

REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO DA GRANDE TERESINA: INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO PARA QUEM?

Juscelino Gomes Lima¹
Raimundo Lenilde de Araujo²

RESUMO

Resultado de pesquisa de Pós-doutorado em Geografia, pela Universidade Federal do Piauí, o texto em apresentação traz resultados que apontam respostas se no agrupamento da RIDE Teresina tem havido a construção de integração e desenvolvimento, a partir do cumprimento do documento orientador de funcionamento do grupo, intitulado “Plano de Ação 2015”, desde suas oito linhas estratégicas de intervenção, em treze, dum total de quinze municípios integrantes da RIDE. Metodologicamente, a investigação é pautada em uma bifurcação de possibilidades: uma de ordem teórica-conceitual e ou outra técnica. Pela primeira, há importante discussão em categorias analíticas que deram suporte a compreensão do fenômeno pretendido. A segunda diz respeito à coleta e tratamento de dados, a partir de relatórios, dados e informações obtidos através de visitas técnicas às prefeituras, de cada município selecionado para esta pesquisa. Como resultado, temos um grupo de municípios dependentes e alienados à capital do estado do Piauí. Nesse contexto, os propósitos desenhados desde o Plano de Ação não passam de promessas agendas, sem o real cumprimento, conforme foram projetadas, desde o ano de 2015, fato que tem marginalizado o real sentido de existência do grupo, seja para integração, seja para o desenvolvimento dentro de seu quadro regional.

Palavras-chave: RIDE, Teresina, Integração, Desenvolvimento, Região.

RESUMEN

Resultado de una investigación postdoctoral en Geografía, en la Universidad Federal de Piauí, el texto en presentación trae resultados que indican respuestas si en el grupo RIDE Teresina ha habido construcción de integración y desarrollo en base al cumplimiento del documento rector de funcionamiento del grupo, denominado “Plan de Acción 2015”, de sus ocho líneas estratégicas de intervención, en trece, de un total de quince municipios que forman parte del RIDE. Metodológicamente, la investigación se sustenta en una bifurcación de posibilidades: una de carácter teórico-conceptual y otra técnica. En primer lugar, hay una discusión importante sobre las categorías analíticas que apoyaron la comprensión del fenómeno pretendido. El segundo se refiere a la recolección y procesamiento de datos, a partir de informes, datos e información obtenidos a través de visitas técnicas a las alcaldías, en cada municipio seleccionado para esta investigación. Como resultado, tenemos un conjunto de municipios dependientes y alienados de la capital del estado de Piauí. En este contexto, los propósitos diseñados desde el Plan de Acción no son más que promesas de agenda, sin cumplimiento real, como fueron proyectados, desde 2015, hecho que ha marginado el sentido real de la existencia del grupo, ya sea para la integración o para el desarrollo dentro de su seno su marco regional.

Palabras clave: RIDE, Teresina, Integración, Desarrollo, Región.

¹ Doutor pelo Curso de Desenvolvimento Regional, do Instituto Federal de Ensino, Ciência e Tecnologia do Piauí – IFPI, geocelino@hotmail.com;

² Professor Supervisor: Doutor em Educação, Universidade Federal do Piauí – UFPI, raimundolenilde@ufpi.edu.br

INTRODUÇÃO

No Brasil, a criação das Regiões Administrativas Integradas de Desenvolvimento – RIDE’s, toma como referência estratégica, a capacidade de articulação de ações da União em um mesmo complexo social e geoeconômico, entre diferentes municípios. De forma conceitual, o Ministério da Integração posiciona as RIDE’s, como mais uma forma de construção de redes de cooperação, destacadamente, ao envolver municípios de mais de uma unidade da federação (CODEVASF, 2013).

De modo geral, as RIDE’s, não se configuram como regiões metropolitanas – RM’s. Apesar de possuírem semelhanças quando se toma como referência o formato como se agrupam, as Regiões de Integração e Desenvolvimento se particularizam pelo fato de conterem municípios que se situam em mais de uma unidade federativa. Dessa forma, no território brasileiro existem três unidades: RIDE DF; RIDE do Polo Petrolina-Juazeiro e RIDE Teresina, ambas criadas por lei, em momentos históricos diferentes.

