

## **RIDE – GRANDE TERESINA: A CONFORMAÇÃO DE UM ARRANJO URBANO NÃO METROPOLITANO**

José Maria Marques de Melo Filho

Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente - UFPI

Doutorando em Geografia - UFPR

e-mail: josemarquesprofgeo@gmail.com

### **RESUMO:**

As transformações ocasionadas pelo dinamismo socioespacial implicam o surgimento, na rede urbana brasileira, de novas configurações territoriais, tais como: as metrópoles; as cidades dispersas; as aglomerações urbanas, dentre outras. Dentro desse universo, o foco de análise desse trabalho foram as denominadas Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDE's), mais especificamente, a RIDE – Grande Teresina. Foi realizada uma análise sobre a dinâmica urbana do referido arranjo, visto que o mesmo apresenta características distintas daquelas empreendidas em espaços metropolitanos. Foi evidenciado, com o estudo, que o arranjo urbano da RIDE apresenta dinâmica urbana capitaneada pela capital regional (Teresina) e a área conurbada entre Teresina (PI) e Timon (MA) contribui para uma maior interdependência entre as cidades. Contudo, persiste a baixa integração entre os entes federados que a compõem.

**Palavras-chave:** Dinâmica Urbana. Espaços Não Metropolitanos. RIDE's.

### **ABSTRACT**

The transformations caused by socio-spatial dynamism imply the emergence of a new territorial configurations, in the Brazilian urban network, such as: the metropolis; the scattered cities; the agglomerations, among others. Within this universe, the focus of this work was to analyze the so-called Integrated Regions of Economic Development (RIDE's), more specifically, RIDE - Grande Teresina. An analysis was performed on the urban dynamics of this arrangement, since it presents distinct characteristics from those undertaken in metropolitan spaces. It was shown, with the study, that the urban arrangement of RIDE presents urban dynamics captained by the regional capital (Teresina) and the conurbated area between Teresina (PI) and Timon (MA) contributes to greater interdependence among cities. However, the low integration between the federated entities that include it persists.

**Keywords:** Urban Dynamics. Non-Metropolitan Spaces. RIDE's.

GT – “15”: “Brasil Não-Metropolitano: Temporalidades e Espacialidades Urbanas”

## 1 INTRODUÇÃO

As transformações na dinâmica espacial da rede urbana brasileira estabelecem distintas configurações territoriais que são dotadas de particularidades e especificidades. Desse modo, as diversas abordagens teóricas e metodológicas buscam evidenciar os constantes dimensionamentos das dinâmicas urbanas, bem como, a conformação de suas lógicas no espaço geográfico, considerando sua forma e conteúdo.

As elevadas taxas de urbanização registradas nos últimos 50 anos, no país, favoreceram a concentração populacional e o crescimento urbano das cidades brasileiras, levando à formação de arranjos espaciais complexos, tais como, as metrópoles.

O processo de metropolização, por sua vez, configura-se como um estágio avançado da urbanização englobando os espaços metropolitanos e suas regiões instituídas (as pequenas e médias cidades) e, também, os espaços rurais, que passam a apresentar características, antes, exclusivas das grandes metrópoles (LENCIONE, 2011).

Em razão do dinamismo característico da rede urbana, novas formas socioespaciais são constituídas, com processos e dinâmicas distintos e singulares, fornecendo outras formas de interpretar e compreender o fenômeno urbano.

A formação de espaços interestaduais, como as Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDE's), por exemplo, enquadram-se nessa perspectiva. Embora tenham sido criadas para promover a cooperação entre os entes federados em nível de gestão do território, esses espaços apresentam dinâmicas urbanas características, que diferem daquelas empreendidas em espaços metropolitanos.

Assim, esse trabalho propõe compreender como são estabelecidas as dinâmicas urbanas na RIDE – Grande Teresina, com o intuito de melhor entender essa porção do território brasileiro.

Esse trabalho contribui, dessa maneira, para o entendimento de outras lógicas urbanas e suas conformações no espaço geográfico, que diferem das formas espaciais empreendidas pelo processo de metropolização, permitindo uma renovação do debate sobre a complexidade das formas socioespaciais da rede urbana brasileira.

## 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O estudo foi realizado por meio de pesquisa de fontes, fundamentos e procedimentos, envolvendo o tratamento e a avaliação das informações. A figura 1, apresenta o fluxograma metodológico, no qual estão expostos os procedimentos adotados na elaboração deste trabalho.

