

# **REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO- RIDE GRANDE TERESINA**

## **Isolamento e dispersão no planejamento urbano**

### **CARCARÁ, Maria Clara M.**

Centro Universitário Uninovafapi

Maria Clara Miranda Carcará - Bolsista Pibic-Uninovafapi / Graduanda em Arquitetura e Urbanismo

mclaracarara@hotmail.com

### **LEAL JUNIOR, Jose Hamilton**

Centro Universitário Uninovafapi

José Hamilton Leal Júnior - Mestre do Departamento de Arquitetura e Urbanismo

josehamilton.arq@gmail.com

## **RESUMO**

A Região Integrada de Desenvolvimento – RIDE Grande Teresina, foi instituída como estratégia de planejamento cooperativo entre os municípios componentes afim de alavancar o desenvolvimento dos membros através da cooperação interna e direcionamento de recursos externos para projetos coletivos. Esta pesquisa visa compreender o contexto de criação dessa RIDE, além de entender como tal rede de cooperação funciona, expondo as principais dificuldades existentes para o seu pleno funcionamento, discorre-se sobre como esta se relaciona com as Regiões Metropolitanas brasileiras e com as demais RIDES existentes na atualidade. A partir de uma análise socioespacial, estuda-se a existência de integração entre o Centro e a periferia, e algumas das consequências dessa estratégia para o desenvolvimento regional.

**Palavras-chave:** RIDE Grande Teresina, Planejamento Urbano, Redes de Cidades

## **ABSTRACT:**

The Region Integrated Development - RIDE Grande Teresina, was established as a cooperative planning strategy among municipalities components in order to leverage the development of members through internal cooperation and guidance of external resources for collective projects. This research aims to understand the context of the creation of this RIDE, and understand how such cooperation network works, exposing the main difficulties that exist for their full operation, it talks about how this relates to the Brazilian Metropolitan Regions and with the other RIDES existing today. From a socio-spatial analysis, we study the existence of integration between the center and the periphery, and some of the consequences of this strategy for regional development.

**Key words:** RIDE Grande Teresina, Urban planning, urban network

## 1. INTRODUÇÃO

Atualmente, muito tem sido falado sobre as consequências da globalização no surgimento e consolidação de certos fenômenos intraurbanos, a título de exemplo pode-se citar segregação e fragmentação urbana dentre vários outros. É importante ressaltar que a forma como as cidades se relacionam também sofreu influência da nova conjuntura econômica global, somado ao surgimento de novas tecnologias que permitiram um maior deslocamento diário das pessoas. Como efeito cascata, as cidades ficaram ainda mais dependentes umas das outras, política, econômica e socialmente, haja vista que não existe fluxo somente de mercadorias, mas também de mão de obra, dinheiro e influência política.

Este relacionamento contínuo e multidirecional entre cidades traduz-se como rede urbana, caracterizada pela conexão de núcleos urbanos integrados, articulados e não autossuficientes através de fluxos de serviços, mercadorias, capitais, informações e recursos humanos nas diferentes escalas mundiais. As redes urbanas configuram um grau de integração mais dinâmico economicamente, desse modo, as metrópoles surgem no topo da hierarquia das redes urbanas, representando regiões densas e desenvolvidas, para onde vários recursos são direcionados e do qual as demais regiões próximas adquirem dependência não só econômica, mas também política e social, resultando no que chamamos de regiões metropolitanas (RMs). (PENA, 2010).

De acordo com Azevedo e Alves (2010) no Brasil, a globalização teve reflexo principalmente nas regiões metropolitanas do sudeste do país, gerando grandes aglomerados urbanos que exigiam um planejamento mais específico tanto para o desenvolvimento regional quanto para a diminuição das localidades empobrecidas. Diante disto e de delicadas mudanças no âmbito de gestão nacional e internacional, quando anteriormente o Estado era o único responsável pelo planejamento de seus entes federados, surgem estratégias de integração nacional e descentralização, em que novos agentes passam a atuar de forma conjunta na busca por maior eficácia nos processos de desenho e implementação de políticas públicas. Nesse contexto, a Constituição Federal de 1988 foi de suma importância para que se alavancasse a participação da sociedade civil, ao mesmo tempo em que o desmembramento da União, relacionado a problemas geoeconômicos e sociais, contribuiu para reduzir as desigualdades sociais e promover o desenvolvimento nacional. (REGIÃO, 2015).

A Constituição de 1988, em seu art. 25 deu aos Estados a atribuição de instituir áreas metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões e no art. 23 institucionalizou a cooperação voluntária entre elas. Segundo Azevedo e Alves (2010, p.89) esses incentivos na legislação, juntamente com o surgimento de “um dinamismo econômico com crescimento da agroindústria, da agricultura irrigada, da exploração de recursos naturais” intensificaram a migração intraregional e a redução da migração em direção à região sudeste, cuja atividade econômica tem predomínio da indústria. Neste cenário, os processos de criação de Regiões Metropolitanas e Regiões de Desenvolvimento Integrado (RIDES) surgiram como solução para diminuir a saturação populacional recorrente da região sudeste brasileira e construir novas redes de cooperação espalhadas pelo país. Além disso, tendo em vista a limitação de que para compor uma Região Metropolitana é necessário que todas as regiões pertençam a mesma Unidade da Federação, as RIDES representaram mais um avanço e vantagem para as redes de cooperação por permitirem a integração de locais de unidades estaduais diferentes.

O presente trabalho busca esclarecer quais foram as principais conveniências que impulsionaram a criação das Regiões Integradas de Desenvolvimento, tendo como foco principal a RIDE Grande Teresina, a mais recente criada, além da análise de sua relação com o fenômeno da globalização e com as redes urbanas existentes e por fim sua relevância para o planejamento urbano no contexto local.

## 2. AS RIDES DO BRASIL: HISTÓRIA E ANÁLISE

A fim de entender o processo de surgimento das Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDEs), é válido contextualizar, primordialmente, como o fenômeno da globalização influenciou e influencia a organização das cidades. Dessa maneira, tendo sido iniciada em um período posterior à 2ª Guerra Mundial, quando as grandes indústrias estavam começando a se disseminar pelo mundo buscando capital produtivo, a globalização atraiu, a partir da segmentação das corporações e diversificação de atividades, importantes centros de gestão territorial com forte poderio econômico, político e social adquirido. (CORRÊA, 1997).

Tais centros tornaram-se os principais focos dos ciclos de reprodução de capital e ganharam destaque na hierarquia urbana sendo conhecidos como cidades globais ou mundiais. Contudo, os impactos trazidos junto à globalização atuam de maneira negativa à medida que geram desigualdades entre as demais regiões das cidades e os centros urbanos e prejudicam a integração entre eles (CORRÊA, 1997). Além disso, conforme estas localidades atraem mais aglomerados urbanos, o planejamento e recursos programados movimentam outros centros urbanos adjacentes, criando novos circuitos espaciais de produção por intermédio de corporações globais (SANTOS, 1988).

Dessa forma, como responsabilidade do Ministério da Integração Nacional (MI) de executar a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), cria-se uma nova estratégia para suprir as carências de igualdade e incentivar as possíveis potencialidades regionais baseando-se no alicerce de que políticas públicas aplicadas exclusivamente nos estados ou macrorregiões não tem se mostrado eficientes. A solução encontrada foi, pois, investir em ações integradas nos âmbitos estaduais e municipais, juntamente com parcerias com outros atores não governamentais locais ou regionais por meio das RIDEs, que mostram-se essenciais nesse processo segundo dados do Plano de Ação Integrado e Sustentável para a RIDE Grande Teresina (REGIAO, 2015), .

De acordo com dados do Ministério da Integração Nacional (REGIÃO, 2015), atualmente no Brasil existem três RIDES: RIDE DF/Entorno composto pelo Distrito Federal, mais 19 municípios do estado de Goiás e 3 do estado de Minas Gerais; Polo Petrolina-Juazeiro constituído por 4 municípios do estado da Bahia e 4 do estado de Pernambuco; e RIDE Grande Teresina com um grupo de 13 municípios do estado do Piauí e um do Maranhão.

