenta intensos contrastes econômicos e sociais.

O representante do governo federal critica a lógica de alocação de recursos da PNDR (Política Nacional de Desenvolvimento Regional) com base nas tipologias destacadas. Segundo ele, o processo não consegue efetivamente alcançar as áreas que necessitam de atendimento prioritário, nem estabelece instrumentos ou ações para as áreas consideradas estagnadas de acordo com a classificação. Nesse sentido, os critérios adotados podem mascarar a realidade e não dimensionar formas de orientação das políticas de forma adequada.

Não temos uma definição, como, por exemplo “para a área mais dinâmica, temos tal programa” ou “para essa área mais estagnada, esse outro programa”. Isso nunca foi feito. Essa classificação está servindo apenas para o banco não ser penalizado pelos órgãos de controle, pois, de acordo com o estabelecido, o dinheiro não deve ser destinado aos municípios classificados como alta renda. Do ponto de vista da política pública, não temos uma agenda de programas que estejam aderentes ou estejam convergindo na tentativa de solucionar os problemas. Cria-se uma classificação na qual não se busca entender os fundamentos que levaram ao seu estabelecimento (REPRESENTANTE DO GOVERNO FEDERAL, julho/2021)

Com base no exposto, as ações previstas pela política regional, que são o principal suporte para a alocação de recursos na região integrada da Grande Teresina, enfrentam desafios em sua efetiva execução. Esses desafios não se limitam apenas

à falta de consideração dos aspectos que configuram a dinâmica socioespacial, mas também envolvem outra lógica que afeta um aspecto essencial para qualquer arranjo institucional: o fornecimento de recursos. Nesse sentido, confirma-se a manutenção da capital piauiense como detentora e concentradora da dinâmica do processo, sendo também o espaço "prioritário" para a alocação de recursos. Isso contribui para o agravamento das assimetrias entre os espaços da aglomeração urbano regional de Teresina, bem como para a falta de dinamismo em outros espaços da RIDE.

4.3 RIDE – GRANDE TERESINA: O MODELO DE GESTÃO EM DISCUSSÃO

A Região Integrada de Desenvolvimento foi criada por meio da Lei Complementar nº 112, de 19 de setembro de 2001, e regulamentada pelo Decreto nº 4.367, de 9 de setembro de 2002, englobando municípios do Estado do Piauí e do Estado do Maranhão. A institucionalidade de uma região integrada prevê a articulação de ações de planejamento e gestão que envolvam os três níveis de governo. Entretanto, essa perspectiva, na prática, não acontece como deveria.

É evidente a dificuldade em se trabalhar a articulação nos três níveis federativos, mas em se tratando das RIDEs, a ação estadual e federal deveria avançar no estímulo à cooperação entre os municípios, em um maior envolvimento dos estados e na concepção de que a RIDE é um instrumento da ação pública, que precisa ser apropriado pelos segmentos sociais locais (AZEVEDO; ALVES, 2010, p. 100).

Como abordado na citação acima, existem dificuldades em se efetivar um trabalho articulado entre os três níveis federativos. Algumas das razões para que isso aconteça podem estar relacionadas, por exemplo, com os seguintes fatores: conflitos de ordem política; jogos de interesses; ausência de mecanismos claros de comunicação; falta de visão de complementariedade com os planos estaduais e federais, bem como das possibilidades concretas de ações que venham a promover melhorias para a população ou mesmo o desconhecimento da sociedade civil de sua importância.

A partir dessas hipóteses, constatamos que inúmeras podem ser as dificuldades enfrentadas, que, por sua vez, podem se expressar em maior ou menor intensidade em cada uma das RIDEs, muito embora seja possível que algumas das situações apresentadas sejam uma constância. Nesse caso, nosso enfoque buscou

analisar a realidade da RIDE – Grande Teresina. A região integrada em questão ao englobar espacialidades do Piauí e do Maranhão, com destaque para a capital piauiense, ao mesmo tempo que apresenta um potencial econômico e estratégico, a RIDE enfrenta desafios significativos que comprometem sua efetividade e cooperação entre os entes federativos envolvidos.

A falta de cooperação entre os espaços que compõem a RIDE - Grande Teresina gera uma ausência de diálogo e articulação entre os gestores municipais, o que dificulta a implementação de ações conjuntas e a busca por soluções compartilhadas. Essa perspectiva é confirmada pelo representante da gestão municipal de Teresina, que destaca a baixa “[...] articulação política entre os municípios da região”. Apoiando essa afirmação, o representante da gestão municipal de Nazária também ressalta uma escassa “[...] articulação entre os municípios da região integrada”.

Essa falta de cooperação prejudica a harmonização de políticas públicas e a otimização dos recursos disponíveis, resultando em uma fragmentação das ações e uma subutilização do potencial da região, a qual já é marcada por espacialidades com interesses e necessidades distintas. Isso frequentemente dificulta a articulação conjunta de políticas públicas e a busca por soluções compartilhadas. Essas dificuldades são evidenciadas nas declarações dos representantes da gestão municipal de Nazária e Lagoa Alegre, que ressaltam a presença mais acentuada e atual dessa problemática.

Na verdade, nós não temos articulação entre os municípios da RIDE para a solução de nenhum problema. Estou prefeito há 4 anos e meio e nunca se discutiu, nunca... Se reuniu para se discutir, para se ter solução de problemas da RIDE, então a resposta é que não existe (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE NAZÁRIA, agosto 2021).

Quando se trata de integrar as "municipalidades", a questão é ainda pior, já que não há muito interesse em traçar políticas públicas que sejam capazes de planejar a integração em termos de regionalidade. Cada gestor se comporta de acordo com os seus interesses (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE LAGOA ALEGRE, novembro/2021).

Essa falta ou inexistência de maiores articulações entre os entes federativos fragiliza o processo de elaboração de ações e o compartilhamento de uma gestão na tomada de decisões, o que gera outras problemáticas. Como consequência dessa situação, o gestor, ao não obter apoio entre seus pares, acaba se isolando, o que é ampliado por questões de ordem político-partidária.

Dessa forma, o federalismo, que deveria promover a cooperação, acaba potencializando o oposto, criando uma cultura de falta de colaboração. O representante do governo estadual reitera a perspectiva de isolamento e acrescenta que a integração entre os entes envolve diferentes escalas: "É comum o município pensar apenas em seu território. No entanto, o desenvolvimento local depende de sua integração com o regional e sua inserção nas escalas superiores".

A promoção da cooperação entre os entes federativos envolve uma ampla variedade de situações, que vão além da integração dos aspectos institucionais, abrangendo também a integração de serviços e a complementaridade das funções urbanas. Essas questões se tornam ainda mais evidentes e apresentam diferentes níveis de complexidade para os entes que possuem menor poder de atuação e capacidade administrativa, necessitando da cooperação para lidar com desafios que não podem ser resolvidos de forma isolada, mas sim de maneira integrada. O relato do representante da gestão municipal de Nazária ilustra essa realidade, que não se restringe apenas à sua localidade, mas serve como referência para outras realidades semelhantes, especialmente para aquelas distantes do centro regional mais dinâmico, que é a aglomeração urbano regional de Teresina. "As dificuldades que nós temos como pequeno município de resolver alguns problemas... Eles só seriam resolvidos se houvesse integração entre os municípios envolvidos ou a participação do estado" (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE NAZÁRIA, agosto 2021).

As dificuldades apontadas pelos entes federativos são significativas, mas não são intransponíveis. A superação dessas barreiras na implementação de um modelo de gestão e planejamento voltado para atender às necessidades regionais do território nacional requer uma compreensão abrangente do processo como um todo, sem negligenciar um aspecto em detrimento de outro. Conforme ressaltado pelo representante da gestão municipal de Beneditinos, é necessário promover uma sinergia entre todas as partes envolvidas.:

Na nossa opinião, a estratégia que reforçaria a efetividade da atuação conjunta dos três entes seria a integração das forças políticas que visasse à convergência sinérgica em atingir o desenvolvimento da região como um todo, independentemente da cor partidária. Trata-se, pois, do que já citamos antes: é necessário aprendermos a pensar conjuntamente, em prol da totalidade – neste caso, das grandes regiões integradas (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE BENEDITINOS, agosto /2021).

A falta de cooperação entre os entes federativos, como mencionado anteriormente, resulta em um cenário fragmentado em que cada município busca atender às suas demandas de forma isolada, sem considerar o impacto nas demais localidades da região. Isso prejudica a harmonização e a implementação de projetos e programas integrados, que poderiam trazer benefícios para toda a RIDE - Grande Teresina. É importante ressaltar que questões político-administrativas, impulsionadas por disputas políticas e interesses partidários, muitas vezes prevalecem sobre o interesse coletivo, gerando falta de diálogo e comprometimento com a integração regional. Essa situação dificulta a construção de uma visão comum para o desenvolvimento da RIDE - Grande Teresina e interfere na tomada de decisões conjuntas dentro do arranjo institucional.

Outro aspecto a ser destacado é a falta de mecanismos eficientes de governança e coordenação regional. A ausência de instâncias de governança capazes de articular os diversos atores envolvidos e promover a cooperação entre eles contribui para a fragmentação das ações e a ineficácia das políticas implementadas.

A ausência de uma instância de governança na RIDE Grande Teresina reflete a falta de um órgão ou entidade responsável por promover a articulação entre os municípios envolvidos, o governo estadual, o governo federal e outros atores relevantes. Essa lacuna dificulta a coordenação das ações e a definição de diretrizes comuns para o desenvolvimento da região. Embora tenha sido criado um conselho deliberativo para a RIDE - Grande Teresina em 17 de maio de 2013, conforme preconiza a lei, não há, no entanto, uma efetiva participação e coordenação entre as partes envolvidas (TERESINA, 2019; SILVA, 2020). Essa instância de governança seria fundamental para coordenar e articular as ações e políticas voltadas ao desenvolvimento regional, desempenhando um papel crucial na promoção da integração e na definição de diretrizes comuns para a RIDE.

O conselho da RIDE Grande Teresina foi estabelecido com base na legislação específica que regulamenta a criação e o funcionamento das RIDEs. Sua composição é multistitucional e envolve representantes dos municípios abrangidos, do governo estadual, do governo federal e de outros atores relevantes, como a sociedade civil e o setor empresarial.