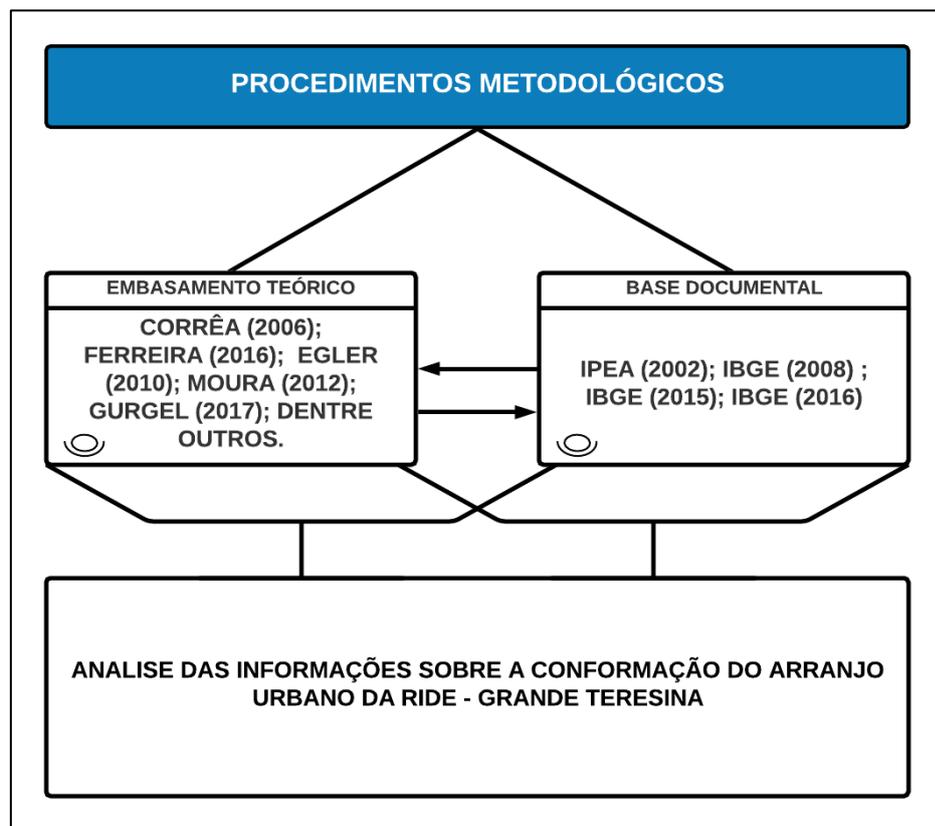


Figura 1 – Fluxograma Metodológico  
 Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

A fundamentação teórica foi alicerçada com base nos seguintes autores: LENCIONI (2011); FERREIRA (2016); MOURA (2012); CORRÊA (2011); LIMONAD (2007); GURGEL (2017); EGLER (2010); dentre outros. Alicerçando-se nas discussões dos autores supracitados, buscou-se discorrer sobre como o processo de metropolização atua na transformação e/ou modificação das dinâmicas socioespaciais, instaurando novas lógicas no espaço geográfico.

A compreensão do processo forneceu subsídios importantes para analisar a rede urbana brasileira, cujo dinamismo característico favorece o estabelecimento de configurações territoriais

com dinâmicas urbanas distintas, como é o caso das Regiões Integradas (RIDE's).

Além do aporte teórico, com a finalidade de entender a conformação da rede urbana brasileira, foram analisados os estudos realizados pelo(a): Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, intitulado Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil (IPEA, 2002); Observatório das Metrópoles, Análise das regiões metropolitanas do Brasil: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2004); Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2008); Divisão Regional Urbana (IBGE, 2013); Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil (IBGE, 2016).

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 de caráter urbano) dentro do território brasileiro.

### 3 UMA DISCUSSÃO SOBRE OS ESPAÇOS NÃO METROPOLITANOS

As discussões em torno do processo de metropolização do espaço adquirem cada vez mais importância, tendo em vista as mudanças e transformações provocadas pelo fenômeno da globalização que se caracterizam, sobretudo, pelo aprofundamento dos fluxos de informações, bens e serviços nas mais diferentes escalas. Além disso, contribuem para a consolidação de fluxos materiais e imateriais, por meio das diferentes redes constituídas. Aliado a isso, há a reestruturação das atividades produtivas e a conseqüente metamorfose do espaço metropolitano (LENCIONI, 2011).