De acordo com Azevedo e Alves (2010), o processo de criação das RIDEs pode ser dividido em três períodos, sendo o primeiro iniciado a partir do surgimento das 9 regiões metropolitanas nos anos 70, época de destaque da Constituição Federal de 1967 e dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs). Marcadas pela formação dos grandes aglomerados urbanos decorrentes da industrialização, os PNDs garantiam melhor distribuição de complexos econômicos e habitacionais, além da diminuição de desigualdades sociais.

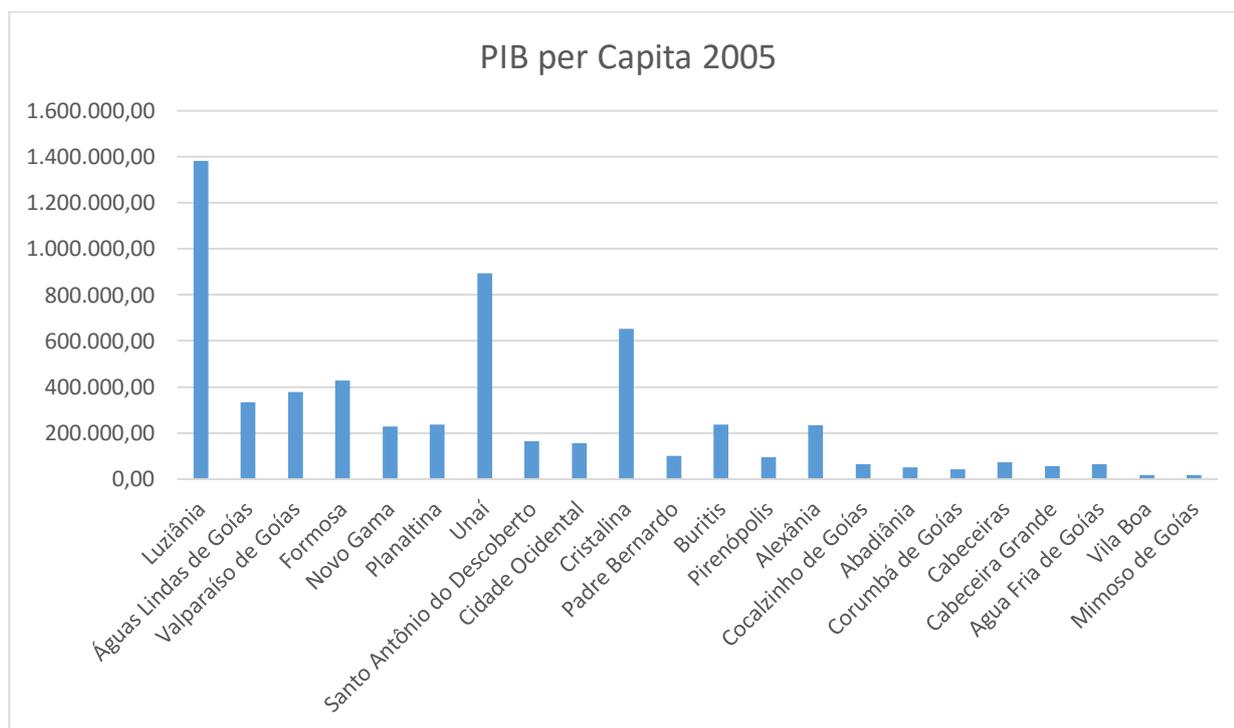
Sobre o primeiro período, Azevedo e Alves (2010, p.88) contam que o I PND (1972-1974) “buscava a integração nacional e a descentralização econômica das cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte por meio da criação de polos regionais”. No entanto, a ausência de uma política regional nas décadas posteriores aumentou as desigualdades regionais já que os investimentos e planejamentos para tais regiões não conseguiam atender a demanda e também aumentavam a parcela das populações periféricas desfavorecidas. Como resultado, houve aumento populacional significativo nas regiões metropolitanas.

O segundo período narrado por Azevedo e Alves (2010, p.88) foi marcado por movimentos democráticos e de descentralização, onde houve grande valorização da instância municipal, a qual foi delegada o direito de criação de áreas metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, além de poder tratar de problemas intermunicipais. Todas estas questões foram tratadas na Constituição Federal de 1988. Tal fato beneficia o planejamento integrado assim como estimula a atuação dos entes federados, somado a possibilidade de instituir regiões de desenvolvimento de diferentes estados, mas pertencentes ao mesmo complexo social e

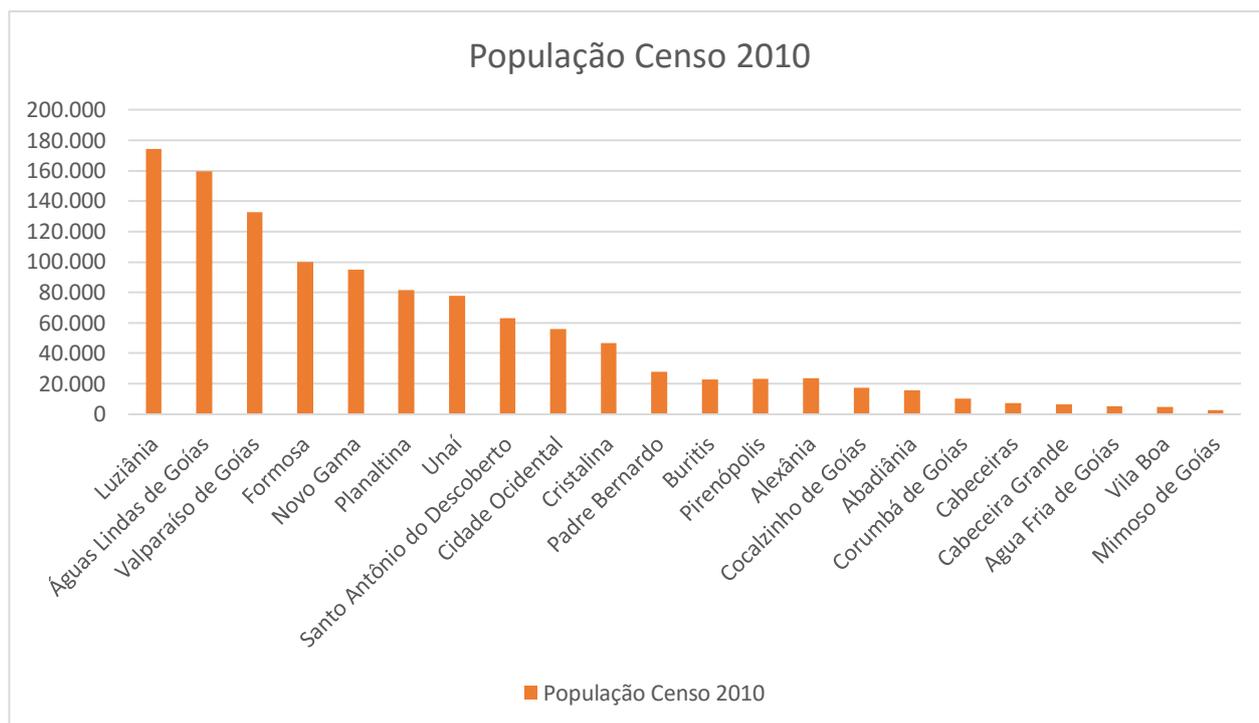
geoeconômico. Por fim, o terceiro período aponta a determinação da União de permitir que os municípios também possam ser elegíveis para programas destinados aos estados sem que sejam atribuídos recursos financeiros para isso. Ademais, houve a criação de diversas outras RMs o que requer um planejamento mais específico e adequado para as regiões de desenvolvimento. (AZEVEDO E ALVES, 2010).