Resultado de pesquisa de Pós-doutorado, é referência deste debate, a RIDE Grande Teresina, a partir do agrupamento de treze, dum total de quinze unidades municipais que compõe o referido grupo. Junto daquele primeiro quantitativo, buscamos investigar se tem havido o cumprimento do denominado “Plano de Ação 2015” capaz de justificar o ideal de integração e desenvolvimento no recorte regional em apontamento, desde as suas oito linhas estratégicas de intervenção.

Metodologicamente, a investigação é pautada em uma bifurcação de possibilidades: uma de ordem teórica-conceitual e ou outra técnica. Pela primeira, há importante discussão em categorias analíticas que deram suporte a compreensão do fenômeno pretendido. A segunda diz respeito à coleta e tratamento de dados, a partir de relatórios, dados e informações, além de entrevistas semiestruturadas aplicadas com treze gestores municipais elencados para a pesquisa.

Como resultado, temos um grupo de municípios dependentes e alienados à capital do estado do Piauí, de modo que os propósitos desenhados desde o Plano de Ação não passam de promessas, marginalizando o ideal do grupo para integração e desenvolvimento regional.

METODOLOGIA

Em termos metodológicos, a construção da pesquisa foi pautada em duas bases: uma de ordem teórica-conceitual e outra técnica. Pela primeira, é pautada uma discussão referendada em importantes categorias analíticas com vistas ao debate pretendido na pesquisa, a exemplo de Região, Organização Espacial e Rede Urbana. A partir destas, são possíveis leituras e estudos



em profundidade, com uma análise no sentido sincrônico e diacrônico, desde a gênese à formação atual da região e da rede” (FERREIRA, 2011, p. 2).

Para um diálogo acerca das questões que envolvem Desenvolvimento e Integração Regional e suas capacidades de reflexões e conclusões sobre o contexto de análises da RIDE Teresina, contribuíram (BRASIL, 2004; BROSE *et al* 2015; ETGES; DEGRANDI, 2013; LIMA, 2010). Conta ainda, o “Plano de Ação Integrado e Sustentável para a RIDE Grande Teresina: diagnóstico situacional participativo (2014)”.

Nesse contexto, a pesquisa em tela se caracteriza como quali-quantitativa, dada a sua “abordagem mais interpretativa que se propõe traduzir e expressar o fenômeno estudado, também se constitui em um trabalho laborioso, visto que é necessário registrar as informações, coletar dados, organizá-los e fazer as análises” (PESSÔA, 2012, p. 10).

A base técnica, no que se refere à coleta de dados, tem destaque análises de relatórios, dados e informações obtidos através de visitas técnicas às prefeituras, de cada município selecionado para esta pesquisa, com aplicação de entrevistas semiestruturadas aos gestores municipais. Haverá uso de dados e micro dados do IBGE, com vistas o alcance do pretendido nesta pesquisa.

Por fim, cabe cumprir de forma necessária informar que no contexto da pesquisa para análises pretendidas, a referência analisada são 13 municípios, dentre os 15 componentes da RIDE Teresina, a saber: Altos, Beneditinos, Coivaras, Curralinhos, Demerval Lobão, José de Freitas, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Leão, Monsenhor Gil, Nazária do Piauí, Pau D’ Arco do Piauí e União.

REFERENCIAL TEÓRICO

Antecessores das RIDE’s: histórico e lógicas de planejamento urbano-regional no Brasil

As determinantes condições produtivo e econômicas concentradas no eixo Rio-São Paulo, nos idos da década de 1960, ensejaram a formação de um complexo quadro urbano-regional – a dos arranjos metropolitanos – cujo peso de caracterização espacial foram as fortes expansões das malhas urbanas, a partir de municípios limítrofes em integração, seja física, como também, de acumulados problemas no intraurbano.

Foi da renovada e rápida organização socioespacial e das complexidades geradas que emergiu a necessidade de gestão de tais espaços, cuja principal marca foi da centralização de ações, marcadamente pelo itinerário do poder político, registro maior dos governos militares sucedidos à época.