O processo de metropolização proporciona as condições necessárias para que haja a (re) produção do capital, tendo como conformação de sua expressão no espaço geográfico, a metrópole. Entretanto, é importante salientar que, dependendo do aporte teórico e a perspectiva de análise assumida, apresentam-se na literatura acadêmica diversas abordagens teórico-conceituais que buscam explicar e definir a sua complexidade<sup>1</sup>, sendo que, algumas abordagens guardam consigo

---

<sup>1</sup> Tem-se, portanto, as contribuições de Gottmann (1961), com a megalópole; Ascher (1995), com a discussão sobre a metápoles; Soja (2000) Pós-metrópole; Scott et. al. (2001) Cidade-região global e Saskia Sassen (2007), com o estudo sobre a Megarregião, dentre outros teóricos que se dedicam a temática de estudo. Vale ressaltar que as interpretações realizadas pelos autores supracitados refletem as condições históricas e as dinâmicas intrínsecas de sua época de formulação. Assim sendo, é necessário manter sempre as devidas precauções quando utilizadas para avaliar a realidade brasileira. Reiteramos a importância das discussões realizadas pelos presentes autores sobre o assunto, contudo, não

concepções análogas sobre os fatores que condicionam a metrópole.

Em suma, entende-se que o fenômeno metropolitano não se circunscreve nos limites administrativos pré-existentes, mas está inserido dentro da lógica global do capitalismo. Seus espaços constituídos representam modos de vida e de produção, com o estabelecimento de relações multi-escalares, além de acentuarem as desigualdades socioespaciais.

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 (LENCIONI, 2011 p.136).

Pode-se assinalar, pelo exposto, que existe uma tendência de homogeneização do território, pois não estão englobadas, apenas, as áreas denominadas de metropolitanas, incorporando, também, as médias e pequenas cidades, que passam a apresentar características metropolitanas. Porém persistem e, por vezes, aprofundam-se as diferenças entre estes lugares (LENCIONI, 2011; MOURA, 2012; FERREIRA, 2016).

Trata-se da alteração das estruturas pré-existentes, sendo esses espaços metrópoles ou não; ou seja, trata-se da transcendência das características metropolitanas a todo o espaço. Se o fenômeno urbano tomou o planeta, se se vive uma sociedade urbana (e não se refere aqui apenas ao domínio edificado), atualmente experimenta-se um processo de metropolização do espaço [...] (Ferreira, 2016 p. 444).

É inegável que os desdobramentos e consequências desse processo estendem-se para as mais diferentes partes do globo. Contudo, quando avaliada, por exemplo, a realidade da rede urbana brasileira, dotada de um conjunto urbano heterogêneo com dinâmicas e configurações territoriais distintas, é preciso cautela com as generalizações, pois nem tudo pode ser considerado metropolitano (CORRÊA, 2006; FIRKOWSKI, 2012).

No caso brasileiro, existem algumas especificidades que necessitam ser explicitadas, com relação a composição de sua rede urbana, tais como: (i) a grande metrópole nacional São Paulo, juntamente com a metrópole do Rio de Janeiro, constituem-se como espaços globais e, também, possuem como característica principal as conexões em redes enfatizadas pelas diferentes concepções conceituais empreendidas na literatura especializada<sup>2</sup>. (ii) As metrópoles brasileiras,

---

faz parte do objetivo desse trabalho nos aprofundarmos nesta questão.

<sup>2</sup> Para maiores esclarecimentos sobre o assunto, o livro “Metrópole, Metropolização e Regionalização”, de autoria de Sandra Lencioni (2017), reúne uma série de artigos publicados pela pesquisadora ao longo de sua trajetória acadêmica, que buscam analisar o processo de metropolização do espaço e a conformação de uma megarregião/megalópole/cidade-região constituída pelas metrópoles de São Paulo e do Rio de Janeiro.

possuem características diversas com dinâmicas e processos que as diferenciam umas das outras, dotando-as de particularidades, muitas vezes, exclusivas de cada espaço metropolitano. (iii) A rede urbana ainda apresenta uma quantidade considerável de arranjos urbanos com dinâmicas não metropolitanas. (iv) Por fim, há divergência de caráter conceitual, que qualifica a metrópole e o fenômeno metropolitano, e de ordem institucional, quando se refere à elaboração e definição, por exemplo, das regiões metropolitanas.

Diante dessa complexidade de fatores que caracterizam a rede urbana do país, serão analisados, neste trabalho, os espaços urbanos que, embora sejam afetados pelo processo de metropolização, suas dinâmicas urbanas ainda não possuem caráter metropolitano. De acordo com Firkowski (2012), estão estabelecidas no território nacional regiões metropolitanas que são regiões, mas não, necessariamente, metropolitanas.

As RIDE's, conforme assinala Limonad (2007, p. 185), “[...] seriam, em princípio, regiões metropolitanas situadas em mais de uma unidade da federação [...]”, enquanto Egler (2010 p. 111) ressalta que são “[...] espaços interestaduais cuja gestão e desenvolvimento necessitam de uma institucionalidade nos moldes das RIDE’S”. Pelo exposto, nota-se que persiste a divergência mencionada anteriormente, inclusive, na definição das Regiões Integradas, uma de cunho conceitual (que qualifica o processo) e outra institucional (determinado pela legislação). Sobre as RIDE's, ainda deve-se ressaltar o fato de que cada uma das três estabelecidas no território brasileiro<sup>3</sup> apresentam características e dinâmicas urbanas distintas, que não se caracterizam como espaços fundamentalmente metropolitanos.