Segundo Azevedo e Alves (2010), a RIDE Distrito Federal/Entorno (criada em 1998) é a que apresenta maior desigualdade entre cidade polo (DF) e o entorno quando comparada as RMs, onde a periferia produz maior porcentagem do PIB. Além disso, por conta de problemas tributários, o entorno do DF só consome 15% daquilo que produz, sendo o restante destinado a outros municípios. As autoras afirmam ainda que esta não pode ser considerada uma região metropolitana por não atender os requisitos de diversificação de funções e acumulação de capital, já que para uma região ser metropolitana deve haver concentração espacial de população, atividades econômicas, produção e consumo, tendo suas funções de capital originado às demais funções.

Dados do ano de 2005 da Secretaria de Saúde do Governo do Distrito Federal mostram que grande parte do Entorno Metropolitano ainda dependia de equipamentos de saúde do DF e que estes não estavam atendendo a demanda, demonstrando a necessidade de uma agenda emergencial que desse observância ao Entorno Metropolitano (AZEVEDO E ALVES, 2010). As figuras 1 e 2 demonstram as disparidades quanto ao PIB per capita e população das regiões pertencentes a RIDE Distrito Federal/Entorno.



**Figura 1: Relação entre o PIB per capita e os municípios que fazem parte da RIDE Grande Teresina.** IBGE (2013) modificado por Leal Junior e Carcará (2016)



**Figura 2: Gráfico comparativo entre os dados populacionais dos municípios membros da RIDE Grande Teresina .** IBGE (2013) modificado por Leal Junior e Carcará (2016)

Quanto a RIDE do Polo Petrolina-Juazeiro faz-se menção ao seu elevado crescimento populacional desde sua criação o qual supera algumas RMs como: Recife, Salvador, Belo Horizonte e Campinas, conforme dados do IBGE (2001-2006)

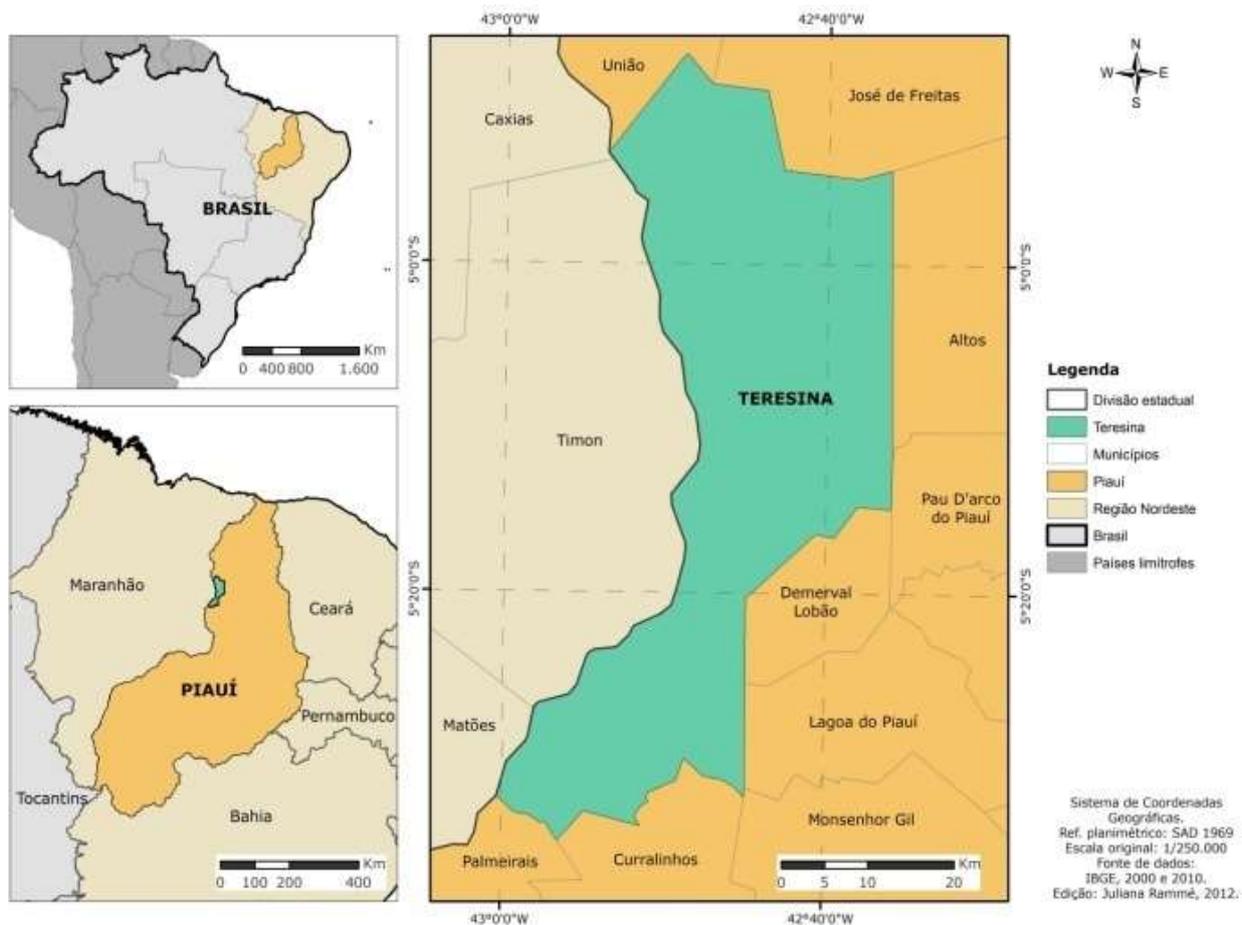
De acordo com Araújo (2000), a região nordeste é caracterizada por uma forte heterogeneidade por conta da grande diferença entre locais onde predominam o "dinamismo" ou "frentes de expansão" em contraste com regiões ainda atrasadas, dominadas por oligarquias políticas tradicionais, fato que influencia em seu desenvolvimento e faz com que seja considerada uma macrorregião complexa. Conforme Azevedo e Alves (2010), além dessa realidade pode-se mencionar como problemas de alta relevância, além da questão da seca que faz a reputação do Nordeste no âmbito nacional, a pobreza decorrente da exclusão de massas trabalhadoras do processo produtivo, predomínio da agricultura de subsistência, informalidade nas relações de trabalho e a instabilidade quanto à renda real. Buscando solucionar parte dos impasses, vários programas de irrigação foram instituídos na década de 1960, pelo Governo Federal, através da vinda de infraestrutura de porte estruturante, hidrovias e investimentos no setor elétrico (a partir da construção de hidrelétricas), o que resultou em um importante polo de desenvolvimento tecnológico da fruticultura irrigada, além de torna-se recentemente o segundo polo vitivinicultor do Brasil, com 15% da produção nacional de vinho.

Apesar disso, assim como na RIDE DF/Entorno, a RIDE do Polo Petrolina-Juazeiro apresenta grandes disparidades não só por conta da concentração populacional, mas também quanto ao PIB das regiões de Petrolina e Juazeiro e os demais municípios. Essa situação torna-se emergencial à medida que impede que várias localidades invistam em recursos de programas federais por conta da fragilidade institucional e baixa capacidade de endividamento, dependendo de transferências constitucionais do FPM (Fundo de Participação dos Municípios), já que os recursos provenientes da RIDE não são capazes de suprir as necessidades da gestão.

O visível contraste entre o alto desempenho econômico das atividades produtivas das localidades de Petrolina e Juazeiro e os graves problemas sociais como: alto índice de mortalidade infantil, baixa renda *per capita*, altas taxas de analfabetismo da população adulta e grande percentual de pobreza das demais regiões do Nordeste semiárido alertam para a ausência de priorização de políticas nacionais e cooperação entre municípios e estados.

### 3. TERESINA: PÓLO ECONÔMICO

A cidade de Teresina foi fundada em 1852, já para torna-se capital do Piauí (figura 3). Foi a primeira cidade planejada do Brasil, com implantação e traçado inicial determinado pelo governador da Província, Conselheiro Saraiva, o qual determinou que o município teria traçado xadrez, com ruas de sentido e dimensões predeterminadas. Atualmente possui uma área municipal de 1.392 km<sup>2</sup>, sendo 17% desta, área urbana e 83%, área rural. Dentre todas as capitais do Nordeste, é considerada a que abrange maior área territorial rural.