No entanto, de acordo com o relato do representante da gestão municipal de Teresina, essa instância de representação foi pouco efetiva em suas atribuições, pois a composição do conselho envolve os três níveis de governo, tornando desafiador

conciliar as agendas e dificultando o diálogo, que acaba sendo deficiente ou quase inexistente. Além dessa dificuldade, em nenhum dos níveis governamentais há um espaço específico dedicado a lidar com as questões que permeiam o arranjo institucional, deixando-o desamparado.

[...] Teve três reuniões em 20 anos, alguma coisa assim. A governança – para você ter todos os entes juntos conversando – é extremamente complexa, seja por questões de prioridade, especialmente do governo federal, pois ele está distante... Precisa se deslocar [...] Então, essa própria governança fica a cargo de pessoas que não necessariamente se dedicam a esse tema; em nenhum dos entes (nem na prefeitura, nem no governo estadual), existem pessoas exclusivas responsáveis pelo assunto; por exemplo, surgiu um problema, vamos marcar daqui a um mês para discutirmos [...]. Como não há isso, ela [a RIDE] “morre por inanição”, por falta de interesse dos entes, já que ela não é efetiva (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE TERESINA, agosto/2021).

Além disso, a ausência de uma instância de governança compromete a capacidade de mobilização de recursos para a região. A captação de investimentos, tanto públicos quanto privados, é prejudicada pela falta de uma estrutura organizada que possa promover a atração de recursos e coordenar as ações necessárias para viabilizar projetos de desenvolvimento regional. O representante do governo federal também ressalta a carência de uma instância de governabilidade, evidenciando que mesmo dentro do âmbito governamental federal há uma espécie de "orfandade" no que diz respeito ao aparato federal para coordenar as regiões integradas.

O diálogo horizontal do governo federal é muito ruim, não há uma instância de governança... foi criada uma Câmara pela nova PNDR publica em 30 de maio de 2019, e, até o presente momento, só teve uma única reunião. Essa câmara seria responsável por deliberar a aplicação de recursos do governo federal nas áreas prioritárias, onde se inclui as RIDEs. A governança interna do MDR em relação às RIDEs é muito ruim, pois ela já esteve dentro do MI; depois, por meio de acordo informal, foi para CODEVASF-PI [para o caso específico da RIDE – Grande Teresina]. Na atual gestão, tem uma parte na secretaria executiva do MDR e a secretaria executiva da RIDE é da SUDENE. Essa situação cria uma dificuldade para que os entes subnacionais entendam com quem eles devem dialogar (REPRESENTANTE DO GOVERNO FEDERAL, julho/2021)

Atrelada a essa falta de amparo das instâncias definidas por lei, responsáveis por coordenar e oferecer suporte aos entes sob seu comando, surge o desafio da

sobreposição de instâncias na RIDE – Grande Teresina, que abrange não apenas a região integrada, mas também os chamados territórios de desenvolvimento piauiense. Essa política pública foi implementada como estratégia de descentralização das ações governamentais e promoção do desenvolvimento territorial, levando em consideração as características e potencialidades de cada região.

A criação dos Territórios de Desenvolvimento teve origem no final da década de 1990, como resultado de discussões e debates sobre a necessidade de superar desigualdades regionais e promover um desenvolvimento mais equilibrado no país. Essa abordagem territorial parte do princípio de que as características socioeconômicas, culturais e ambientais de cada região devem ser consideradas na definição de políticas públicas e na implementação de ações de desenvolvimento.

No caso do Piauí, ocorre uma sobreposição de instâncias nos espaços que compõem o arranjo institucional, onde o governo federal atua como principal articulador, enquanto os territórios de desenvolvimento são mantidos e ligados à esfera estadual. Como resultado, ambas as instituições possuem atribuições e responsabilidades sobre o mesmo território. Nesse contexto, é comum encontrar sobreposição de competências e dificuldades na coordenação das ações, o que também afeta a efetividade das políticas implementadas na RIDE Grande Teresina. O representante do governo estadual concorda com essa análise e destaca as dificuldades enfrentadas na gestão da RIDE, como mencionado no relato:

A primeira dificuldade é a sobreposição de instâncias de planejamento regional/territorial. Existe no estado a Lei do Planejamento participativo 87/2007, que cria os territórios de desenvolvimento e que é seguida pela gestão estadual como norteadora do desenvolvimento regional. Essa malha se sobrepõe à RIDE, que é conduzida pelo governo federal. Cabe, aqui, ressaltar que o município de Teresina participa da RIDE, mas não tem participado das deliberações do Território Entre Rios, no qual está incluído (REPRESENTANTE DO GOVERNO ESTADUAL, setembro/2021).

A existência dos territórios de desenvolvimento dentro da RIDE Grande Teresina amplia as dificuldades, inclusive para promover a cooperação entre os entes federativos, uma vez que esses territórios são espaços delimitados nos quais são realizadas ações específicas para impulsionar o desenvolvimento regional, tendo o governo estadual como mediador nesse processo. No caso do Piauí, compreendem-se 15 Territórios de Desenvolvimento: Cocais, Vale do Sambito, Entre Rios, Vale dos

Rios Piauí e Itaueira, Vale do Rio Guaribas, Chapadas do Extremo Sul Piauiense, Carnaubais, Vale do Canindé, Vale do Rio Longá, Serra da Capivara, Vale dos Rios Parnaíba e Itapecuru, Tabuleiros do Alto Parnaíba, Serra da Ibiapaba, Serra do Quilombo e Vale do Rio Piauí.

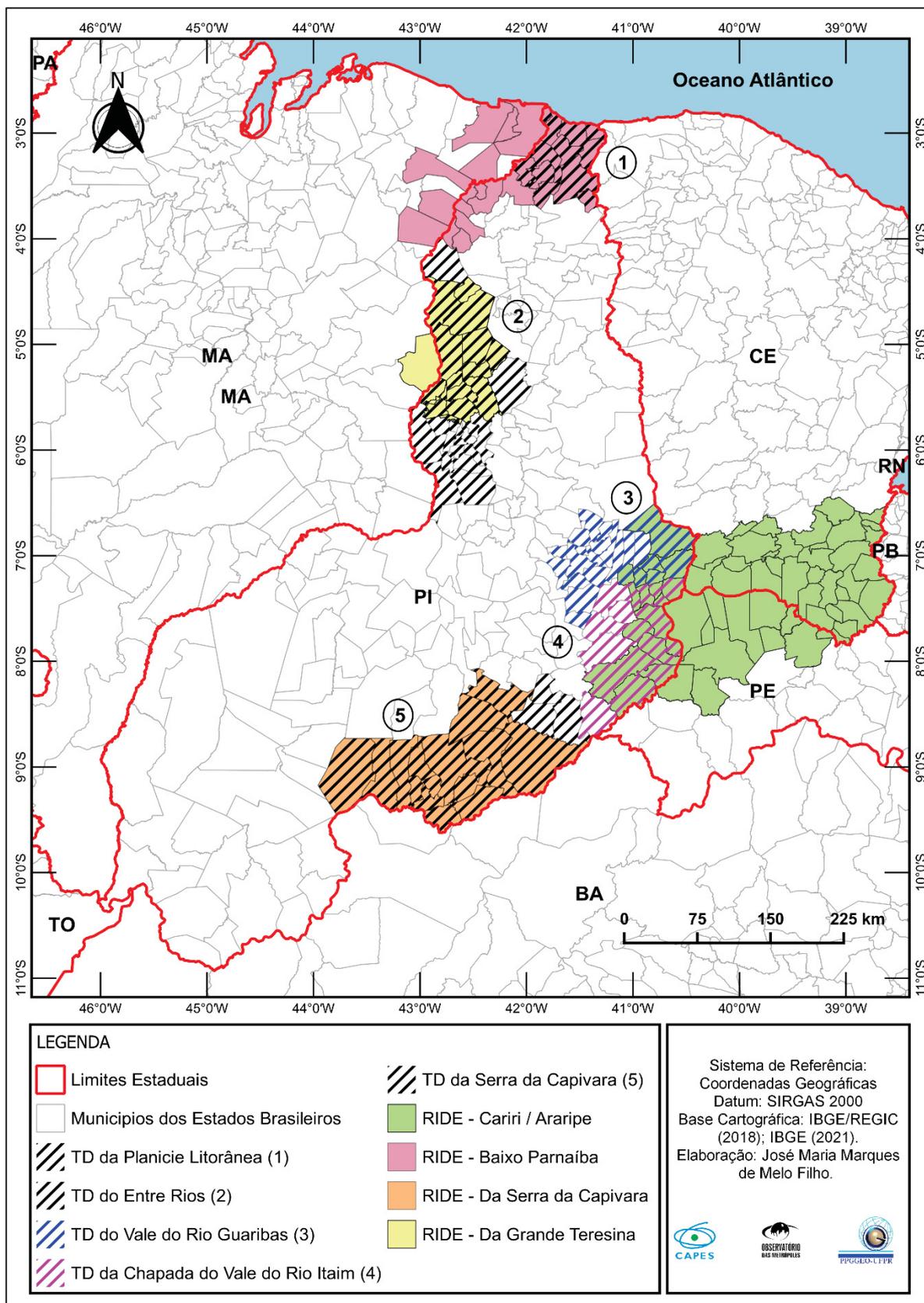
A sobreposição de instâncias de governança resulta em deficiências na definição de competências e na coordenação das ações, o que teoricamente levaria à duplicação de esforços, desperdício de recursos e falta de foco nas demandas prioritárias da RIDE Grande Teresina, caso as instâncias institucionais obtivessem sucesso em sua efetivação. Além disso, essa sobreposição pode fragmentar as políticas públicas, com diferentes órgãos e entidades atuando de forma desarticulada e sem uma visão integrada para o desenvolvimento regional.

Essa sobreposição de instâncias entre territórios de desenvolvimento e a região integrada também pode gerar conflitos e disputas por recursos e poder entre os envolvidos. A falta de coordenação efetiva e de mecanismos de governança adequados pode intensificar essas disputas, prejudicando o planejamento e a implementação de ações conjuntas na RIDE. O relato do representante da gestão municipal de Teresina confirma essa situação de acirramento de disputas para atender aos interesses individuais:

Aliás, tem esse outro problema: o sistema de governança da RIDE não é interessante nem para Teresina – PI nem Timon – MA, que são os mais interessados; eles ficam a reboque, pois, se em uma decisão polêmica o governo estadual quiser obter votos a seu favor, é muito mais fácil capturar os prefeitos de Coivaras – PI e de Pau D’arco – PI, para conseguir alcançar seus objetivos (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE TERESINA, agosto/2021).