Neste trabalho, será analisada a RIDE – Grande Teresina, buscando evidenciar as dinâmicas urbanas do referido espaço interestadual, para além de sua institucionalidade, partindo do pressuposto que existe a conformação de um arranjo urbano com características e dinâmicas distintas daqueles presentes em espaços metropolitanos.

#### 4 A REDE URBANA BRASILEIRA E A DINÂMICA URBANA DA RIDE – GRANDE TERESINA.

Para analisarmos o arranjo urbano da RIDE – Grande Teresina, faz se necessário, pontuar

---

<sup>3</sup> Além da RIDE – Grande Teresina há, também, a RIDE – DF e seu entorno, que engloba municípios dos Estados de Minas Gerais e Goiás e a RIDE – Petrolina/Juazeiro, que incorpora municípios dos Estados de Pernambuco e Bahia.

as transformações pelas quais a rede urbana brasileira passou, visto que sua estruturação está diretamente relacionada com as condições econômicas, sociais e políticas que influenciam e acentuam o processo de urbanização e as dinâmicas dos diferentes espaços urbanos, evidenciando uma rede urbana complexa.

A rede urbana representa um conjunto de centros urbanos articulados entre si, que exercem alguma funcionalidade no interior do território sem, contudo, deixar de manter relações em outras escalas. Conforme destaca, Corrêa (2006 p. 311):

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.

Em face do exposto, torna-se imprescindível que haja estudos detalhados sobre a conformação da rede urbana, para que seja possível entender como os centros urbanos se estruturam, e com isso promover ações, por exemplo, de planejamento regional e criação de políticas públicas adequadas para a realidade vigente.

No caso do Brasil, o IBGE realizou, no ano de 1966, o primeiro estudo dedicado a avaliar a situação da rede urbana do país, intitulado de Divisão do Brasil em Regiões Funcionais (IBGE, 1966). Nesse estudo, como destaca Corrêa (2006), a rede urbana apresentava, em comparação com a realidade atual, pequena complexidade funcional e baixo grau de articulação entre os centros urbanos e a predominância de dois padrões espaciais: um dendrítico e outro christalleriano.

Foram feitas atualizações do referido estudo, nos anos de 1978; 1993 e 2007, passando a ser denominado de Regiões de Influências das Cidades (REGIC). Os critérios adotados para avaliar a rede urbana brasileira, ao longo desse período, também, passaram por modificações e foram aperfeiçoados.

Esse aperfeiçoamento dos critérios torna-se, na atualidade, ainda mais importante, tendo em vista que o processo de metropolização do espaço apresenta-se como estágio mais avançado da urbanização, incidindo no espaço geográfico novas lógicas de difícil apreensão, inclusive nas regiões cujo fenômeno metropolitano é pouco expressivo (LENCIONI, 2011); (MOURA, 2012). Por isso, torna-se cada vez mais difícil apreender as dinâmicas dos arranjos urbanos.

Para tanto, na análise sobre a dinâmica urbana da RIDE – Grande Teresina, serão explorados os resultados apresentados pelo REGIC de 2008. A Região Integrada apresenta em sua

composição uma capital regional A (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 a gestão inferior ao nível das metrópoles, tendo sua área de influência circunscrita a escala regional (IBGE, 2008).

Além da capital piauiense, a RIDE engloba quinze municípios, desse total, quatorze estão localizados na Mesorregião do Centro-Norte Piauiense, na Microrregião de Teresina, são eles: Altos, Beneditinos, Coivaras, Curalinhos, Demerval Lobão, José de Freitas, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Leão, Monsenhor Gil, Pau D'Arco, União, Nazária e, ainda, o município de Timon, no Estado do Maranhão, como ilustrado na figura 1 (CODEVASP, 2013).