**Figura 3: RIDE Grande Teresina.**  
MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL (2014)

No início da década de 1850 a capital do Piauí era a cidade de Oeiras, localizada no centro do Estado, sem nenhuma atividade comercial desenvolvida, cujo isolamento a impedia de destacar-se como entreposto comercial. A escolha da Vila do Poti, às margens do Rio Parnaíba como nova capital da Província tem a ver com a navegabilidade do Rio, topografia plana e centralidade comercial, ou seja, a cidade foi pensada como um polo econômico em potencial.

No entorno da capital encontram-se outras cidades que dependem desta economicamente e nas questões de saúde, educação, emprego e transporte. Pode-se citar o município de Altos, o qual possui população de 38.822 habitantes ocupando uma área em torno de 957,7 Km<sup>2</sup>, economia sustentada por estabelecimentos comerciais, pelo mercado público municipal, bancos e feiras livres que oferecem venda informal de roupas, utensílios de casa e artesanato. Além disso, há um constante crescimento imobiliário a partir da construção de conjuntos residenciais voltados para um público de baixa e média renda, vinculados ao programa governamental Minha Casa Minha Vida. São produtores sazonais de feijão, arroz, mandioca e milho além da agricultura familiar de caju. Na questão hospitalar, percebe-se que os postos de saúde existentes na cidade funcionam apenas como local para urgência e baixa complexidade, já que não possuem

infraestrutura necessária. Por esse motivo, a maioria dos pacientes é transferida para Teresina. (MINISTÉRIO, 2014)

O município de José de Freitas, distante 48 km da capital e cujos principais acessos se dão pela PI- 115, PI- 113 e PI- 366, pratica agricultura por meio da produção sazonal de arroz, cana-de-açúcar, feijão, mandioca e milho. Como ponto turístico, a Barragem do Bezerra é bastante conhecida na região por permitir descanso e lazer, pesca e passeio de jet ski, apesar disso ainda não possui estrutura mínima para atender aos visitantes. Por conta de sua proximidade com Teresina, parte de suas necessidades de saúde e educação são supridas por ela. (MINISTÉRIO, 2014)

União, localizada a 65 km de Teresina e atravessada pela PI-112, principal via de acesso à cidade, possui como principal recurso hídrico o rio Parnaíba, já que este representa fonte de subsistência para os habitantes, a partir do cultivo de mandioca, feijão, milho, cana de açúcar e algodão. A cidade tem destaque por riquezas naturais como a carnaúba, o babaçu, cana-de-açúcar e o algodão; comércio local e de serviços e por apresentar economia rural basicamente de subsistência. Além disso, é possível perceber que os recursos do município dependem quase que totalmente de repasses do governo federal e estadual. Dessa maneira, apresenta desenvolvimento econômico intrinsecamente relacionado ao de Teresina, assim como a questão da saúde devido a precariedade e a carência de especialização das unidades hospitalares da região. (MINISTÉRIO, 2014)

Uma alternativa surgida para esta ausência de alinhamento político no que diz respeito às questões de interesse comum foi a criação da RIDE Grande Teresina (Região Integrada de Desenvolvimento Urbano), a qual pretendia auxiliar e impulsionar soluções de infraestrutura, geração de emprego e capacitação profissional, saneamento básico (abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto e serviço de limpeza pública), uso e ocupação do solo.

#### **4. RIDE GRANDE TERESINA: AS DISTORÇÕES CENTRO-PERIFERIA**

Atentando para a situação urbanística que era tratada no Brasil e por conseguinte em Teresina no período de surgimento da região integrada em questão, é imprescindível mencionar a fase de mobilização em âmbito nacional vivenciada através de movimentos populares e massas urbanas através do Movimento Nacional de Reforma Urbana. Tal movimento ganhou representatividade por inovar dando abertura para participação popular por meio de audiências públicas na formulação de emendas de iniciativas populares (VILLAÇA, 2005).

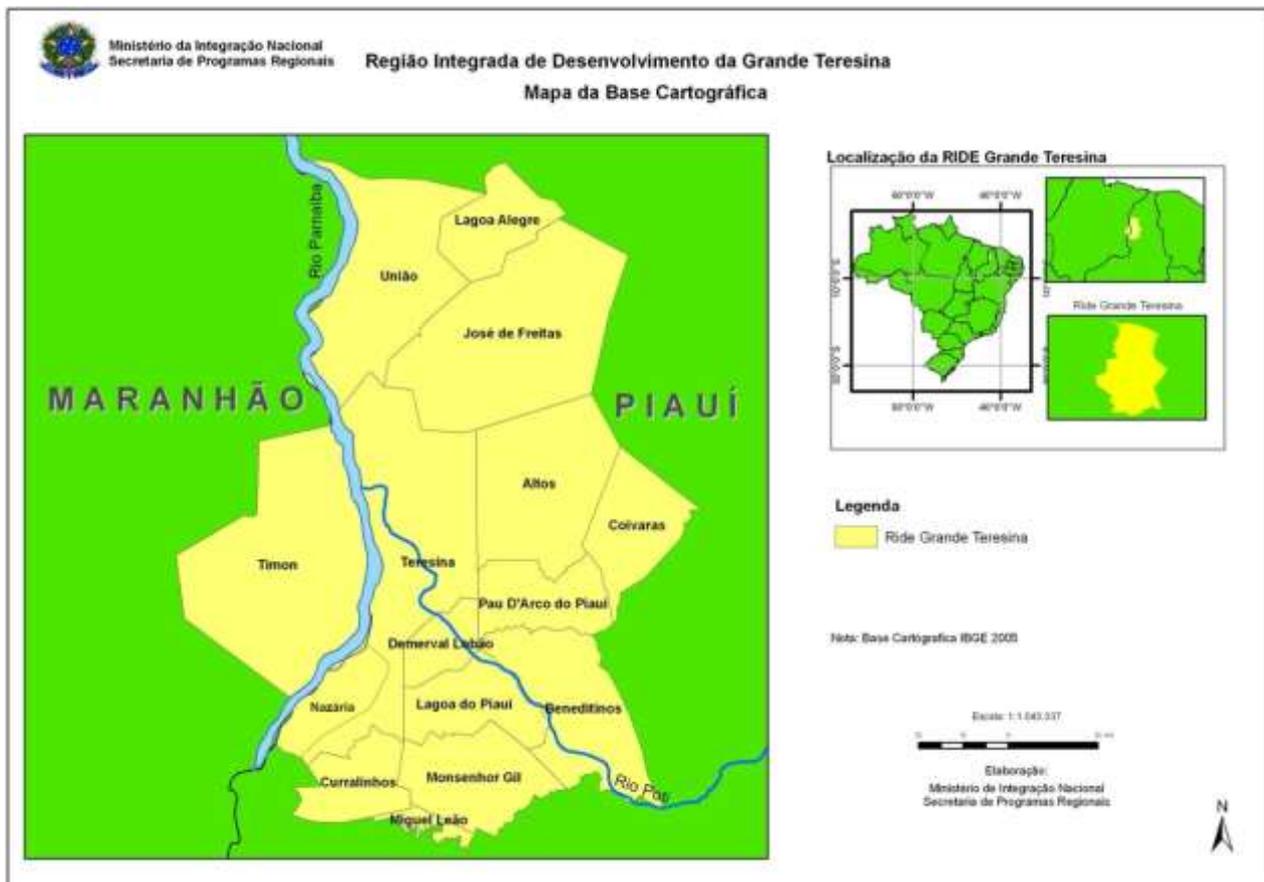
Dentre elas, a Emenda Popular de Reforma Urbana registrada como Emenda Popular nº 63, de 1987 foi responsável por politizar o plano diretor na década de 1990, transformando-o em projeto de lei e tratando sobre a reforma urbana, a justiça social e a função social das propriedades urbanas. Nesse contexto, é instituído para Teresina, o II Plano Estrutural de Teresina, com o objetivo de proporcionar desenvolvimento urbano para a região em seus aspectos político-sociais, físico-ambientais e (RODRIGUES, 2013) estando vigente quando em 2001 foi instituída a RIDE Grande Teresina.