Como fórmula mágica capaz de gerenciar os problemas no intraurbano das grandes cidades à época, nasceram as Regiões Metropolitanas, instituídas no ano de 1973, por meio de Lei Complementar – nº 14/1973 – com a criação dos oito primeiros recortes regionais de gerenciamento urbano³, com destaque para definição de serviços de interesse comum dentro das RM's, a exemplo de saneamento básico, transportes e sistema viário, aproveitamento dos recursos hídricos, independente das particularidades de cada recorte metropolitano, etc.

Apesar da preocupação em destacar os itens essenciais ao bom funcionamento do agrupamento urbano, este modelo de gestão, caracterizou-se por possuir um viés tecnocrata, cujo maior peso se deu pelo alto grau de centralidade financeira, bem como também de tomada de decisões, deixando claro a intenção do governo de integrar o território brasileiro e estabelecer uma inter-relação entre as unidades político-administrativas (KLINK; MARQUES, 2008).

Outra forma de centralização, com vistas à governança dos territórios regionais metropolitanos foram a dos Conselhos Deliberativos e Consultivos, onde as composições se davam de forma assimétrica: indicação de um membro representante do município da capital (via de regra, o mais importante da RM) e por outro membro representante de todos os demais municípios da RM.

Na composição do conselho consultivo, a relação dos ocupantes se estendia aos representantes de todos os municípios, mas a presidência, se resumia à figura do ocupante do conselho deliberativo, fato que garantiria decisões unânimes, no seio dos políticos do governo estadual.

Assim, foi pensado e posto em prática uma nova era de planejamento urbano, cujo foco esteve assentado na resolução dos acumulados problemas nas grandes cidades e os emaranhados conjunto de cidades menores adjacentes aos mesmos, com problemas e dilemas socioespaciais em comum à cidade “mãe” (metrópole).

O provedor das mudanças e novas lógicas de organização, a partir de alargados investimentos, no seio de tais recortes regionais foi o governo federal, por meio de várias fontes de financiamento setoriais, destacadamente, aos relacionados à infraestrutura de transporte, habitação e saneamento básico (REZENDE, 2010).

No entanto, os idos dos anos de 1980, identificada historicamente como “década perdida” brasileira, revelaram não só a fragilidade do papel do principal provedor financeiro

³ Cabe lembrar: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Somente em 1974, após a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, é reconhecida a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.



estatal, como também, de lacunas institucionais, escancarando as fragilidades do planejamento metropolitano em nosso país.

A escassez de investimentos públicos, fruto das cíclicas crises econômicas experimentadas em tal década, por tendência, desencadeou a inoperância dos organismos atuantes no desenvolvimento urbano. Tivemos aí, um forte retrocesso do papel estatal: o governo federal, de gigante planejador/formulador de planejamentos e políticas urbanas para um ator secundarista na regulação e financiamento de alguns programas pontuais (AZEVEDO; GUIA, 2000).

Dadas as transformações sociais marcadas pela promulgação do novo regimento constitucional, no ano de 1988, o modelo de gestão metropolitano é flexibilizado. Como consequência imediata, foi assistido a cessão do poder de institucionalização de Regiões Metropolitanas, antes centrado na União para os poderes estaduais. Tal medida, para além da visão de descentralização administrativa foi “interpretado como a transferência de responsabilidade do planejamento territorial para os entes federados” (DELCOL, p. 04, 2013).

Via de regra, a resultância se deu sobre as responsabilidades financeiras, para o autossustento, oportunidade que por extensão não agradou as governanças municipais à época, uma vez que, tais custos, institucionalmente sempre foram da competência federal.

Afora isso, importante lembrar do fator político embutido nessa nova decisão descentralizada, pois era do conhecimento dos representantes regionais que as “caixinhas” das regiões metropolitanas são marcadas por uma política eminentemente, não só mais competitiva, como também complexa, resultante da difícil construção duma política de cooperação, como também, no sentido de obtenção em dividendos eleitorais nestes lugares (ABRÚCIO *et al.*, 2010).