A sobreposição de instâncias no território do Piauí afeta não somente a RIDE Grande Teresina, mas também as regiões integradas propostas por meio de projetos de leis que não foram efetivados. As municipalidades envolvidas nesses arranjos lidam desde sua gênese com a dualidade de entidades, uma de natureza federal e outra de âmbito estadual. Nesse processo, é a esfera estadual que exerce maior influência e controle, dada sua maior proximidade com as localidades em questão (Mapa 24).

Mapa 24 – Sobreposição entre Territórios de Desenvolvimento, a RIDE – Grande Teresina e as propostas de arranjos institucionais para o Piauí



Fonte: Elaboração Própria, 2022.

Em relação à condução dos aspectos de gestão do território, surgem as seguintes complexidades. Primeiramente, temos a questão ligada ao espaço da região integrada, que propõe o estabelecimento de uma gestão de cooperação em três níveis de governo. Além disso, há também a necessidade de estabelecer uma governança entre o estado e os municípios envolvidos. Essa gestão interfederativa busca promover a cooperação e a articulação entre o governo estadual e os municípios da região. Com todas essas dimensões e relações envolvidas, o estabelecimento da governança torna-se complexo e conturbado, devido às diferentes competências e interesses dos diversos entes governamentais.

O Mapa 24 apresenta as regiões integradas com sobreposição dos territórios de desenvolvimento. Para superar esse desafio, é necessário fortalecer a governança regional, promovendo a articulação entre as diferentes instâncias e atores envolvidos. A definição clara de competências e responsabilidades, bem como a criação de mecanismos de coordenação e diálogo, são fundamentais para evitar sobreposições e conflitos.

O arranjo da RIDE - Grande Teresina está sobreposto ao Território de Desenvolvimento chamado Entre Rios. Além disso, a proposta de lei para a criação do arranjo interfederativo, conhecido como RIDE do Baixo Parnaíba, caso tivesse sido aprovada, abrangeria municípios pertencentes ao território de desenvolvimento da Planície Litorânea. Por fim, as propostas de lei para a criação dos arranjos institucionais da Serra da Capivara e Cariri/Araripe abrangeriam municípios dos territórios de desenvolvimento do Vale do Rio Guaribas, da Chapada do Vale do Rio Itaim e da Serra da Capivara.

Outro desafio enfrentado pela RIDE Grande Teresina é a falta de financiamento adequado para projetos e programas de desenvolvimento regional. A escassez de recursos compromete a implementação de infraestrutura, a promoção de atividades econômicas e a melhoria dos serviços públicos essenciais. Sem investimentos suficientes, os municípios da RIDE têm dificuldade em alavancar seu desenvolvimento e em enfrentar os problemas socioeconômicos que afetam a região. As verbalizações dos representantes do governo federal, da gestão municipal de Teresina, Beneditinos e Altos asseveram essa perspectiva:

Um segundo ponto é a questão do financiamento, pois não adianta ter boas ideias... Nem todas as ideias consignadas nos planos são boas,

mas algumas delas são interessantes. Há vida muito inteligente nos municípios e algumas “coisas” que eles pontuam são interessantes... Só que não temos o dinheiro para a alocação da política regional (REPRESENTANTE DO GOVERNO FEDERAL, julho/2021)

para que serve um plano de desenvolvimento se não vai haver recursos? O Ministério não possui recursos para aportar esse tipo de “coisa” e, ao mesmo tempo, a governança dos investimentos em termos de esfera federal é destinada para os estados ou municípios (REPRESENTANTE GESTÃO MUNICIPAL DE TERESINA, agosto/2021)

Os maiores entraves para ações de cooperação entre União, estados e municípios podem ser resumidos, principalmente, no apoio e no engajamento político. Havia uma dissonância entre os interesses e os poderes políticos para alocar recursos do Orçamento Geral da União – OGU. Isso fez com que a RIDE – Grande Teresina, na minha gestão, só existisse no papel. Ao contrário de outras RIDEs nas quais toda a região se desenvolveu, pelo fato de esta ter recebido recursos (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE BENEDITINOS, agosto /2021).

Os municípios organizados deveriam pressionar e, ao mesmo tempo, divulgar para as suas populações quais são os projetos da RIDE e a importância para a vida do cidadão e identificar os responsáveis que necessitam ter uma maior responsabilidade para a captura de recursos para a execução dos projetos, garantindo a realização deles em cada um dos municípios. Com isso, cresce o país, cresce o estado e há a melhoria da economia e da qualidade de vida dos municípios (REPRESENTANTE DA GESTÃO MUNICIPAL DE ALTOS, agosto /2021).

Além disso, os conflitos de ordem político-partidária também impactam a efetividade da RIDE. Disputas políticas entre os governantes municipais muitas vezes se sobrepõem aos interesses coletivos, dificultando a cooperação e a busca por soluções conjuntas. Esses conflitos prejudicam a implementação de políticas públicas eficientes e a adoção de medidas estratégicas para o desenvolvimento regional.

A captação de recursos para os entes federados da RIDE também se apresenta como um desafio significativo. A reduzida captação de recursos externos, seja por meio de convênios, parcerias ou investimentos, limita a capacidade dos municípios em promover investimentos e desenvolver projetos de grande impacto regional. A dependência de recursos próprios muitas vezes não é suficiente para suprir as demandas da região, resultando em um ciclo de escassez e limitações para o desenvolvimento regional.

Diante dessas dificuldades, é necessário um esforço conjunto dos entes federativos, governantes e sociedade civil para superar os desafios e promover uma

maior integração e efetividade da RIDE Grande Teresina. É preciso fortalecer a cooperação entre os municípios, buscar fontes alternativas de financiamento, promover o diálogo e a articulação política, e estabelecer estratégias de captação de recursos mais eficientes.

A superação desses obstáculos e a efetivação da RIDE Grande Teresina como um espaço de desenvolvimento regional requerem um comprometimento conjunto, visando o bem-estar da população e o crescimento sustentável da região. Somente por meio da cooperação, eficiência na gestão, investimentos adequados e uma visão de longo prazo será possível alcançar os objetivos de desenvolvimento e promover o pleno potencial da RIDE.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A compreensão do fenômeno urbano requer o reconhecimento de novas espacialidades, especialmente quando se analisa aglomerações urbanas. Nesse sentido, é necessário ir além da análise da capital piauiense e compreender as dinâmicas urbanas presentes em todos os espaços urbanos que compõem a região integrada em questão.

Observa-se uma discordância entre a instituição legal da região integrada e sua dinâmica socioespacial, o que acarreta em desafios para a gestão e ineficiência do modelo de criação de Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDEs).

A instituição de uma RIDE visa promover o desenvolvimento regional e a integração entre municípios, porém, quando essa estrutura não é capaz de acompanhar as dinâmicas socioespaciais, ocorre uma desarticulação das ações de gestão e um distanciamento entre o planejamento e a realidade vivenciada no território.

As dinâmicas socioespaciais são complexas e influenciadas por uma série de fatores, como economia, demografia, cultura e infraestrutura. Cada município dentro da região integrada possui suas particularidades e necessidades específicas, o que demanda uma abordagem mais integrada e flexível por parte dos gestores.

A falta de alinhamento entre a instituição legal da RIDE e as dinâmicas socioespaciais pode resultar em dificuldades na implementação de políticas públicas, na distribuição de recursos e na articulação entre os municípios. Isso pode levar a uma gestão fragmentada e ineficiente, sem conseguir atender de forma adequada às demandas locais.

Além disso, a falta de consideração das dinâmicas socioespaciais pode resultar em desigualdades territoriais, com concentração de investimentos e desenvolvimento apenas em determinadas áreas, deixando outras regiões desfavorecidas e marginalizadas.

Para superar esses desafios, é necessário um olhar mais atento às dinâmicas socioespaciais e uma maior participação da sociedade civil e dos atores locais na definição das políticas e na gestão dos territórios. É preciso promover uma maior integração entre os municípios, estimular a cooperação e buscar soluções conjuntas para os problemas comuns.

A compreensão das dinâmicas urbanas inerentes ao espaço urbano que compõe a aglomeração em análise, para além da capital, é essencial para uma gestão mais eficiente e sustentável das RIDEs. Somente através de uma abordagem integrada, que leve em consideração a diversidade e as particularidades de cada município, será possível alcançar um desenvolvimento regional equilibrado e promover uma melhor qualidade de vida para toda a população.

Ademais, é importante ressaltar que as estratégias e intervenções orientadas pelos mecanismos de cooperação têm se mostrado insuficientes para promover um desenvolvimento equilibrado e sustentável nas regiões. Isso ocorre devido à desarticulação dos agentes envolvidos, o que resulta em diferenciações no uso e na reprodução do espaço, bem como em uma relativa ausência de planejamento urbano regional.

A cooperação entre diferentes atores e instituições é fundamental para a construção de um ambiente favorável ao desenvolvimento socioeconômico e territorial. No entanto, muitas vezes, observa-se uma falta de articulação e integração entre esses agentes, o que compromete a efetividade das estratégias implementadas.

A desarticulação dos agentes pode ser causada por diversos fatores, como interesses conflitantes, falta de comunicação e coordenação, ausência de liderança e governança inadequada. Essa falta de coesão e colaboração compromete a implementação de projetos e ações conjuntas, impedindo a maximização dos resultados e a promoção de um desenvolvimento mais equitativo.

Como consequência dessa desarticulação, ocorre uma diferenciação no uso e na reprodução do espaço. Alguns atores e áreas podem se beneficiar mais das estratégias de cooperação, enquanto outros ficam à margem, sem acesso aos recursos e oportunidades disponibilizados. Isso gera um aprofundamento das desigualdades territoriais, perpetuando um cenário de exclusão e marginalização.