Posteriormente, ainda segundo Rodrigues (2013), perante uma postura mais efetiva e atuante do governo federal quanto à implementação do planejamento e de planos urbanos, surge por meio da Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade, regulamentando os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, além da construção da Agenda 21 Brasileira dispendo sobre temas como: Cidades sustentáveis, Agricultura sustentável, Redução das desigualdades sociais, Infraestrutura e integração regional, Gestão de recursos naturais e Ciência e tecnologia para o desenvolvimento sustentável.

A cidade de Teresina, capital do Piauí, foi a primeira cidade com traçado planejado no Brasil e desde a sua fundação em 1852, foi alvo de vários planos urbanos que em muito tem relação com a configuração atual do seu espaço urbano, apesar de a maioria das ideias contidas nestes planos não terem saído do papel, reafirmando o que Villaça (2005) enuncia como uma tradição brasileira de não obedecer aos planos diretores. Apesar da relevância da capital como importante polo de saúde, educacional e de empregos, não existe no texto destes planos nenhuma menção às cidades do entorno.

Frente ao surgimento da RIDE Distrito Federal/Entorno, em 1998 e da RIDE do Polo Petrolina-Juazeiro, em 2001 e em busca de um espraiamento de recursos que trouxessem melhor infraestrutura, concentração de empregos e benefícios urbanos para tantas outras redes urbanas necessitadas no Brasil, foi criada a RIDE Grande Teresina, através de lei complementar nº 112, de 19 de setembro de 2001 e instituída por meio do Decreto nº 4.367, de 9 de setembro de 2002 (REGIÃO, 2011).

Os municípios do Piauí que compõem a RIDE são Altos, Beneditinos, Coivaras, Curalinhos, Demerval Lobão, José de Freitas, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Leão, Monsenhor Gil, Pau D'arco, União, Nazaria e Teresina, o município de Timon do Maranhão completa a lista (Figura 4). Juntos estes municípios somam 1.154.716 habitantes (RIDE, 2015).



**Figura 4: RIDE Grande Teresina.**  
 MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL (2014)

Estes municípios têm a sua economia ligada a de Teresina, servindo em sua maioria como cidades dormitório e sofrendo influência direta dos planos urbanos elaborados para a capital (REGIAO, 2015). É essencial, pois, na busca do êxito diante das atuais dificuldades que seja criado um planejamento conjunto, o que em muitos casos não vem ocorrendo, tanto em Teresina quanto em outras RIDES existentes (RIDE Geoconômica de Brasília, RIDE Petrolina-Juazeiro) conforme demonstra o trabalho de Azevedo e Alves (2010).

Falando especificamente das Regiões Metropolitanas, Garson (2009) explica a dificuldade de estabelecer um planejamento coletivo dentro do universo metropolitano, apoiando-se nas diferenças de porte e densidade existentes que geram prioridades diversas, além da ausência de critérios claros para a criação de RMs e dificuldades de coordenação intergovernamental que criam obstáculos à cooperação.

De acordo com Garson (2009), um dos benefícios trazidos a partir da coordenação e da cooperação entre organizações, as quais podem ser entendidas como municípios e regiões metropolitanas brasileiras no que diz respeito a governos locais, seria a diminuição de custo entre transações necessárias para controlar e efetivar acordos. Sendo assim, os ganhos poderiam ser utilizados para reduzir o custo de outras aplicações ou compensar externalidades por meio da atuação integrada.

Divergindo de ideais generalizados de que interesses comuns gerariam ações conjuntas, tendo nesse contexto as políticas públicas como exemplo, Garson cita o pensamento de Olson (1965, apud GARSON, 2009) que afirma que alguns dos membros da união observando que poderiam atingir seus objetivos sem depender custos, ainda dentro do grupo, sempre estariam buscando se beneficiar. Dessa forma, não se pode assegurar a eficácia para alcançar os benefícios comuns. Além disso, outros ainda arriscariam a ideia de obter vantagens mesmo sem ter participação na ação (conhecidos como free-riders). Nesse contexto, a solução seria analisar quais motivos influenciariam no sucesso da ação coletiva. Dessa maneira, as condições estariam em torno do: tamanho do grupo, da diversidade de preferências, se há mecanismos de coordenação e dos incentivos seletivos atingindo cada membro de forma diferenciada. Quanto ao último faz-se menção de que pode ter caráter positivo quando há retribuições e negativo quando não exigidos os requisitos de cooperação.

Garson (2009) ainda discorre sobre como alguns fatores (condições econômicas, número de jurisdições, população mensurável e condições de vida) tornam-se relevantes quando podem influenciar na minimização de custos a partir de transações de ações coletivas, facilitando assim o ingresso no grupo de cooperação. Ademais, quanto mais governos locais nos entes federativos, mais onerosos seriam os processos de monitoramento, ao contrário de investimentos que contribuíssem para homogeneidade econômica. À vista disso, afirma-se que locais pertencentes à mesma região metropolitana “partilhariam o mesmo destino”.

Contudo, apesar de se esperar que a homogeneidade econômica reduzisse as desigualdades presentes entre centro e periferia metropolitana, fatores como porte e densidade populacional influem no aumento da diversidade de preferências de modo que é impossível os agentes políticos atenderem a toda a demanda, criando um obstáculo para a cooperação. A tabela 1 apresenta os municípios pertencentes a RIDE Grande Teresina e demonstra certa uniformidade entre os municípios que ficam na periferia e uma grande diferença socioeconômica dos mesmos em relação ao Centro, o que fica mais claro quando analisa-se a figura 5 e Figura 6.

**Tabela 1: RIDE GRANDE TERESINA**

ESTADO	CÓDIGO	MUNICÍPIO	ÁREA (km²)	PIB em R\$ 1000	PIB (Per Capita) em R\$ 1	População (Hab)
PI	2200400	Altos	957, 655		6.022,96	38.822
PI	2201606	Beneditinos	788,58		4386,76	9.911
PI	2202737	Coivaras	485,496		5.333,42	3.811
PI	2203255	Curralinhos	345,85		3.989,74	4.183
PI	2203305	Demerval Lobão	216,81		6.296,77	13.278
PI	2205508	José De Freitas	1.538,18		6.224,60	37.085
PI	2205557	Lagoa	394,67		4.719,77	8.008

		Alegre				
PI	2205581	Lagoa Do Piauí	426,63		8.790,35	3863
PI	2206308	Miguel Leão	93,51		7.780,10	1.253
PI	2206407	Mosenhor Gil	582,55		6.485,66	10.333
PI	2207793	Pau D'arco	430,82		4.690,78	3.757
PI	2211100	União	1.173,45		5.840,88	42.654
PI	2206720	Nazária	363,59		5.204,25	8068
PI	2211001	Teresina	1.391,98		17.697,64	814.230
MA	2112209	Timon	1.764,610		6.714,75	155.460
RIDE Grande Teresina			9.996,73		100.178,43	1.154.716,00