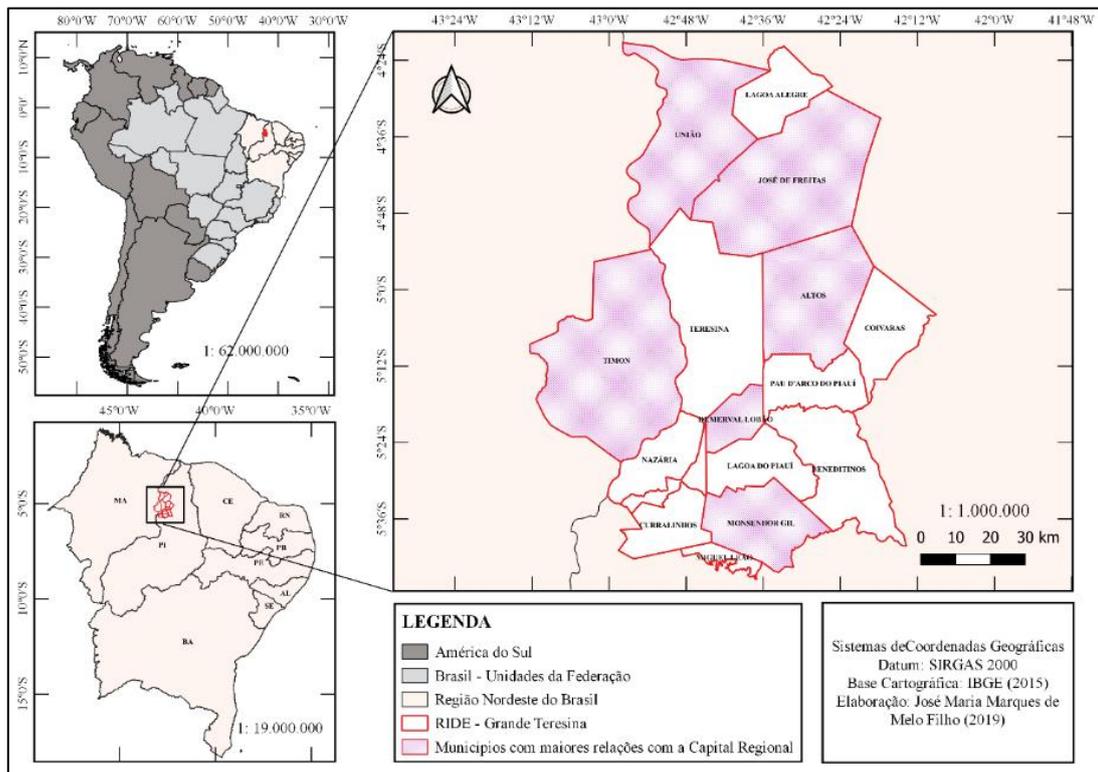


Figura 1 – Localização da RIDE – Grande Teresina  
Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

As Regiões Integradas foram criadas com o intuito de promover a articulação das ações do Governo Federal dentro de um mesmo complexo geoeconômico e social, e as condições para o seu estabelecimento, bem como as formas de integração entre os entes que as compõem foram delegadas por lei complementar, seguindo o disposto no Artigo 43 da Constituição Federal de 1988 (AZEVEDO; ALVES, 2010).

Nesse sentido, a criação das RIDE's representou o fortalecimento do pacto federativo que, por sua vez, impulsionou a retomada das discussões em relação à questão regional, além de favorecer uma gestão do território alicerçada nas relações horizontais e na integração entre os diferentes entes federativos, a fim de reduzir as desigualdades regionais, promover seu o desenvolvimento endógeno, além da formulação e aplicação de políticas públicas (ANDRADE, 2010).

A criação das RIDE's pelo Governo Federal representou uma mudança na forma de conceber 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).

Esse modelo diferencia-se das Regiões Metropolitanas, pois o seu poder de articulação está circunscrito, apenas, entre dois níveis diferentes de governo (capital do estado e municípios que integram a região metropolitana), além disso, por ser constituída por territórios contíguos, a autonomia do poder local acaba concentrando as decisões e esforços no centro econômico de maior receita, negligenciando, assim, problemas e questões que precisam ser endereçadas em outras escalas (MARTINS et al, 2010).

É importante ressaltar que nos últimos anos, uma nítida mudança vem ocorrendo na dinâmica urbana do país e no papel desempenhado pelas pequenas e médias cidades na hierarquia urbana brasileira, tais cidades adquirem forte poder regional e funcionam como verdadeiros pólos de desenvolvimento econômico, social e físico para a rede de cidades sob sua influência (SPÓSITO et al, 2006). No caso da RIDE – Grande Teresina, a capital piauiense, destaca-se como uma importante capital regional do Nordeste do país, com expansão urbana expressiva, acentuado aumento do seu contingente populacional, a partir da década de 1970, bem como diversificação de suas atividades econômicas, com predomínio do setor de prestação de serviços (RODRIGUES; VELOSO FILHO, 2016); (SILVA; FAÇANHA, 2016) (NOGUEIRA et al 2016).