Ainda que todas as questões levantadas possam conjecturar pensamentos constituintes de fracassos nas RM's, desde seus propósitos originais, na prática o que se assistiu na extensão dos anos de 1990 e sobretudo, na esteira da primeira década do século XXI, foi um ampliado crescimento das mesmas no território nacional, de modo que, apontamentos do Relatório do Observatório das Metrôpoles (2012) revelaram que até agosto do ano de 2012, o conjunto formado por unidades institucionalizadas, sejam elas, na forma das RM's, bem como das RIDE's ou ainda das AU's (Aglomerações Urbanas) totalizavam um conjunto de 9451 municípios, agrupados em 59 unidades, dos quais: 51 eram RM's, 3 RIDE's e 5 AU's.

E aqui cabe exaltar críticas a esta expansão: a maioria dos formatos e seus conteúdos espaciais elencados anteriormente fugiram dos critérios específicos do que “é ser metrópole”, a título de lembrança:

a) Fortes concentrações populacionais urbanas;

b) Altos níveis de densidade demográfica;

c) Visível conurbação entre as unidades municipais, reveladoras de integrações econômicas e sociais, no seio do recorte regional.

O arrolamento em destaque nos endereça a questionar o que de fato levou ao aumento em tela, mesmo sabendo das fragilidades já discutidas, no transcurso histórico do país?

Poderíamos aqui pensar em múltiplas (e complexas!) justificativas, mas longe de esvaziar esse debate tão necessário, prendemos nossa atenção ao que aponta Davidovich (2004, p. 208), ao citar o:

fortalecimento e a afirmação de status do executivo estadual e também as vantagens de escala para a captação privilegiada de recursos da União, como os pertinentes ao seguro-desemprego e à habitação, [...] para assegurar bases de competitividade acionadas por empresários locais (Londrina), para a integração de uma produção industrial que visa à exportação (Vale do Aço, Baixada Santista) e assim por diante (DAVIDOVICH, 2004, p. 208).

Ao que se vê, pesa o fator financeiro, a partir da captação de aportes vindos da escala governamental superior (Federal) como condição basilar de uma gestão eficiente, capaz de revelar que tais expansões foram bem planejadas, pensantes de um futuro urbano remodelado, comparativamente àquele das décadas de 1970/1980.

O governo federal, imerso nessa perspectiva, reforçou o poderio dos recortes regionais, a partir dos diferentes investimentos na política urbana, destacadamente, nos setores da habitação, transportes e saneamento, salvaguardado pela “injeção de ânimos” capitais advindos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

De referência nacional, desde a fase em que os recortes regionais no Brasil foram abraçados por uma nova lógica de administração, a partir dos diferentes programas e propostas de desenvolvimento, enquanto sinônimo de desenvolvimento regional, nos idos dos anos de 1970, o PAC tem sua contribuição validada na expansão das RM's por levar a “União a negociar com capitais, cidades metropolitanas e governos estaduais, a fim de definir que investimentos seriam feitos, como cada um participaria disso e de que maneira se daria a articulação entre os níveis de governo” (ABRÚCIO *et al.*, 2010).

Nesse contexto organizacional, pesou o vetor de determinações políticas, cujo fomento de poder se deu por e a partir do fator financeiro, enquanto condição impar que ajudou a manter o funcionamento e expansão das estruturas montadas ao longo de décadas.

No entanto, foi (e ainda continua sendo) imprescindível, de forma continuada, o fomento de posturas que privilegiem a capacidade de cooperação entre os recortes municipais

metropolitanos, além dos governos estaduais e a União, como também, necessidade de definições mais claras e precisas acerca de critérios, regras e diretrizes capazes de minimizar os problemas da expansão das regiões metropolitanas.

Integração e desenvolvimento regional: entre ideias e práticas, o que temos?

Dois termos, duas ideias unitaristas. A importância da região, enquanto pedaço/recorte de um dado território, em que pese a construção de estratégias por meio de intervenções financeiras, políticas e sociais, desde diferentes agentes envolvidos, segundo suas conveniências, vem sendo redimensionada nas últimas três décadas do séc. XX.