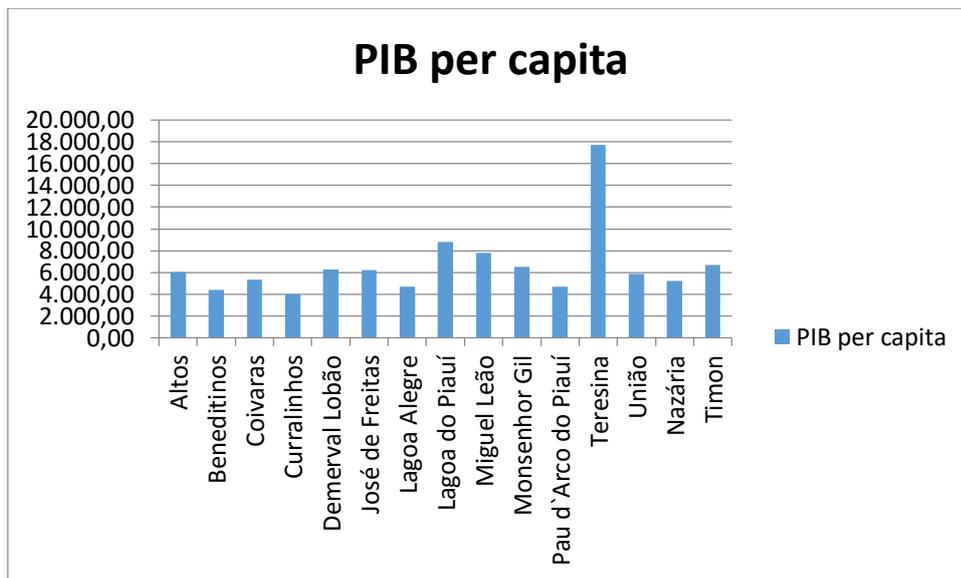
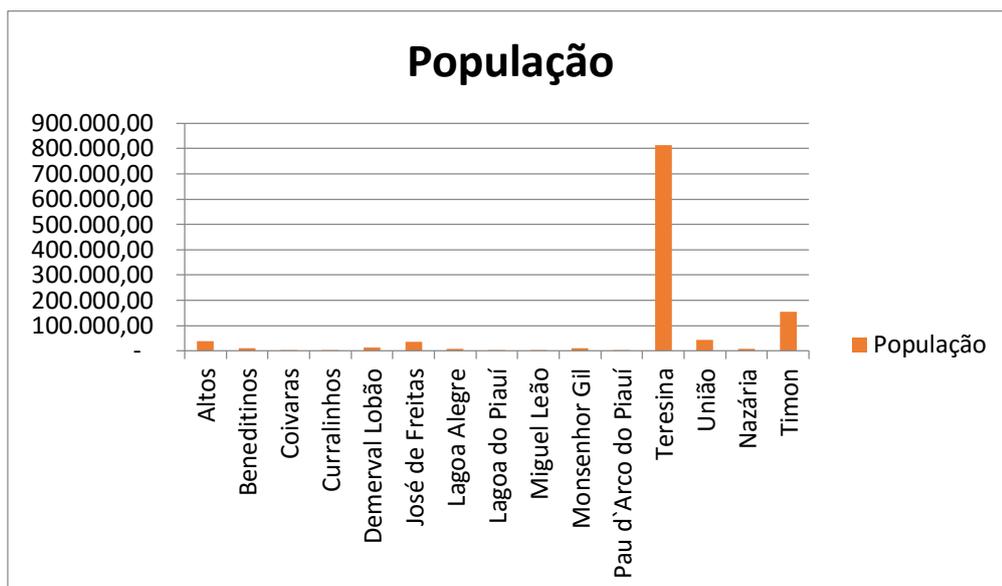


Figura 5: PIB per capita dos municípios da RIDE Grande. IBGE (2013) modificado por Leal Junior e Carcará (2016)



**Figura 6: População dos municípios da RIDE Grande Teresina.**  
IBGE (2013) modificado por Leal Junior e Carcará (2016)

Comparando as figuras 1 e 2 com as figuras 5 e 6, demonstradas anteriormente e que por meio de gráficos exibem os dados de PIB per capita e população da RIDE Distrito Federal e Entorno dos municípios componentes, é possível perceber que também há desigualdades chamativas entre periferia (entorno) e centro (DF). De acordo com dados da IBRASE/SEBRAE (2008), o PIB produzido pelo entorno não alcança 7% do total produzido pela RIDE, de forma que 93% dele provém do Distrito Federal. Além disso, como já foi mencionado, por conta das barreiras tributárias, grande parte do que é produzido pelo entorno (75% aproximadamente) não pode ser comercializado no DF, o que representa grande impasse para a homogeneidade econômica almejada por meio das Regiões Integradas de Desenvolvimento.

Azevedo e Alves (2010) discorrem sobre o grau de dependência entre o entorno e o DF e mencionam que seis municípios adjacentes (Águas Lindas, Santo Antônio do Descoberto, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama e Valparaíso de Goiás) a este são os que mais dependem dele em questões como moradia, emprego e saúde. Apesar disso, mesmo passados anos após a criação da RIDE, os resultados não foram suficientes para resolver questões de desenvolvimento econômico das regiões componentes, demonstrando recursos insuficientes para a atuação de planos integrados, ausência de participação popular, dentre outros. Tendo em vistas tais problemas, ainda assim, o mesmo modelo de gestão utilizado no RIDE Distrito Federal/Entorno foi aplicado para as RIDEs surgidas posteriormente (Petrolina-Juazeiro e Grande Teresina). Além disso, ainda segundo Azevedo e Alves, também representam ameaças para a cooperação entre os municípios do DF, a falta de experiência quanto à articulação municipal e os baixos níveis de atividade econômica regional.

Os mesmos dados que refletem grande disparidade econômica entre as regiões que compõem a periferia e o centro da RIDE Grande Teresina também são fortes indicadores de que há carência de cooperação entre seus componentes, considerando que existe uma diversidade de interesse, e que até o momento não foi apresentado à comunidade canais claros de participação conjunta, e muito menos planos regionais que abordem demandas existentes em comum.

#### 4.1. RIDE GRANDE TERESINA: CONHECENDO A PERIFERIA

Muito foi dito sobre as características do município de Teresina, mas para uma melhor compreensão da relação do centro da RIDE com a periferia é importante o conhecimento do entorno da mesma. Busca-se neste tópico inserir algumas informações sobre os municípios com maior população dentro desta rede urbana, são eles Timon (do estado do Maranhão), Altos e José de Freitas (no estado do Piauí).

A cidade de Timon, figura 7, é cornubada junto à capital Teresina. Ambas são separadas pelo Rio Parnaíba, e sua ligação é feita através de três pontes a "Ponte da Amizade" (Ponte José Sarney), "Ponte Metálica"

(Ponte João Luís Ferreira) e "Ponte Nova" (Ponte Engenheiro Antônio Noronha). É possível afirmar, que o rio Parnaíba funciona como limite, já que divide os estados do Piauí e Maranhão, mas que também funcionava como caminho antes da construção de tais pontes, pois a travessia entre os municípios era feita por meio de canoas.

Conhecida anteriormente como Vila das Flores, o município de Timon era o único responsável por interligar os estados do Piauí e Maranhão. Sua proximidade com a cidade de Teresina-PI contribuiu fortemente para o desenvolvimento da mesma. Na economia destacam-se os setores de comércio e serviços, os quais já representam 60% da economia total da região (MINISTÉRIO, 2014). Suas principais vias são a Avenida Piauí, responsável por comunicar os moradores de Teresina à Timon, a BR- 226 e BR- 316. Assim como Teresina, seu traçado urbano é ortogonal, com ruas estreitas devido à sua topografia plana predominante no município.