A capital regional possui um papel catalisador das dinâmicas urbanas e os municípios de pequeno porte que integram a RIDE permanecem dependes da infraestrutura e serviços oferecidos pela capital piauiense. Gurgel (2017 p. 845), evidencia que o processo de expansão de algumas cidades, como é caso, por exemplo, do município 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 1 ratificam a afirmação da autora supracitada, indicando a baixa capacidade financeira dos municípios que compõe a Região Integrada, com PIB per capita, majoritariamente, inferior a R\$ 9.000,00 e índices de densidades demográficas reduzidas. A população total urbana, em porcentagem, apresenta taxas abaixo de 50% para sete cidades do arranjo, são elas: Coivaras (30,8%); Curralinhos (31,8%); Lagoa Alegre (38%); Lagoa do Piauí (43,3); Nazária (20,5%); Pau d' Arco (14,8%); e União (49,2%).

<b>RIDE - GRANDE TERESINA</b>						
<b>Municípios</b>	<b>Pop. Total</b>	<b>Pop. Urbana</b>		<b>PIB per capita (R\$)</b>	<b>Área Total (km<sup>2</sup>)</b>	<b>Densidade Demográfica (km<sup>2</sup>)</b>
		<b>Total</b>	<b>(%)</b>			
<b>Altos (PI)</b>	<b>38.822</b>	<b>27.388</b>	<b>70,5</b>	<b>8.706,16</b>	<b>957,7</b>	<b>40,74</b>
Beneditinos (PI)	9.911	6.261	63,2	6.378,94	788,6	12,57
Coivaras (PI)	3.811	1.173	30,8	6.801,98	485,5	7,85
Curralinhos (PI)	4.183	1.131	31,8	5.521,28	345,8	12,09
<b>Demerval Lobão (PI)</b>	<b>13.278</b>	<b>10.873</b>	<b>81,9</b>	<b>10.235,62</b>	<b>216,8</b>	<b>61,24</b>
<b>José de Freitas (PI)</b>	<b>37.085</b>	<b>21.601</b>	<b>58,2</b>	<b>7.711,60</b>	<b>1538,2</b>	<b>24,11</b>
Lagoa Alegre (PI)	8.008	3.042	38,0	6.483,31	394,7	20,29
Lagoa do Piauí (PI)	3.863	1.672	43,3	9.807,77	426,6	9,05
Miguel Leão (PI)	1.253	862	68,8	9.484,02	93,5	13,4
<b>Monsenhor Gil (PI)</b>	<b>10.333</b>	<b>5.309</b>	<b>51,4</b>	<b>8.899,78</b>	<b>568,7</b>	<b>18,17</b>
Nazária (PI)	8.068	1.652	20,5	8.763,73	363,6	21,19
Pau d' Arco (PI)	3.757	556	14,8	5.642,10	430,8	8,72
<b>Teresina (PI)</b>	<b>814.230</b>	<b>767.557</b>	<b>94,3</b>	<b>22.597,68</b>	<b>1.392,0</b>	<b>584,95</b>
<b>Timon (MA)</b>	<b>155.460</b>	<b>135.133</b>	<b>86,9</b>	<b>9.616,57</b>	<b>1.743,2</b>	<b>89,18</b>
<b>União (PI)</b>	<b>42.654</b>	<b>20.965</b>	<b>49,2</b>	<b>7.428,39</b>	<b>1.173,40</b>	<b>36,35</b>
<b>Total</b>	<b>1.154.716</b>	<b>994.302</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Tabela 1 – RIDE – Grande Teresina: Dados Demográficos  
Fonte: Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2010)

Ao enfatizar a baixa concentração populacional urbana em alguns dos municípios, não significa que o único parâmetro para analisar o arranjo é o fator população, mesmo porque, como alerta Firkowski (2012), sua utilização exclusiva 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).

Os dados revelam que a hinterlândia do respectivo arranjo apresenta espaços econômico e demograficamente esvaziados. Essa conjuntura pode ser explicada, uma vez que inúmeras cidades de pequeno porte, que compõe 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: mínguadas 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.

Na RIDE – Grande Teresina alguns municípios possuem relações mais intrínsecas com a capital regional devido, principalmente, a sua proximidade física e pelo movimento pendular constante das pessoas, devido ao trabalho e estudo na capital, como é o caso dos entes federados destacados na Tabela 1: Altos; Demerval Lobão; José de Freitas; Monsenhor Gil; União; e Timon, este último constitui juntamente com Teresina uma área conurbada (Figura 2).

O processo consolidado de conurbação entre as duas cidades concentra 996.690 pessoas, a população urbana corresponde cerca de 93% do total (902.154), engloba 16.240 empresas. Deste universo, apenas uma é sede de uma das 500 maiores empresas do país. Na classificação por condição social, Teresina e Timon apresentam médio e ruim desempenho, respectivamente (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2005; IBGE, 2016).