Além disso, a relativa ausência de planejamento urbano regional contribui para a fragmentação e desordem do espaço. Sem uma visão integrada e sistêmica, as intervenções podem ser pontuais e desarticuladas, sem considerar as interdependências e as conexões entre os diferentes territórios. Isso dificulta a construção de uma região mais coesa, com infraestrutura adequada, preservação ambiental e qualidade de vida para todos os seus habitantes.

Para superar esses desafios, é necessário fortalecer os mecanismos de cooperação, promovendo uma maior articulação entre os atores envolvidos. Isso

implica no estabelecimento de espaços de diálogo e negociação, na construção de parcerias sólidas e na definição de objetivos comuns. Além disso, é fundamental investir em governança efetiva, com lideranças comprometidas e capacidade de mobilizar os recursos necessários. Não se pode esquecer a questão da captação de recursos financeiros direcionados para atender às demandas dos entes que compõem a institucionalidade regional.

O planejamento urbano regional também deve ser priorizado, levando em consideração a interdependência dos territórios e a busca por um desenvolvimento mais equitativo e sustentável. Isso envolve a elaboração de planos e diretrizes que orientem o crescimento urbano de forma integrada, considerando aspectos sociais, econômicos, ambientais e culturais.

A superação da desarticulação dos agentes e da ausência de planejamento urbano regional é um desafio complexo, que exige esforços conjuntos e contínuos. É fundamental que os diferentes atores, sejam eles governos, instituições, organizações da sociedade civil ou setor privado, reconheçam a importância da cooperação e do planejamento para promover um desenvolvimento mais justo e sustentável.

Somente através de uma abordagem integrada, que valorize a participação e o diálogo entre os diversos interessados, será possível superar as barreiras da desarticulação e promover transformações positivas nos espaços urbanos e regionais. Isso contribuirá para a construção de cidades e regiões mais inclusivas, resilientes e capazes de enfrentar os desafios do século XXI.

A compreensão das dinâmicas urbanas submetidas à lógica do processo de metropolização do espaço é fundamental para qualificar a aglomeração urbano regional de Teresina e compreender como isso interfere no funcionamento do modelo de região integrada criado. A metropolização representa um conjunto de transformações socioespaciais e econômicas que ocorrem nas grandes cidades e suas áreas de influência, resultando em uma concentração de população, atividades e infraestruturas.

Nesse contexto, as interações não hierárquicas entre os centros urbanos que compõem a aglomeração urbano regional de Teresina desempenham um papel crucial. Ao contrário de uma estrutura rígida e hierarquizada, essas interações são marcadas por fluxos complexos e dinâmicos, que envolvem trocas econômicas, sociais e culturais entre os diferentes centros urbanos. Essas interações podem

ocorrer tanto dentro de um mesmo estado ou região como entre diferentes estados ou regiões.

No entanto, a compreensão dessas interações e da complexidade urbana subjacente a esse fenômeno nem sempre é adequadamente abordada pelos gestores públicos. Muitas vezes, há uma tendência a se concentrar apenas nas dinâmicas e demandas locais, sem considerar as conexões e interdependências com outros centros urbanos. Isso pode levar a uma visão fragmentada e limitada do território, comprometendo a eficiência e eficácia das ações de gestão e planejamento.

Os desafios impostos pela gestão e planejamento territorial que ultrapassa os limites administrativos são numerosos. Um dos principais desafios é promover uma maior articulação entre os diferentes níveis de governo e instituições, buscando a cooperação e coordenação das ações. Isso implica em superar as barreiras burocráticas e promover espaços de diálogo e negociação que permitam a construção de uma visão compartilhada e integrada do território.

Além disso, é necessário considerar a complexidade das relações e fluxos entre os centros urbanos, levando em conta as especificidades de cada localidade e as demandas e necessidades das populações envolvidas. Isso requer a adoção de abordagens flexíveis e adaptativas, que considerem as particularidades de cada área e promovam uma gestão participativa e democrática.

Outro desafio é o desenvolvimento de instrumentos de planejamento territorial que sejam capazes de abranger a escala regional e integrar as múltiplas dimensões do desenvolvimento urbano. Isso implica em superar as limitações dos limites administrativos e adotar uma abordagem mais abrangente, que leve em consideração as relações e interdependências entre os diferentes centros urbanos. Além disso, é importante promover a utilização de formas de gestão do território que compreendam a realidade regional, com base em instrumentos já previstos em lei, tais como contratos de gestão e parcerias público-privadas interfederativas, como exemplos desses instrumentos.

As dinâmicas urbanas são constantemente dimensionadas e conformadas por diferentes abordagens teórico-conceituais que buscam compreender suas lógicas no espaço geográfico. Através de uma perspectiva multidisciplinar, essas abordagens exploram aspectos como a formação e transformação do espaço urbano, as relações sociais e econômicas, as práticas culturais e as políticas públicas que moldam as cidades.

No contexto da aglomeração urbana em estudo, é fundamental compreender seu dinamismo urbano, que se manifesta através de sua dinâmica populacional, socioeconômica e de mobilidade espacial. A aglomeração concentra uma grande quantidade de pessoas, atividades econômicas e fluxos de pessoas e mercadorias, o que gera interações complexas e oportunidades de desenvolvimento. É importante analisar as relações entre os diversos centros urbanos que compõem a aglomeração, bem como sua inserção no contexto regional, considerando as interdependências e as disparidades socioeconômicas.

No processo de criação da região integrada em estudo, é necessário distinguir entre o processo de natureza espacial e o processo de natureza institucional. O processo espacial refere-se às dinâmicas territoriais, como a proximidade geográfica, os fluxos de pessoas e mercadorias, e as interações sociais e econômicas. Já o processo institucional envolve a criação de instituições e mecanismos de cooperação entre os atores envolvidos, como governos municipais, estaduais e federais, organizações da sociedade civil e setor privado. Esses processos interagem e influenciam mutuamente a conformação da região integrada, afetando sua gestão e planejamento.

No entanto, a criação e implementação das ações de gestão e planejamento urbano e regional para a região integrada podem enfrentar diversas dificuldades e deficiências. A falta de integração entre os diversos atores e níveis de governo pode dificultar a cooperação e a coordenação das ações, comprometendo a eficácia das políticas públicas. Além disso, a escassez de recursos financeiros e técnicos, a burocracia excessiva e a falta de capacitação dos gestores podem representar obstáculos para a elaboração e implementação de ações efetivas.

As deficiências na elaboração e implementação das ações de gestão e planejamento urbano e regional também podem estar relacionadas à falta de participação da sociedade civil e de mecanismos de governança democrática. A ausência de espaços de diálogo e negociação entre os diferentes atores envolvidos pode comprometer a legitimidade e a efetividade das ações, gerando conflitos e desigualdades territoriais.

Diante dessas questões, é essencial promover uma abordagem integrada e participativa na gestão e planejamento da região integrada, envolvendo todos os atores relevantes e considerando as particularidades locais. É necessário fortalecer as instituições e os mecanismos de cooperação, superando as barreiras burocráticas

e promovendo a articulação entre os diferentes níveis de governo. Além disso, é fundamental investir na capacitação dos gestores e na promoção da participação cidadã, garantindo uma governança mais inclusiva e eficiente. Somente dessa forma será possível superar as dificuldades e alcançar uma gestão e planejamento urbano e regional mais eficazes e sustentáveis para a região integrada em estudo.

6. REFERÊNCIAS

ABRUCIO, Fernando L.; SANO, Hironobu. **Associativismo Intergovernamental: experiências brasileiras**. Brasília: Fundação Instituto para o Fortalecimento das Capacidades Institucionais - IFCI; Agência Espanhola de Cooperação Internacional para o Desenvolvimento - AECID; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG; Editora IABS, 2013.

ALVES, Vicente Eudes Lemos. As bases históricas da formação territorial piauiense. **Geosul**. Florianópolis, v. 18, n. 36, p 55-76. 2003. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13577>>. Acesso em: 22 de jul. 2018.

ANDRADE, Reinaldo Santos. Pacto Federativo Brasileiro: Mesorregiões, Rides e Consórcios Públicos. **Scripta Nova**. v. XIV, p. 1-17, 2010. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-17.htm>>. Acesso em 14 de mar. 2018.

ANDRADE. Manuel Corrêa de. **A terra e o homem no Nordeste** – Contribuições ao Estudo da Questão Agrária no Nordeste. 8. ed. Recife: Cortez, 2005.

_____. Manuel Corrêa de. **A questão do território no Brasil**. Hucitec: São Paulo, 2ª ed. 2004.

ARAÚJO, Tânia Bacelar. Nordeste, nordestes: que nordeste? In: **Ensaio sobre desenvolvimento brasileiro. Heranças e Urgências**. Editora Renan: Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www.fundaj.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1956:nordeste-nordestes-que-nordeste-&catid=58:observanordeste acesso em: 20 de jul. 2019.

_____. Tânia Bacelar. Desenvolvimento regional brasileiro e políticas públicas federais no Governo Lula. In: GUIMARÃES, Paulo Ferraz; AGUIAR, Rodrigo Almeida de; MARTINS, Helena Maria; SILVA, Lastres Marcelo Machado da. **Um olhar territorial para o desenvolvimento: Nordeste**. Rio de Janeiro: BNDES, p. 539-560, 2014.

_____. Tânia Bacelar. Nordeste: desenvolvimento recente e perspectivas. Caderno 19. In: SADER, Eduardo (Orgs). **10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma**. São Paulo: Bomtempo, p. 157-171, 2013.

ARAÚJO NETO, Adalgisio Barbosa. **Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV): habitação e espacialização na RIDE Grande Teresina**. 2017. 142 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina (PI), 2017.

ASCHER, François. **Metápolis ou l'avenir des villes**. Paris, Ed. Odile Jacob, 1995.

ATLAS BRASIL. Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/>>. 2018. Acesso em: 27 out. 2018.

AZEVEDO, Heloisa P.; ALVES, Adriana M. Rides – por que criá-las? **Revista Geografias (UFMG)**. Belo Horizonte, v. 6, n. 2, p. 87-101, 2010. Disponível em: <<https://periodicos.ufmg.br/index.php/geografias/article/view/13298>>. Acesso em: 23 set. 2018.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. 7ª ed. São Paulo: Edições 70, 2016.