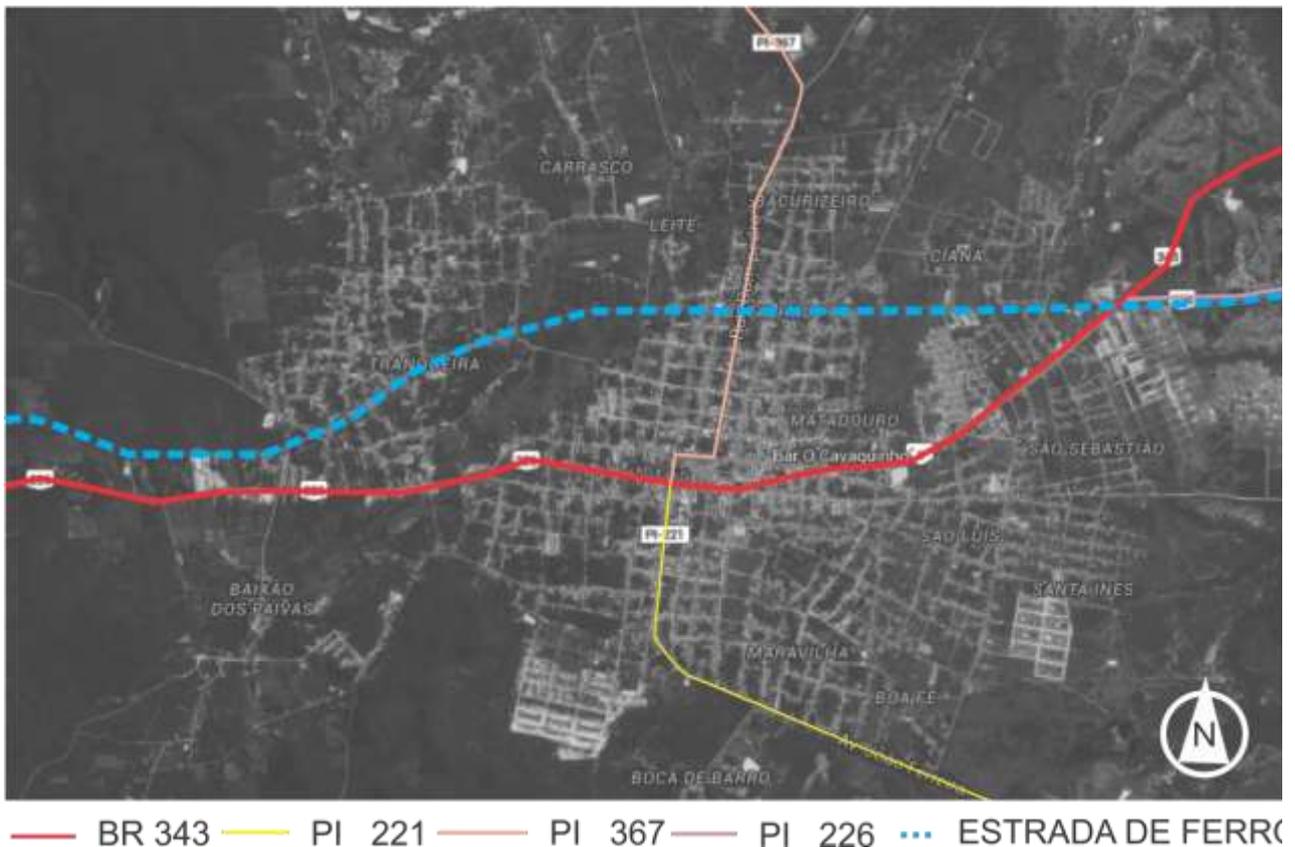
Segundo dados do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina (2008), o principal motivo de viagens entre Teresina e Timon é o retorno à residência, já que as pessoas retornam a suas casas depois de suas atividades diárias, obtendo um percentual de 46,4% do total que inclui trabalho (17,3%), estudo (16,6%), assuntos pessoais e negócios( 7,9%), lazer (2,4%), compras (2,6%), saúde(2,2%) e outros.



Figura 7: Timon-Maranhão à esquerda, Rio Parnaíba e Teresina-Piauí à direita

Google Maps, modificado por Leal Junior e Carcará (2016)

A cidade de Altos no Piauí (figura 8) localizada à 37 km de Teresina, teve sua história originada em 1800 a partir de uma família cearense, família Paiva, que iniciou a formação de um povoado na região. João Paiva de Oliveira, tendo cedido um terreno para um religioso chamado Honório, permitiu que fosse construída no local uma igreja em homenagem ao santo padroeiro, São José. Dessa forma, fundada em 12 de outubro de 1922, a cidade de Altos desenvolveu-se pelos arredores da Igreja Matriz de São José, um dos principais pontos nodais da cidade (MINISTÉRIO, 2014).



**Figura 8: Principais vias de acesso ao município de Altos-Pi.**

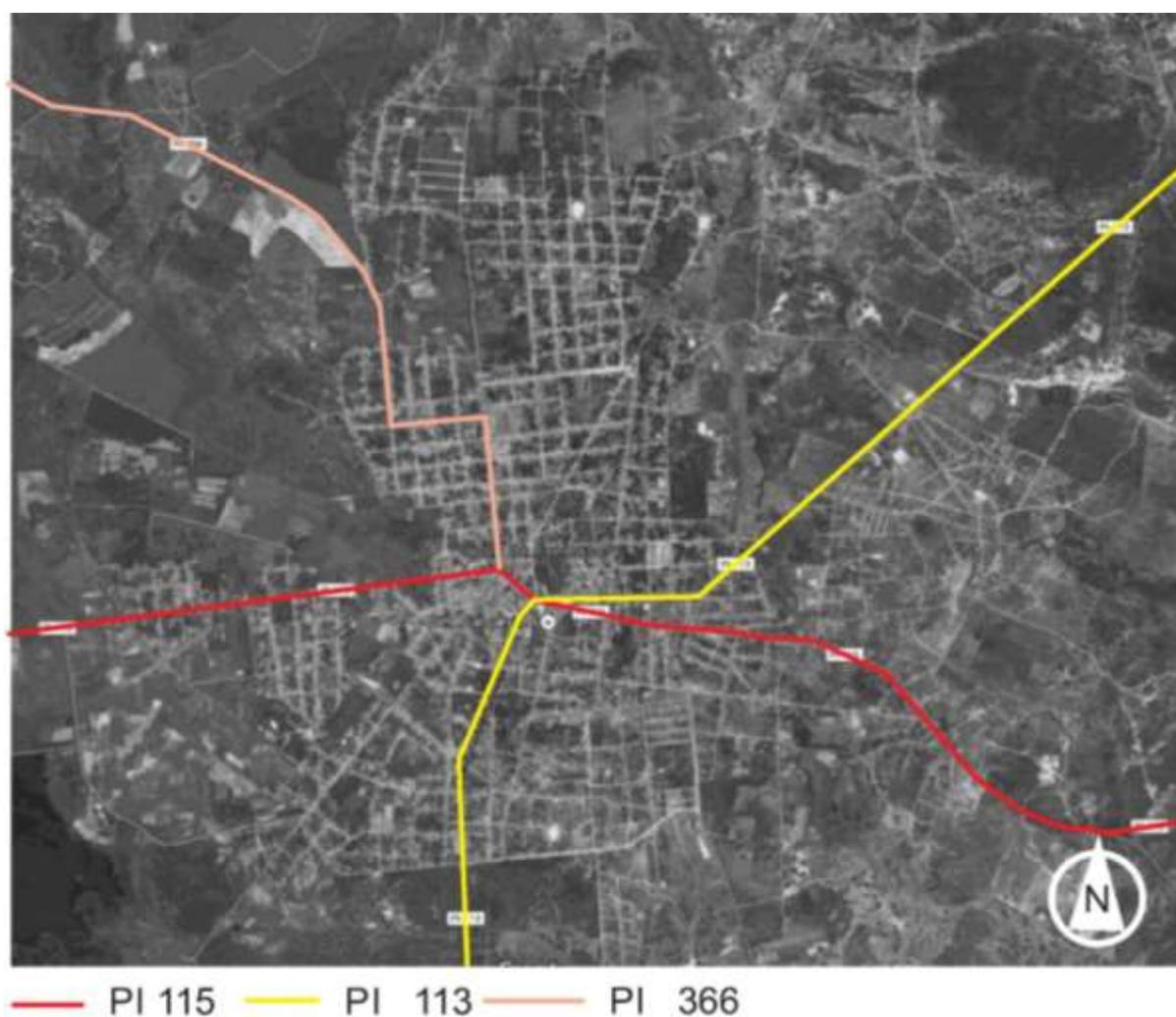
Google Maps, modificado por Leal Junior e Carcará (2016)