Tal condição, é resultante de três grandes movimentos, conforme observa Araujo (1999), onde o primeiro está relacionado à nova ordem global de produção, distribuição e comercialização, comumente denominada de Globalização. Marcam essa fase uma forte financeirização e internacionalização dos mercados, bem como da manutenção de uma “obediência” dos circuitos econômicos produtivos, a partir do poder desterritorializado das empresas transacionais.

O segundo, refere-se aos efeitos da crise fordista. A incapacidade de gerar e acumular novas riquezas nesse contexto forçou a reinvenção dos agentes capitais, seus papéis e determinações em escala planetária. Finalmente, o terceiro faz referência à necessidade de superação da fase anterior, de degradação capital.

Entre estes diferentes movimentos, distintos agentes econômicos e políticos tem se revezado como peças-chave nesse novo cenário de múltiplos relacionamentos escalares, reproduzindo novas condições de produção, economia, sociedade e culturas, alterando significativamente as interações entre países periféricos e centrais do sistema capitalista. Como resultante desse jogo, tanto a noção de região, como os recortes regionais, foram ressignificados e reorganizados.

Daí, os conceitos de desenvolvimento e integração reaparecem sob novos sentidos, no que diz respeito, as formas de organização e planejamento, por e a partir das regiões. É destas questões que em e entre diferentes países, sobretudo, na Europa, o entendimento do termo desenvolvimento regional, é amplo, como nos conta Theis (2019), ao fazer um apanhado conceitual daquele termo, entre diferentes pensadores, indicando a prevalência e peso de preocupações relativas a desigualdades socioespaciais, relações de poder, aspectos éticos e até questões metodológicas.

No Brasil, de forma sumária, cabe destaque os estudos e contribuições de Celso Furtado, de modo que, em sua atuação - na perspectiva do planejamento - foi fortemente influenciado

pelas vivências junto da Comissão Econômica para América Latina (CEPAL). Foi a partir desta instituição que nasceram ideias e um repensar sobre o Nordeste brasileiro, desde fortes e impactantes projetos, com vistas o combate das históricas condições de pobreza e desigualdades, condicionando tal recorte regional, “enquanto laboratório de experimentos de tais projetos, assistiu a fortes e importantes, mas também, contraditórias transformações” (LIMA, 2019, p. 73).

A leitura furtadiana fez o levantamento da realidade do Nordeste brasileiro pelas lentes da história, em que pese, os jogos políticos e institucionais edificados ao longo de séculos, oportunidade que conseguiu explicitar os inúmeros rebatimentos socioespaciais constituídos. Entre suas teses constituídas, se não a mais importante em todo o contexto de análises formulados, prevalece o “desenvolvimento desigual que preside a economia brasileira, uma economia subdesenvolvida porque periférica” (THEIS, 2019, p. 344).

Como estratégia de enfrentamento ao formato de desenvolvimento marcante do Nordeste do Brasil, aquele pensador privilegiou políticas e ações capazes de desmontar os mecanismos históricos que deram expansividade as disparidades inter-regionais no Brasil.

Com efeito, o pensamento de Celso Furtado, direcionou esforços para pensar o que seria a promoção do desenvolvimento regional, desde a realidade da região Nordeste. Com isso, incitou reflexões que agregaram perspectivas referendadas na "mudança social sustentada que tem como finalidade última o progresso permanente da região, da comunidade regional como um todo e de cada indivíduo residente nela" (BOISIER, 1996, p. 33).

Em outra parte, a ideia de integração na região, em princípio denota estruturas/partes de um todo “amarradas”, em que pese o senso de união, de fortalecimento dos envolvidos, desde o trabalho coletivo e em conjunto das partes envolvidas.

Quando pensada em paralelo ao ideal de desenvolvimento que carrega fortemente elementos de produção, economia, política e história, a integração busca se mostrar algo mais específico, onde fica visível que as “amarras” citadas anteriormente se relacionam com os fluxos inter-regionais de produtos e serviços, capitais, empregos e populações.