BEZERRA, Josué Alencar. **A cidade e região de pau dos ferros: por uma geografia da distância em uma rede urbana interiorizada**. 2016. 429 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Ciências e Tecnologias, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2016.

_____, Josué Alencar. Rede Urbana Interiorizada: novas conformações do Território no Nordeste Brasileiro. **Sociedade & Natureza**, v. 32, p. 392-403. 2020. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/43437>. Acesso em: 16 de set. 2020.

BORGES, Gerson Kaio Lima; GONÇALVES, Luiz Antônio Araújo. A urbanização litorânea em Luis Correia – PI In: Encontro Nacional de Geógrafos - ENG, XIX, 2018, Paraíba. **Anais...** João Pessoa: UFPB, 2018. p. 01-22.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información**. Madri: Taurus: Pensamiento, 1997.

BUENO, Paulo Henrique de Carvalho; LIMA, Antônia Jesuíta de. (Re)estruturação urbana de Teresina (PI): uma análise de suas dinâmicas recentes. **Cadernos de Pesquisa Interdisciplinar em Ciências Humanas** v. 16 n. 109, p. 96 -118. 2015

BRANDÃO, Carlos Antônio. **Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global**. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

BRASIL. [Constituição (1967)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1967.

_____. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

_____. **Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento: Volume III Regiões de Referência**. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos – SPI, Brasília: MP, 2008. p.79.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Institui o Estatuto da Cidade. Diário Oficial da União, Brasília, DF, n. 227, 17 jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 12 de maio de 2018.

_____. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.** Institui o Estatuto da Metr pole. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 01 jan. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm>. Acesso em: 12 de maio de 2018.

_____. **Projeto de Lei n  85, de 03 de abril de 1998.** Autoriza o poder executivo a criar a região integrada de desenvolvimento do para e Amapá - RIPAMA e instituir o programa especial de desenvolvimento do delta do rio Amazonas e da outras Providencias. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 03 abril. 1998.

_____. **Projeto de Lei n  94, de 29 de abril de 1998.** Autoriza o poder executivo a criar a região integrada de desenvolvimento do para e Amapá e Pará-RIAPA e instituir o programa especial de desenvolvimento do delta do rio Amazonas e da outras Providencias. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 29 abril. 1998.

_____. **Projeto de Lei n  497, de 19 de agosto de 1999.** Autoriza o poder executivo a criar a região integrada de desenvolvimento do para e Amapá e Pará - RIAPA e instituir o programa especial de desenvolvimento do delta do rio Amazonas e da outras Providencias. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 19 ago. 1999.

_____. **Projeto de Lei n  149, de 11 de agosto de 1998.** Autoriza o poder executivo a criar a região integrada do Alto Madeira e instituir o programa especial de desenvolvimento da grande Porto Velho, nos estados de Rondônia e Amazonas e da outras providencias. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 ago. 1999.

_____. **Projeto de Lei n  42, de 23 de fevereiro de 2000.** Autoriza o poder executivo a criar a região administrativa integrada de desenvolvimento, e instituir o programa especial de desenvolvimento da Foz do Velho Chico. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 fev. 2000.

_____. **Projeto de Lei n  48, de 30 de março de 2000.** Autoriza o poder executivo a criar a região administrativa integrada da Bacia do Rio Itabapoana desenvolvimento, e instituir o programa especial de desenvolvimento da Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento da Bacia do Rio Itabapoana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 30 mar. 2001.

_____. **Projeto de Lei n  200, de 11 de outubro de 2001.** Autoriza o poder executivo a criar a região administrativa integrada de desenvolvimento, e instituir o programa especial de desenvolvimento da Bacia do Rio Doce. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 out. 2001.

_____. **Projeto de Lei n  239, de 8 de novembro de 2001.** Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Amazonas e de Roraima — RIARR, e institui o Programa Especial de Desenvolvimento Autossustentado da Amazônia Ocidental, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 nov. 2001.

_____. **Projeto de Lei n  264, de 27 de novembro de 2001.** Cria a Região Administrativa Integrada e o Programa Especial de Desenvolvimento do Vale do

Ribeira/Guaraqueçaba e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 27 nov. 2001.

_____. **Projeto de Lei nº 265, de 27 de novembro de 2001.** Cria a Região Administrativa Integrada e o Programa Especial de Desenvolvimento da Mata Alagoana e Pernambucana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 27 nov. 2001.

_____. **Projeto de Lei nº 40, de 08 de maio de 2003.** Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Administrativa Integrada do Mato Grosso/Rondônia e o Programa Especial de Desenvolvimento do Noroeste de Mato Grosso e Cone Sul de Rondônia e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 08 maio 2003.

_____. **Projeto de Lei nº 111, de 14 de abril de 2005.** Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento de Macapá e Santana e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento de Macapá e Santana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14 abril 2005.

_____. **Projeto de Lei nº 111, de 14 de abril de 2005.** Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento de Macapá e Santana e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento de Macapá e Santana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14 abril 2005.

_____. **Projeto de Lei nº 122, de 31 de março de 2009.** Dispõe sobre a criação da Região Integrada de Desenvolvimento do Cariri-Araripe (RICA). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 31 mar. 2009.

_____. **Projeto de Lei nº 522, de 25 de novembro de 2009.** Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento de Boa Vista, Alto Alegre, Cantá e Mucajaí e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento de Boa Vista, Alto Alegre, Cantá e Mucajaí. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 25 nov. 2009.

_____. **Projeto de Lei nº 469, de 13 de novembro de 2013.** Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Bico do Papagaio (RIBP) e a instituir o Programa Especial de Desenvolvimento da Região do Bico do Papagaio. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 nov. 2013.

_____. **Projeto de Lei nº 549, de 20 de agosto de 2015.** Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Turismo da Grande Maceió e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Turismo da Grande Maceió e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 ago. 2015.

_____. **Projeto de Lei nº 442, de 21 de novembro de 2018.** Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Vitória. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 21 nov. 2018.

_____. **Projeto de Lei nº 366, de 01 de dezembro de 2014.** Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento e instituir o Programa

Especial de Desenvolvimento no âmbito da mesorregião da Metade Sul do Estado do Rio Grande do Sul. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 01 dez. 2014.

_____. **Projeto de Lei nº 129, de 23 de março de 2018.** 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. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 mar. 2018.

_____. **Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste.** Ministério do Desenvolvimento Regional. Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, Brasília. 2019. p.100.

BRENNER, Neil. Theses on urbanization. In: BRENNER, Neil. **Implosions / explosions towards a study of planetary urbanization.** Nova York: Jovis, 2013. p. 85-114.

BRENNER, Neil; SCHMID, Christian. Towards a new epistemology of the urban? **City.** v. 19, n. 2-3, p.151–182. 2015.

CÂMARA, Rosana Hoffman. Análise de conteúdo: da teoria a prática em pesquisas sociais aplicadas as organizações. **Gerais: Revista Interinstitucional de Psicologia.** Minas Gerais, v.6 n. 2. p.179-191. 2013. Disponível em:< <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/gerais/v6n2/v6n2a03.pdf>>. Acesso em: 22 de jun. 2016.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930 – 1995).** Republicado pela Editora do IE-Unicamp, 1998.

_____, Wilson. Urbanização: sua crise e revisão de seu planejamento. In: **Revista de Economia Política.** v. 9, n 1. São Paulo, p. 62-82, jan./mar. 1989.

CARNEIRO, Eduilson Lívio Neves da Costa. **Dois cidades, uma realidade:** a dinâmica espacial da expansão urbana em Teresina-PI e Timon-MA. 111 p. Tese (Doutorado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – PRODEMA/UFPI, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2021. Disponível em: https://sipac.ufpi.br/sigaa/public/programa/noticias_desc.jsf?lc=en_US&id=619¬icia=397945160. Acesso em: 12 de out. 2019.

CARVALHO, Diana dos Reis C.; VELOSO FILHO, Francisco de Assis. Instituições, Promoção Econômica e Incentivos Locacionais no Estado do Piauí. In: FAÇANHA, Antonio Cardoso; SABOIA, Claudia Maria de Aquino (Ed.). **Geografia: o regional e geoambiental em debate.** Teresina, EDUFPI, 2015. p. 31-54.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CATELAN, Márcio. **Heterarquia Urbana:** Interações espaciais interescares e cidades médias. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

CODEVASF. Companhia de Desenvolvimento dos Vales do Parnaíba e São Francisco. **Plano de Ação Integrado e Sustentável para a RIDE Grande Teresina. Produto II:** Diagnóstico Situacional Participativo. 2013. Disponível em:

<<http://docplayer.com.br/13435126-Plano-de-acao-integrado-e-sustentavel-para-a-ride-grande-teresina-produto-ii-diagnostico-situacional-participativo.html>>. Acesso em: 14 de jan. 2018.

CONTEL, F. As divisões regionais do IBGE no século XX (1942, 1970 e 1990). **Terra Brasilis** (Nova Série), n. 3, 2014.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 16, p. 199-218. 2012. Disponível em:< **Geosul**. Florianópolis, v. 18, n. 36, p 55-76. 2003. Disponível em:< <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13577>>. Acesso em: 22 de jul. 2018. Acesso em: 22 de mar. 2019.

CLEMENTINO, Maria do Livramento de Miranda. **Economia e urbanização**: o Rio Grande do Norte nos anos 70. Natal: UFRN/CCHLA, 1995.

CRUZ, R. de C. A. da. Ensaio sobre a relação entre desenvolvimento geográfico desigual e regionalização do espaço brasileiro. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 24, n. 1, p. 27-50, 2020. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2020.155571. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/155571>. Acesso em: 15 out. 2021.

DAVIDOVICH, Fany Rachel; LIMA, Olga Maria Buarque de. Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, ano. 37, nº 1. IBGE: Rio de Janeiro.

DAVIDOVICH. Fany Rachel. Considerações sobre a urbanização no Brasil. In: CHRISTOFOLETTI, Antônio (Ed.). **Geografia e meio ambiente no Brasil**. 2 ed. São Paulo – Rio de Janeiro: Editora Hucitec, 1998. p.79-96.

DELLA VECCHIA, Raquel Vimond Rauen. **Arranjos Produtivos Locais como estratégia de desenvolvimento regional e local**. Revista Capital Científico. Guarapuava, v. 4, n. 1, p. 1- 20, jan./dez. 2006.