O traçado de Altos é orgânico, acompanhando o crescimento natural do antigo povoado, com topografia plana nos principais locais da região, porém com presença de serras nos arredores. As principais vias do município são: a BR-343, a qual o atravessa o centro da cidade e acumula em suas bordas os principais pontos comerciais, além de permitir a passagem de transeuntes para outras regiões do estado; Avenida Francisco Raulino, com grande fluxo de veículos; e a rua Dom Pedro II, onde estão localizados os principais estabelecimentos comerciais da cidade. Altos teve o primeiro plano diretor instituído pela Lei Complementar nº 207 em 17 de dezembro de 2007, o qual determinou políticas básicas de desenvolvimento e expansão urbana. É importante ressaltar que dentre as diretrizes relativas ao sistema de transportes constantes no plano diretor, o item II do artigo 11 faz referência a uma futura implantação do Plano Diretor de Transporte da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina, o qual esta pesquisa ainda não teve acesso. No item III, do mesmo artigo 11 o plano deixa evidente a preocupação com o transporte de trabalhadores e estudantes para a cidade de Teresina, ao colocar como meta o “cadastramento de trabalhadores e estudantes carentes para a obtenção de abatimento na passagem de ônibus Altos-Teresina” (ALTOS 2007, p.4)

O município de José de Freitas, distante 48 km de Teresina, surgiu a partir de uma fazenda denominada de Boa Esperança erguida pelo Comissário Geral da Cavalaria, o português Manoel Carvalho de Almeida.

Nesta fazenda praticava-se primariamente criação de gado e foi construída uma capela em homenagem a Nossa Senhora do Livramento. Tendo a capela como ponto central, o povoado passa a se desenvolver até tornar-se Paróquia de Nossa Senhora do Livramento e de distrito de Livramento, dependente do Município de União. Somente em 7 de abril desmembra-se deste e torna-se oficialmente a Vila do Livramento. Posterior a chegada de José de Almendra Freitas, o Procurador da Casa de São Domingos vindo de Portugal, o qual contribuiu bastante para o desenvolvimento da região, José de Freitas passa a categoria de cidade em 18 de março de 1931. O município apresenta importância histórica, por abrigar construções da arquitetura de influência portuguesa assim como o morro em que algumas tropas do General português, João José da Cunha Fidié, permaneceram temporariamente durante a batalha do Jenipapo pela independência do Brasil (MINISTÉRIO, 2014).

As principais vias de acesso à cidade são: PI-115, PI- 113 e PI- 366. Apresenta topografia em sua maioria plana e traçado orgânico, característico do crescimento natural da cidade. Possui atrativos como a Igreja de São Francisco e os açudes Pitombeiras e Bezerro.



**Figura 9:** Principais vias de acesso ao município de José de Freitas-PI. Google Maps, modificado por Leal Junior e Carcará (2016)

Com base nas imagens demonstradas acima se percebe que as cidades componentes da RIDE Grande Teresina, apresentadas no presente artigo, integram-se economicamente entre si e com o centro a partir das vias expressas que as interligam, incorporando-as como importantes eixos de comércio e serviços, o que pode tornar-se um transtorno futuro em um cenário de crescimento e desenvolvimento urbano para estes municípios. As vias identificadas como principais elos dentro da RIDE foram: a PI-130, a que conecta

Teresina à Nazária; PI-112 que vai da capital até as cidades de Miguel Alves, União, José de Freitas; PI-111, PI-113 e PI-366 que se prolongam por Lagoa Alegre; PI-223 chega até Pau D'arco; e BR-316 e BR-343 que encontram os municípios de Timon (Maranhão), Altos, Demerval Lobão, Lagoa do Piauí, Monsenhor Gil e Beneditinos.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A partir das análises feitas nessa pesquisa, pode-se perceber que apesar da criação da RIDE Grande Teresina, cujo objetivo primordial foi proporcionar homogeneidade econômica e desenvolvimento entre os municípios componentes através de um planejamento integrado, há mais de 10 anos, no que concerne a colaboração e políticas inclusivas, poucos foram os avanços. Percebe-se que os mesmos erros identificados por outros pesquisadores quando analisaram a RIDE Distrito Federal/Entorno e a RIDE do Polo Petrolina-Juazeiro novamente repetem-se, como a ausência de estratégias claras de gestão e ausência de critérios claros para a criação da mesma (considerando que outros municípios próximos, com porte e relações semelhantes com a capital foram excluídos do agrupamento). Diante disso, várias hipóteses podem ser levantadas para explicar a falta de progresso, entre elas estão a grande diferença político econômica entre o centro e periferia que culmina em interesses divergentes dificultando um movimento coordenado rumo a uma política conjunta, junto à ausência tanto de uma liderança por parte de Teresina (já que por ser a capital, possui mais recursos técnicos e financeiros) quanto de um planejamento visando nortear o desenvolvimento não só desta, mas também de tantas cidades do entorno que dependem intimamente de sua infraestrutura e economia.

## BIBLIOGRAFIA

ALTOS (2007). *Plano Diretor de Altos (PI)*. Lei Complementar nº 207 de 17 de dezembro de 2007. Altos: Prefeitura Municipal de Teresina.

ARAUJO, T. B. de (2000). *Nordeste, nordestes: que nordeste? Ensaios sobre o desenvolvimento brasileiro*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ-FASE.

AZEVEDO, H., ALVES, A. M. (2010). Rides – por que criá-las? *Geografias*, 2, 87-101.

CORREA, R. L. (1999). Globalização e reestruturação da rede urbana- uma nota sobre as pequenas cidades. *Territorio*, jan/jun, 6.

GARSON, S. (2009). Regiões Metropolitanas no Brasil- diversidade e dificuldade fiscal de cooperação. *Cadernos Metr pole*, 22, 435-451.

IBGE. Censo 2010. *IBGE*. 2010. Disponível em; <<http://censo2010.ibge.gov.br/>>. (Consulta 22/12/2015).

MINISTÉRIO DA INTEGRA O NACIONAL. Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina. Disponível em: <http://www.mi.gov.br/htm> (Consulta: 10/01/2016)

MINISTERIO DA INTEGRA O NACIONAL. Plano de A o Integrado e Sustentável para a RIDE Grande Teresina. Teresina, SEMPLAN, 2014. Escala Indetermin vel. Disponível em: [http://semplan.teresina.pi.gov.br/wp-content/uploads/2014/09/Ride-\\_Diagnostico-Situacional-Participativo.pdf](http://semplan.teresina.pi.gov.br/wp-content/uploads/2014/09/Ride-_Diagnostico-Situacional-Participativo.pdf) (Consulta: 15/01/2016)

MINISTÉRIO DA INTEGRA O NACIONAL. *Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina*. Teresina: SEMPLAN, 2014. Escala indeterminável. Disponível em: [http://semplan.teresina.pi.gov.br/wp-content/uploads/2014/09/mapa\\_coaride\\_ampliado1.jpg](http://semplan.teresina.pi.gov.br/wp-content/uploads/2014/09/mapa_coaride_ampliado1.jpg) (Consulta 17/01/2016)

PENA, Rodolfo F. A. *Rede Urbana*. Mundo Educa o. 2010. Disponível em : <http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/rede-urbana.htm> (Consulta 15/01/2016)

REGIAO Integrada de Desenvolvido- RIDE Grande Teresina. *Ministério da Integra o Nacional*. Disponível em: <http://www.integracao.gov.br/ride-grande-teresina> (Consulta: 10/01/2015)

RODRIGUES, Rodrigo da Silva. *Planejamento Urbano Em Teresina: Análise das Proje es de Expansão Urbana*. Teresina. 2013

SANTOS, Milton (1977). Sociedade e Espaço: Forma o Espacial como Teoria e como Método. *Antipode*, v.9, 1.

TERESINA (2008). *Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Teresina*. Teresina: Prefeitura Municipal de Teresina.

VILLAÇA, F. *As ilusões do plano diretor*. São Paulo, Edi o do autor, 2005. Disponível em:<[http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao\\_pd.pdf](http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf) (Consulta 22/12/2015)