Embora o Rio Parnaíba constitua uma barreira física entre as cidades, existem três pontes que interligam os dois municípios (Ponte da Tabuleta, Ponte da Amizade e a Ponte Metálica) facilitando o desenvolvimento das atividades comerciais e complemento de suas funções urbanas. A conurbação representou mais que uma nítida fusão entre as duas cidades e a continuidade de suas malhas viárias serviu, também, para fortificar a sua interdependência, sejam elas de ordem econômica, social ou de serviços públicos urbanos e de infraestrutura (GURGEL, 2017).

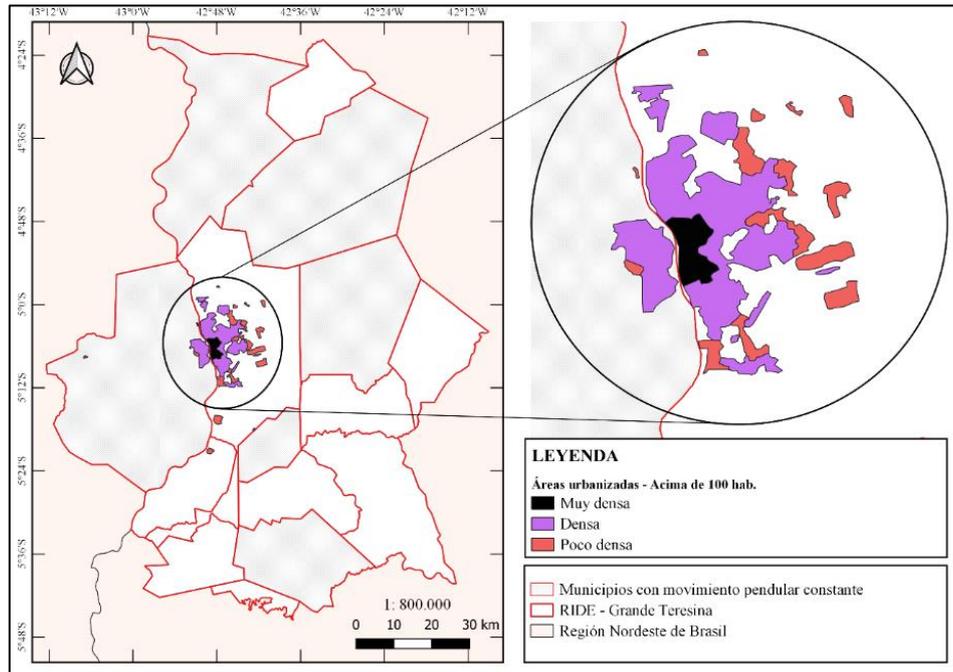


Figura 2 – Conurbação entre as cidades de Teresina (PI) e Timon (MA).  
Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Analisando a Figura 2, nota-se que a área mais densamente urbanizada corresponde à região central da cidade de Teresina (cor preta, no mapa). A mancha urbana expande-se em direção aos bairros que compõem o perímetro urbano da capital e o município de Timon, considerados como área densamente urbanizada (cor roxa, no mapa). E, por fim, as áreas menos densas representam núcleos urbanos nas bordas do perímetro urbano da capital, além dos espaços urbanos de Nazária e Demerval Lobão (cor rosa, no mapa).

Em síntese, o arranjo formalizado legalmente como uma Região Integrada de Desenvolvimento Econômico, para além de sua institucionalidade, estabelece uma dinâmica urbana distante daquela empreendida nos espaços das grandes metrópoles e regiões metropolitanas, com forte interação das relações socioeconômicas e fluxos materiais e imateriais nas diferentes escalas, com o predomínio de interações em escala global.

Contudo, revela a configuração de um arranjo urbano tendo suas dinâmicas comandadas pela capital regional, cuja área de influência estende-se em maior grau com os municípios de Monsenhor Gil, José de Freitas, Altos, União, Demerval Lobão e, sobretudo, Timon. Assim, a região integrada não se constitui em um espaço metropolitano.

#### 4 CONCLUSÃO

O reconhecimento das novas configurações territoriais, expresso pelo dinamismo das dinâmicas socioespaciais, revela a necessidade de formulação de estudos que estejam preocupados em analisar arranjos urbanos cuja dinâmicas não são ditadas pelo processo de metropolização, tão pouco conformam espaços efetivamente metropolitanos.

O estudo sobre a RIDE – Grande Teresina confirma a seguinte discordância: de um lado, a emergência de um processo socioespacial e, de outro, um processo institucional que, ao desconsiderar o aspecto anterior, formaliza estruturas com o intuito de obter ganhos financeiros, sem formular ações concretas, visto seu desconhecimento.