DE MATTOS, Carlos Antônio. Crescimento metropolitano na América Latina: Los Angeles como referência? In: DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mário Borges **Economia e Território**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2005. p.341-364. Disponível em:< https://books.google.com.br/books?id=u_A5YDf6iTEC&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 22 de set. 2019.

_____. Carlos Antônio. **Gobernanza neoliberal, financiarización y metamorfosis urbana en el siglo XXI**. Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, PUC-Chile, agosto 2014. Centro de Investigaciones de Políticas Públicas y Territorio, CITE, FLACSO. Disponível em:< https://flacso.edu.ec/cite/media/2016/02/De-Mattos-C_2014_Gobernanza-neoliberal-

financiarizacion-y-metamorfosis-urbana-en-el-siglo-XXI.pdf>. Acesso em: 22 de set. 2019.

_____. Carlos Antônio. Metropolización y suburbanización. **EURE**, Santiago de Chile, v.27, n.80, p.5-8. 2001. Disponível em:< <https://www.redalyc.org/pdf/196/19608001.pdf> >. Acesso em: 28 de ago. de 2018.

_____. Carlos Antônio. Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización?. **EURE**, Santiago de Chile, v.28, n.85, p.5-10. 2002. Disponível em:< <https://www.redalyc.org/pdf/196/19608001.pdf>>. Acesso em: 02 de set. de 2018.

DI MÉO, Guy. Introdução ao debate sobre a metropolização. **Confins**. v. 4, p. 1-11. 2008. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/5433>>. Acesso em: 15 jul. 2018.

DUARTE, Renato. **Picos: os verdes anos cinquenta**. 2.ed. Picos: Nordeste, 1991.

EGLER, Claudio Antônio Gonçalves. MATTOS, Margarida. Federalismo e gestão do território: as regiões integradas de desenvolvimento. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação em Geografia - ANANPEGE, V., 2003, Santa Catarina. **Anais...** Florianópolis: UFSC, 2003. p. 426-434. Disponível em:< www.egler.com.br/pdf/ANPEGE_1.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2019.

EGLER, Claudio Antônio Gonçalves. Crise e dinâmica das estruturas produtivas regionais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Brasil: questões atuais da reorganização do território**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2008.

_____. Claudio Antônio Gonçalves. Apontamentos sobre a rede urbana e políticas públicas no Brasil. In: RALFO, Matos; WEBER, Soares (Orgs.). **Desigualdades, redes e espacialidades emergentes no Brasil**. Rio de Janeiro: Garamond, 2010. p.91-114.

ELIAS, Denise. Construindo a noção de Região produtiva do agronegócio. In: OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de; CALIXTO, Maria José Martinelli Silva; SOARES, Beatriz Ribeiro (orgs.). **Cidades médias e região**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 19-56.

_____, Denise. Reestruturação Produtiva da Agropecuária e Novas Regionalizações no Brasil. In: ALVES, Vicente Eudes Lemos. (org.). **Modernização e Regionalização nos Cerrados do Centro-Norte do Brasil: Oeste da Bahia, Sul do Maranhão e do Piauí e Leste de Tocantins**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. p. 25-44.

_____, Denise. Agronegócio e Novas Regionalizações no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (Anpur)**, v.13, n.2, p.153-167. 2011.

FAÇANHA, Antonio Cardoso. **A evolução Urbana de Teresina: Agentes processos e formas espaciais da cidade**. 1998.158f. Dissertação (Mestrado em Geografia).

Centro de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal de Pernambuco, Recife (PE), 1998.

_____, Antonio Cardoso. A evolução urbana de Teresina: passado, presente e **Carta CEPRO**, Teresina, v.22, n.1, p.59-69, jan./jun. 2003.

FARAH, Marta Ferreira Santos. Governar as metrópoles: dilemas da recentralização. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Antônio Carlos; GALVÃO, Antônio Carlos. **Regiões e cidades, cidades nas regiões o desafio urbano regional**. São Paulo: Editora da UNESP: ANPUR, 2003.

FARIA, Vilmar. O processo de urbanização no Brasil: algumas notas para seu estudo e interpretação. In: Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais (ABEP), I, **Anais...**, São Paulo-SP, 1978, p. 89-110. Disponível em: <<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/2924/2786>> Acesso em: 22 jun. 2019.

FERREIRA, Alvaro. Caminhando em direção à metropolização do espaço. **Geousp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 20, n. 3, p. 441-450. 2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123824>>. Acesso em: 22 de mar 2018.

FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. Metropolização do espaço, gestão territorial e relações urbano-rurais: algumas interações possíveis. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 25, p. 477-504. 2014. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/14408/10994>> Acesso em: 22 de mar. de 2018.

FERRIER, Jean-Paul. La métropolisation dans le monde arabe et méditerranéen: un outil majeur du développement des macro-régions du monde. **Cahiers de la Méditerranée [En ligne]**. v. 64, p. 359-393. 2002. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/cdlm/84>>. Acesso em: 05 de nov. 2018.

_____. Jean-Paul. Pour une théorie (géographique) de la métropolisation. **Les Cahier de la Métropolisation**, Marseille, n. 10, p. 41-51. 2000. Disponível em: <http://www.metropolisation.org/cahiers_metropolisation/n_1>. Acesso em: 05 de nov. de 2020.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. A contribuição do IBGE para as leituras do território nacional na perspectiva da Metropolização do espaço. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 64, n. 1, p. 93-108, jan./jun. 2019. Disponível em: <<https://rbg.ibge.gov.br/index.php/rbg/issue/view/243>>. Acesso: 22 out. 2019.

_____. Olga Lúcia Castreghini de Freitas. Elementos para a apreensão da dimensão regional do urbano-metropolitano na atualidade. **Confins [Online]**, n.44, 2020. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/27547>>. Acesso em: 05 de abr. de 2020.

_____. Olga Lúcia Castreghini de Freitas. Metrôpoles e regiões metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio? In: FURTADO, Bernardo Alves (Orgs.) **Território metropolitano, políticas municipais**: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA, p. 21-51. 2013. 338 p. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=19461>. Acesso em: 05 de abr. de 2018.

_____. Olga Lúcia Castreghini de Freitas. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são Regiões mas não são Metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.122, p.19-38, jan./jun. 2012. Disponível em:<dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4161654.pdf>. Acesso: 22 jan. 2019.

FRESCA, Tânia Maria. Uma discussão sobre o conceito de metrópole. **Revista da Anpege**, São Paulo, v.7, n. 8, p. 31-52. 2011. Disponível em: <<https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6526/3516>>. Acesso em: 23 de maio de 2019.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, 1959.

GANDARA, Gercinair Silvério. Teresina: a Capital sonhada do Brasil oitocentista. **História**, São Paulo, v. 30, n. 1, p. 90-113, jan./jun., 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/his/v30n1/v30n1a05.pdf>> Acesso em: jun. 2019.

GASKELL, George. BAUER, Martin W. **Pesquisa Qualitativa com texto, imagem e som**: um manual prático. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Campinas: Papius, 1994 [1915].

GEORG, Isabel.; BLASCHKE, Thomas.; TAUBENBÖCK, Hannes. New spatial dimensions of global cityscapes: From reviewing existing concepts to a conceptual spatial approach. **Journal of Geographical Sciences**, v. 26, n. 3, p. 355-380. 2016. Disponível em:<https://Georg2016_Article_NewSpatialDimensionsOfGlobalCi.pdf>. Acesso em: 25 de maio de 2019.

GOTTMANN, Jean. Megalopolis or the Urbanization of the Northeastern Seaboard. **Economic Geography**, Estados Unidos, v. 33, n. 3, p. 189-200. 1957.

GURGEL, A. P. C. As metrópoles do interior do Nordeste: a caracterização de um tipo metropolitano regional. **Cadernos Metrôpole**, v. 19, n. 40, p. 841-864. 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2236-99962017000300841&lng=es&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 22 abr. 2019.

HALL, Peter. Globalization and the world cities. In: LO, Fu-chen; YEUNG, Yue-man (eds.). **Globalization and the world of large cities**. New York, USA, United Nations University Press, p. 17-36. 1998. Disponível em: <

<https://collections.unu.edu/eserv/UNU:2381/pdf9280809997.pdf>>. Acesso em: 22 de abr. 2019.

HALL, Peter. **Les villes mondiales**. Paris: Librairie Hachette, 1966.

HAESBAER, Rogério. Regionalizações brasileiras: antigos legados e novos desafios. **Confins [On line]**. n. 44. 2020. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/26401>. Acesso em: 12 de out. 2021.

HIDALGO, Rodrigo; ARENAS, Federico; SANTANA, Daniel. ¿Utópolis o distópolis?: producción inmobiliaria y metropolización en el litoral central de Chile (1992-2012). **EURE**, Santiago de Chile, v.42, n.126, p.27-54. 2016. Disponível em: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612016000200002>. Acesso em: 22 de mar. 2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2000**. Microdados da amostra. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. **Censo Demográfico 2010**. Microdados da amostra. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil** / IBGE, Coordenação de Geografia. - 2. ed. - Rio de Janeiro: IBGE, 2015.

_____. **Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas 1966**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 1978**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

INDOVINA, F. **La città diffusa**. Venezia: Daest (Dipartimento di Analisi Economica e Sociale del Territorio) 1ª ed., 1990.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil**: Estudos Básicos para Caracterização da Rede Urbana. v.2. IBGE/IPEA/UNICAMP: Brasília, 2002. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&id=18261. Acesso: 22 de mar. 2018.

JARDIM, Antonio de Ponte. Reflexões sobre a mobilidade pendular. In: OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto de; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de (Ed). **Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais no Brasil**. Rio de Janeiro, IBGE, 2011. p. 58-70.

KAPP, Silke. Entrevistas na pesquisa sócio-espacial. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v.22, n. 1, p. 01-32, 2020.. Disponível

em:<<https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/6067/5293>>. Acesso em: 22 de jun. 2020.

KAYSER, Bernard. L'espace non-métropolisé du territoire français. **Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest**, tome 40, fascicule 4, p. 371-378. 1969. Disponível em: < https://www.persee.fr/doc/rgpso_0035-3221_1969_num_40_4_4863>. Acesso em: 22 de jan. 2018.

KONDER, Leandro. **O que é a dialética**. 28ª ed. São Paulo: Brasiliense 2014.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. 7. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 2010.

LANG, Robert. E.; DHAVALÉ, Dawn. Beyond Megalopolis: Exploring America's New "Megapolitan" Geography. **Brookings Mountain West Publications**. Las Vegas, p. 1-33. 2005. Disponível em: <https://digitalscholarship.unlv.edu/brookings_pubs/38/> Acesso em: 18 de ago. de 2018.

LANG, Robert. E.; KNOX, Paul K. The New Metropolis: Rethinking Megalopolis. **Regional Studies**. Estados Unidos, v. 43, n. 6, p.789-802. 2009. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00343400701654251>> Acesso em: 18 de ago. de 2018.

LENCIONI, Sandra. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. v. 120, p. 133-148, 2011. Disponível em: <<http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/176/672>>. Acesso em: 22 jul.2018.

_____. Sandra. **Metrópole, Metropolização e Regionalização**. Rio de Janeiro, Consequência. 2017a.

_____. Sandra. Metropolização do Espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Orgs.). **A necessidade de Geografia**. São Paulo: Contexto, 2019. 131-139.

_____. Sandra. Metropolização no Brasil. In: Dirce Maria Antunes Suertegaray (Orgs.). **Geografia e conjuntura brasileira**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017b. 169-184.

LEROY, Stéphane. Sémantiques de la Métropolisation. **L'Espace Géographique**, n. 1, p. 78-86, 2000.

LIMA, Iracilde Moura M. Fé. Teresina: Urbanização e meio ambiente. **ScientiaetSpes: Revista do Instituto Camilo Filho**, v. I, n. 2, p. 181-206, 2002.

LIMA, Juscelino Gomes. Interações e dinâmicas espaciais nos sertões do Piauí: Área Urbana Funcional (FUA) e aspectos de Policentrismo a partir de uma Cidade de Comando Regional Piauiense. **Espaço e Economia**. v.14, p. 1-19. 2019. Disponível em:< <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/5729>>. Acesso em: 22 de mar. 2020.

LIMONAD, Ester. Nunca Fomos Tão Metropolitanos! In: Nestor Goulart Reis; Martha S. Tanaka. (Org.). **Brasil - Estudos sobre Dispersão Urbana**. São Paulo: Via das Artes – FAPESP, 2007. p. 183-212. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/303895984_Nunca_fomos_tao_metropolitanos_Consideracoes_teoricometodologicas_sobre_as_tendencias_recentes_da_urbanizacao_brasileira>. Acesso em: 03 de jun. 2018.

_____. Espaço-tempo e urbanização: algumas considerações sobre a urbanização brasileira. In: **Cidades**. Presidente Prudente Grupo de Estudos urbanos, vol. 5, n. 8, p. 243 - 261. 2008.

LINK, Sharon. Megalopolis. **DSW Leads online**. 2008. Disponível em: <<http://www.dswleads.com/Ebsco/The%20Megalopolis.pdf>>. Acesso em: 22 jul. 2018.

MACEDO, F. C.; PORTO, L. R. Proposta de Atualização das Tipologias da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR): Nota metodológica e Mapas de Referência. In: **Desenvolvimento Regional no Brasil - Políticas, Estratégias e Perspectivas**, vol 2. MONTEIRO NETO, A. (org). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea, p.246-304, 2018.

MALECKI, Edward J. Locational trends in R&D by large US corporations: 1965-1977. **Economic Geography**, Estados Unidos, v. 55, n. 4, p. 309-323. 1979.

MARCONI. Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARTINS, Humberto Falcão. Governança colaborativa na prática. **Revista de GESTÃO dos Países de Língua Portuguesa**. 2016.

MARTINS, Rafael D'Almeida; VAZ, José Carlos; CALDAS, Eduardo de Lima. A gestão do desenvolvimento local no Brasil: (des) articulação de atores, instrumentos e território. **Rev. Adm. Pública** [online]. 2010, vol.44, n.3, pp.559-590.

MAS, Abel Albet i. ¿Regiones singulares y regiones sin lugares? Reconsiderando el estudio de lo regional y lo local en el contexto de la geografía postmoderna. **Boletín de la A.G.E.**, Barcelona, n.32, p.35-52. 2001. Disponível em:<<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1122497>>. Acesso em: 28 de ago. de 2018.

MIRANDA, Livia. A Reforma Urbana, as Políticas Territoriais e a Questão Urbana-Rural: Uma Integração Necessária". In: BITOUM , Jan e MIRANDA, Livia (orgs.). **Desenvolvimento e Cidades no Brasil Contribuições para o Debate sobre as Políticas Territoriais**. Recife: FASE/Observatório das Metrôpoles, 2015. p. 151-173.

MONCLÚS, Francisco Javier. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. Introducción. In: MONCLUS, Francisco Javier. (Ed.). **La ciudad dispersa**. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998, p.14-67.

MOTTA, Diana Meirelles da; AJARA, César. Configuração da Rede Urbana do Brasil. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 100, p.7-25. 2001. Disponível em: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4813398>>. Acesso em: 28 de ago. de 2018.

MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016.

_____. Rosa. Configurações espaciais na metropolização brasileira. **Revista e-metropolis**, Rio de Janeiro, n.13, p.29-39. 2013. Disponível em: http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/013/original/emetropolis_n13.pdf?1447896342. Acesso em: 22 de jun. 2018.

_____. Rosa. Morfologias de concentração no Brasil: o que se configura além da metropolização? **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.107, p.77-92. 2004. Disponível em: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4813519>>. Acesso em: 22 de jun. 2018.

MOURA, Rosa; DELGADO, Paulo Roberto; COSTA, Marco Aurélio. Movimento pendular e políticas públicas: algumas possibilidades inspiradas numa tipologia de municípios brasileiros. In: BOUERI, Rogério; COSTA, Marco Aurélio. **Brasil em desenvolvimento 2013: estado, planejamento e políticas públicas**. Brasília: IPEA 2013. p. 665 - 697.

MOURA, Rosa; DELGADO, Paulo Roberto; DECHAMPS, Marley V.; CARDOSO, Nelson Ari. Brasil metropolitano: uma configuração heterogênea. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n. 105, p. 33-56. 2003. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/277844682_Brasil_metropolitano_uma_configuracao_heterogenea>. Acesso em: 13 de ago. 2018.

MOURA, Rosa; CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva [online]**, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 121-133. 2005. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/spp/v19n4/v19n4a08.pdf>>. Acesso em: 12 de set. 2019.

MOURA, Rosa; OLIVEIRA, Samara; PÊGO, Bolívar. **Escalas da urbanização brasileira**. Texto para Discussão, N° 2372. 2018. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=32768>. Acesso em 22 de jan. de 2019.

MOURA, José Elierson de Sousa; MOURA, Larice Íris Marinho; MOURÃO, Ada Raquel Teixeira. Picos nas sombras do tempo: a cidade pré-reforma urbanística como espaço da saudade. **Revista Espacialidades**. v. 8, n.1. p. 41 -63. 2015.

MUNFORD, Lewis. **La cultura de las ciudades**. Buenos Aires: Emecé, 1945.

NUNES FILHO, Djalma José. **A cidade e o rio: a navegação fluvial e o extrativismo vegetal na formação do espaço de Floriano-PI.** 2013. 171 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Relatório de Atividade 1: Identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias.** Brasília: Convênio Ministério das Cidades/Observatório das Metrópoles/Fase/Ipardes. 2004. 118 p. (Projeto Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil). Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.ufrj.br/produtos/produto_mc_1.pdf> Acesso em: 02 de jun. de 2018.

OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JR., Eduardo. Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não metropolitana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v.14, n. 2, p. 103-116, 2012. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/4104/4002>. Acesso em: 15 de set. 2020.

OLIVEIRA, Francisco de. A questão regional: a hegemonia inacabada. **Estudos Avançados**. São Paulo, v. 7, n. 18, p. 43-63. 1993.

PRED, Alan. **Sistemas de cidades em economias adiantadas: crescimento passado, processos presentes e opções de desenvolvimento futuro.** Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

_____, Francisco de. **Elegia Para uma Re(li)gião. Sudene, Nordeste. Planejamento e conflitos de classe.** 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

QUEIROZ, Ivan da Silva. **A metrópole do Cariri: institucionalização no âmbito estadual e a dinâmica urbano regional da aglomeração do Crajubar.** 2013. 203 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Centro de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife (PE), 2013. Disponível em: Acesso em: 27 out. 2018.

RANDOLPH; Rainer. Cooperação federativa, arenas sócio-políticas espaciais e arranjos institucionais. In: RANDOLF, Rainer; SIQUEIRA, Hipólita; OLIVEIRA, Alberto (Orgs.). **Planejamento, políticas e experiências de desenvolvimento regional: problemáticas e desafios.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

RANDOLPH; Rainer; BARBOSA, Gabriel. Consórcios intermunicipais e desenvolvimento regional – potencialidade ou apenas promessa?. In: RANDOLF, Rainer; TAVARES, Hermes Magalhães (Orgs.). **Política e Planejamento Regional – Uma Coletânea.** Brasília: Gráfica Movimento, 2013

RÊGO, Lucélia Fernanda. **Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina [Ride]: Cidades, (Des) Articulações Espaciais e Migração Pendular.** 50f. Monografia de graduação (Licenciatura Plena em Geografia) - Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2014.

ROCHA, Juliana Dalboni; PÊGO, Bolívar; EGLER, Claudio A.G. Integração Produtiva e Rede Urbana. In: PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; FURTADO, Bernardo Alves

(Orgs.). **Dinâmica urbano regional: rede urbana e suas interfaces**. Brasília: IPEA 2011. p. 490.

RODRIGUES, Rodrigo da Silva. **Concentrações e interações urbano-regionais na Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina**. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2020. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/41312?locale=pt_BR. Acesso em: 12 de out. 2021.

ROLNIK, Raquel; SOMEKH, Nádya. Gestão pública local, novos arranjos institucionais e articulação urbano regional. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Antônio Carlos; GALVÃO, Antônio Carlos. **Regiões e cidades, cidades nas regiões o desafio urbano regional**. São Paulo: Editora da UNESP: ANPUR, 2003. p. 95-111.