Pelo exposto neste trabalho, desconsiderar a emergência do processo em tela implica em rejeitar as transformações pelas quais a capital regional e seu entorno sofrem, sendo de extrema importância a compreensão da conformação do arranjo, visto que, na atualidade, surgem problemáticas que ultrapassam os limites territoriais estabelecidos, configurando uma nova lógica para a região.

#### 5 REFERENCIAS

S. Pacto Federativo Brasileiro: Mesorregiões, Rides e Consórcios Públicos. **Scripta Nova**. v. XIV, p. 1-17, 2010.

ASCHER, F. **Metápolis ou l'avenir des villes**. Paris: Odile Jacob. 1995. 240p.

AZEVEDO, Heloisa P.; ALVES, Adriana M. Rides – por que criá-las? **Revista Geografias (UFMG)**. Belo Horizonte 06(2), p. 87-101, julho-dezembro, 2010.

CODEVSAP. 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.

CORRÊA, R. L. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **GEOUSP Espaço e Tempo**. n. 30, p. 5-12. 2011.



\_\_\_\_\_, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand brasil. 2006. 332p.

EGLER, Claudio A. G. Apontamentos sobre a rede urbana e políticas públicas. In: MATOS, Ralfo; WEBER, Soares (Orgs.). **Desigualdades, redes e espacialidades emergentes no Brasil**. 1 ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2010. p. 91-114.

FERREIRA, A. Caminhando em direção à metropolização do espaço. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 20, n. 3, p. 441-450. 2016.

FIRKOWSKI, O. L. C. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são regiões mais não são metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. n. 122, p. 19-38. 2012.

GOTTMANN, J. **Megalopolis: the urbanized northeaster seaboard of the United States**. New York: The Twentieth Century Fund. 1961. 810p.

GURGEL, A. P. C. As metrópoles do interior do Nordeste: a caracterização de um tipo metropolitano regional. **Cadernos MetrÓpole**, v. 19, n. 40, p. 841-864. 2017.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. IBGE. Coordenação de Geografia. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

\_\_\_\_\_(IBGE). **Divisão Urbano-Regional**. IBGE. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

\_\_\_\_\_(IBGE). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

\_\_\_\_\_(IBGE). **Região de Influência das cidades 2007 (REGIC)**. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). **Configuração atual e tendências da rede urbana do Brasil**. Brasília. (Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil, 1). Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR, IPEA. 2002.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. v. 120, p. 133-148, 2011.

\_\_\_\_\_, S. **Metrópole, Metropolização e Regionalização**. São Paulo: Consequência. 2017. 262 p.

LIMONAD, E. (2007). Nunca Fomos Tão Metropolitanos! In: Nestor Goulart Reis; Martha S. Tanaka. (Org.). **Brasil - Estudos sobre Dispersão Urbana**. 1ed. São Paulo: Via das Artes - FAPESP, v. 1, p. 183-212.

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]. vol.44, n.3, p.559-590. 2010.

MOURA, R. A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea. **EURE (Santiago)**, Santiago, v. 38, n. 115, p. 5-31. 2012.

NOGUEIRA, L. L. F.; ESPINDOLA, G. M. D.; CARNEIRO, E. L. N. D. C. Análise da ocupação urbana na zona Centro-Norte de Teresina: considerações sobre a região do Encontro dos Rios. **Revista Equador**, v. 5, n. 3, p. 25-42, 2016.

OBSERVATÓRIO DAS METROPOLES. **Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias**. Rio de Janeiro: Observatório. 2004.

RODRIGUES, Rodrigo da Silva; VELOSO FILHO, Francisco de Assis. A ação dos agentes produtores do espaço urbano em Teresina-PI: um diagnóstico a partir dos planos diretores urbanos. **Geosaberes**. Fortaleza. v. 6, número especial (2), p. 230 - 242, Novembro. 2016.

SASSEN, S. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **EURE (Santiago)**, 33(100), 9-34. 2007. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000300002>



SCOTT, A.; Agnew, J.; Soja, E. e Storper, M. (2001). Cidades-regiões globais. **Espaço e Debates: Aliança e competição entre cidades**. São Paulo, n. 41, 11-25.

SILVA, Silvana de Sousa; FAÇANHA, Antonio Cardoso. (Re) Produção espacial e área central de Teresina (PI): Preposições da Agenda 2015. **Caminhos da Geografia**. v. 17, n. 58. 2016. p. 01-15. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/viewFile/28278/18468>> Acesso em: 07 dez. 2016.

SOJA, E. W. **Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions**. Oxford: Blackwell Publishing. 2000. 440p.