RUA, João. Continuidade ou Ruptura na Expansão da Metrópole para além de seus Limites Formais: urbanidades no rural? In: RANDOLPH, Rainer; SOUTHERN, Barbara (Orgs.). **Expansão metropolitana e transformações das interfaces entre cidade, campo e região na América Latina**. São Paulo: Max Limonad. 2011. p. 186-201.

RUFO, Tiago Fernandes; SOBRINHO, Fernando Luiz Araújo. O processo histórico de formação territorial do estado do Piauí e as transformações recentes na Mesorregião do Sudoeste Piauiense. **Espaço & Geografia**, v. 18, n. 1, p.121-160. 2015. Disponível em:<<http://www.lsie.unb.br/espacoegeografia/index.php/espacoegeografia/article/download/313/230>>. Acesso em: 22 de jul. 2018.

SANTANA, Raimundo Nonato. Monteiro de. **Piauí: formação, desenvolvimento, perspectivas**. Teresina: Halley, 1995.

SANTIAGO. Dimas Barros. **Ilha de calor e a influência no conforto térmico da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (RIDE)**. 2017. 54f. Dissertação (Mestrado em Meteorologia) - Instituto de Ciências Atmosféricas, Universidade Federal de Alagoas, Maceió (AL), 2017. Disponível em:<<http://www.repositorio.ufal.br/bitstream/riufal/1708/1/Ilha%20de%20calor%20e%20a%20influ%C3%Aancia%20no%20conforto%20t%C3%A9rmico%20da%20regi%C3%A3o%20integrada%20de%20desenvolvimento%20da%20grande%20Teresina%20%28ride%29..pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. Milton. **O espaço do cidadão**. 7ª ed. São Paulo: Edusp, 2007.

_____, Milton. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 2008.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura Silveira. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Wanderson Benigno dos. **A dinâmica urbanorregional de Floriano-PI conforme os estabelecimentos prestadores de serviços de saúde**. 2020. 163 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2020.

SASSEN, Saskia. **As Cidades na Economia Mundial**. Tradução: Carlos Eugênio M. de Moura. São Paulo, Studio Nobel, 1998.

_____. Saskia. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **EURE**, Santiago de Chile, v.33, n.100, p.9-34. 2007.

SCOTT, Allen J; AGNEW, John; SOJA, Edward.; STORPER, Michael. Cidades-regiões globais. Tradução: Daniel Julien Van Wilderode. In: Espaço e Debates. **Revista de Estudos Regionais e Urbanos**. São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, ano XVIII, nº 41,, p. 11-25. 2001

SEMPLE, Keith L. Toward a quaternary place theory. **Urban Geography**, Londres, v.6, n. 4, p. 285-296. 1985.

SILVA, Denis Franco Gonçalves da. **Construção do índice de vulnerabilidade social (2010) e de mapas temáticos a nível de setor censitário da RIDE Teresina**. 67f. Monografia de graduação (Bacharelado em Engenharia Cartográfica e de Agrimensura.) - Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2017.

SILVA, Elieuda Maria Barradas. **Os dilemas do desenvolvimento econômico e social do município de Timon na RIDE-Grande Teresina**. 60f. Monografia de graduação (Licenciatura Plena em Geografia) - Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

SILVA, Gabriel Rodrigues da. **Expansão Urbana na RIDE – Grande Teresina: os efeitos territoriais da política habitacional do Programa Minha Casa, Minha Vida**. 2019. 136f. Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos e Regionais) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal (RN), 2019. Disponível em: <
<https://repositorio.ufrn.br/jspui/handle/123456789/27291>>. Acesso em: 27 out. 2019.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Metropolização, aglomerações urbano-industriais e desenvolvimento regional no sul do Brasil. **Cadernos Metropole**, São Paulo, v. 20, n. 41, p.15-34. 2018. Disponível em: <
https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S223699962018000100015&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 28 de ago. de 2020.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

_____, Edward W. Para além de postmetropolis. **Revista da UFMG**. Belo Horizonte, v.20, n.1, p.136-167. 2013. Disponível em: <
<https://www.ufmg.br/revistaufmg/volumes/20.1>>. Acesso em: 22 de set. 2018.

_____. Edward W. **Postmetropolis: critical studies of cities and regions**. Oxford: Blackwell Publishing, 2002.

_____. Edward W. Regional Urbanization and the End of the Metropolis Era. In: BRIDGE, Gary; WATSON, Shopie. (Ed.). **Companion to the City**. New York; London: Routledge, 2011. p. 679–689.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 13 ed. São Paulo: Contexto, 2001.

_____, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades**. Presidente Prudente: UNESP/FCT, 2004 [tese de livre docência].

_____. Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Ed.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

_____, Maria Encarnação Beltrão. Metropolização do espaço: cidades médias, lógicas econômicas e consumo. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. (Ed.). **Desafios da Metropolização do espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. p. 125-154.

_____. Maria Encarnação Beltrão. Olhando de vários pontos de vista o processo de urbanização e a rede urbana. In: Dirce Maria Antunes Suertegaray (Orgs.). **Geografia e conjuntura brasileira**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. 185-211.

TERESINA. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral. **Teresina: Agenda 2015 – Plano de Desenvolvimento Sustentável**. Teresina, 2002.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral. **Teresina: Agenda 2030 – Plano de Desenvolvimento Sustentável**. Teresina, 2015.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral. **Planos Municipais de Parcerias Públicos e Privados**. Teresina, 2017.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral. **Plano Integrado de Gestão de Resíduos Sólidos**. Teresina, 2018.

_____. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral. **Relatório de Gestão da Secretaria de Planejamento Municipal de Teresina**. Teresina, 2014.

VELOSO FILHO, Francisco de Assis. **Economia piauiense planejamento e perspectivas de investimentos**. Teresina: EDUFPI, 2018.

VELTZ, Pierre. **Mondialization. Villes et territoires. L'économie d'archipel**. Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

VICINO, Thomas J.; HANLON, Bernadette; SHORT, John Rennie. The New Metropolitan Model. In: VICINO, Thomas J.; HANLON, Bernadette; SHORT, John Rennie (eds). **Cities and Suburbs: New Metropolitan Realities in the US**. Nova

7. APÊNDICE



Ministério da Educação
 Universidade Federal do Paraná
 Centro de Ciências da Terra
 Programa de Pós – Graduação em Geografia



Pesquisa: RIDE – Grande Teresina: uma análise sobre a coesão e a integração das ações de planejamento e gestão urbano-regional

Pesquisadores responsáveis:

Profa. Dra. Olga Lúcia Castreghini de Freitas Firkowski (Orientadora)

Prof. Mrs. José Maria Marques de Melo Filho (Doutorando)

ROTEIRO DE ENTREVISTA (SEMIESTRUTURADA)

Público-alvo: Gestores Públicos Municipais, Secretários de Planejamento e Governo Federal.

INFORMAÇÕES GERAIS:

Número da Entrevista: _____

Data da Entrevista: ____/____/____

Permanência no cargo: _____

Houve mandatos anteriores/reeleição (ou esteve na função em outra ocasião): _____

ROTEIRO COM TEMAS DESTINADOS A TODOS OS PARTICIPANTES:

Temática: O processo de natureza espacial

- 1 – Reconhecimento das dinâmicas urbanas que caracterizam a aglomeração urbano-regional.
- 2 – As principais funções urbanas desempenhadas dentro da aglomeração urbano-regional.
- 3 – Relações estabelecidas com a capital regional.
- 4 – As interações e/ou relações estabelecidas entre as cidades da aglomeração urbano-regional
- 5 – A importância da dimensão regional.

Temática: O processo de marco institucional

- 6 – Os obstáculos para a construção da gestão do território aliando as três esferas de governo: a União, os Estados e os Municípios.
- 7 – Entendimento do que seja integrar a RIDE – Grande Teresina.
- 8 – As dificuldades na resolução de problemas que ultrapassam a divisão político-administrativa do ente federado e formas de articulação entre os entes na mitigação dos problemas.
- 10 – Transformações trazidas pela criação da Região Integrada.
- 11 – Participação no Plano Participativo da RIDE – Grande Teresina.
- 12 – Problemas na execução de ações de gestão e planejamento urbano-regional.

Temática: Convergência entre os processos

- 13 – Contraponto entre a institucionalização e as dinâmicas espaciais do referente arranjo urbano.
- 14 – Relação entre as ações de gestão e planejamento urbano e a dinâmica urbana da aglomeração urbano regional.
- 15 – Importância de articular o processo socioespacial com o de gestão do território.
- 16 – Indicação de mudanças ou exemplos de propostas com vistas a essa perspectiva.

ROTEIRO COM TEMAS ESPECÍFICOS AO GESTOR MUNICIPAL

- Motivo de Inclusão na Região Integrada de Desenvolvimento (RIDE-Grande Teresina).
- Existência de alguma forma de associativismo territorial.
- Atuação nas tomadas de decisões: Participação nas Reuniões do Conselho/ Se houver.
- Possibilidades de projetos em cooperação.

ROTEIRO COM TEMAS ESPECÍFICOS AO SECRETÁRIO DE PLANEJAMENTO

- Possibilidade de existência de cooperação entre os entes (previstas, em execução ou a serem implementadas).
- Formas de articulação estabelecidas pelo Estado do Piauí.
- As potencialidades da gestão integrada para o Estado do Piauí.

ROTEIRO COM TEMAS ESPECÍFICOS AO CONSELHEIRO DO COARIDE

- Histórico de criação da RIDE – Grande Teresina (fatores motivadores, variáveis consideradas, perspectivas de funcionamento, dentre outros aspectos).
- Critérios para a inclusão dos municípios; propostas de inclusão de novos entes.
- Funcionamento do Conselho (periodicidade de reuniões, assuntos abordados, envolvimento dos municípios).

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES:

Essa pesquisa teve seu projeto aprovado junto ao Conselho de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Paraná (CEP/UFPR). Para consulta sobre sua validade, basta inserir o número do Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE): 30084220.3.0000.0102; ou o número do Parecer 4.146.575, clicando no ícone “CONFIRMAR APROVAÇÃO PELO CAAE ou Parecer” no site da Plataforma Brasil (<http://plataformabrasil.saude.gov.br/login.jsf>).