Remontando ao pensamento de Celso Furtado, apesar de o foco de interesse ser do desenvolvimento na região, de forma rara, ele incluiu, em nível de América Latina, o posicionamento da integração, enquanto etapa superior ao do desenvolvimento, clamando sempre ambos os termos, na abordagem econômica, esclarecendo que o “planejamento da integração surge, pois, como a forma mais complexa dessa técnica de coordenação das decisões econômicas.” (FURTADO, 1969, p. 259).

Ao que se vê, a integração no contexto da região, enquanto recorte escalar do território nacional, é etapa consequente, mas também, condicionante de um jogo de ações que consideram diferentes elementos e manifestações de ações capazes de reafirmar o pedaço regional enquanto “caixa de ressonância” onde podem e devem convergir diferentes interlocutores dos sistemas produtivos, políticos, sociais.

E como tal, o ideal de desenvolvimento quando consorciado ao de integração, na escala de região, requer não apenas a soma de forças entre sujeitos, esferas e conjuntos políticos, econômicos e produtivos, mas sobretudo, de participações e decisões da coletividade social. Esta última, representada em sua instância, não unicamente da mão de obra, mas sobretudo, enquanto conjunto ávido de expectativas e desejos capazes de fomentar o recorte territorial em escalas que perpassem para além do sentido econômico, mas em especial destaque, o da qualidade de vida, revelador da superação de atrasos e dependências historicamente acumuladas.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A Região Integrada da Grande Teresina/RIDE TERESINA foi criada pela Lei Complementar nº 112, de 19 de setembro de 2001 e regulamentada pelo Decreto nº 4.367, de 9 de setembro de 2002. Sua constituição resulta da necessidade de “articulação entres os entes públicos municipais visando ao fortalecimento de suas capacidades de pleitear recursos junto ao governo federal. A atuação política planejada de forma conjunta é uma ferramenta importante para o alcance de direitos junto a instancias mais amplas de poder” (BRASIL, 2013, p. 34).

Para efetivação deste objetivo, foi elaborado o chamado Plano de Ação, ainda no ano de 2015 que contém oito linhas estratégicas de atuação⁴. Dentro de cada uma destas, existem previstos, de duas a seis ações⁵, que traduzem o desejo não só em fomentar melhoramentos e evolução de indicadores sociais e de qualidade de vida, como também, colocar em prática, a constituição de integração e desenvolvimento regional do grupo de municípios participantes.

⁴ São eles: Melhoramento do saneamento básico; Investimentos em infraestrutura; Estimulo e apoio aos Arranjos Produtivos Locais – APL’s; Melhoramento da educação e qualificação de professores; Criação de rede de saúde; Conservação de ecossistemas e recursos hídricos; Implantação de atividades turísticas e assistência social e Fortalecimento da gestão municipal da RIDE.

⁵ Para fins desta pesquisa e dada a dimensão das ações contidas, dentro de cada uma das linhas estratégicas de intervenção, recortamos de forma estratégica duas ações em cada linha, a fim de analisar quantos, quais e como andam os compromissos firmados ao longo de mais de duas décadas de existência da RIDE e que sejam capazes de justificar o cumprimento do objetivo do grupo.

Compõe a RIDE Teresina⁶, 15 territórios municipais, entre os quais, cabe destaque, Timon, no Maranhão. Tal grupo, é extremamente diverso: seja pelos números populacionais, seja por suas economias e ou ainda pela importância regional, desde seus diferentes potenciais a serem explorados, entre os quais o mais notório, é o da mão de obra, servente à redes de lojas, comércios e serviços concentrados na capital do Piauí.

O grupo da RIDE Teresina completou 20 anos de existência, no ano de 2021. Em mais de duas décadas, o que tem se assistido é o pouco avanço no que diz respeito a evolução para consumação de uma efetiva integração e desenvolvimento, em seu quadro regional de localização. Tal situação a ser descrita logo a seguir, vem limitando o real sentido de existência do grupo.

Dois fatos (até contraditórios!) marcam o grupo da RIDE Teresina: por um lado, a pouca evolução, a partir do não cumprimento das diretrizes que sustentam a existência do grupo e por outro, o fato de que este agrupamento regional é o segundo maior do país, em termos de participantes, quando comparados aos outros dois grupos – RIDE DF e RIDE Petrolina-Juazeiro⁷.

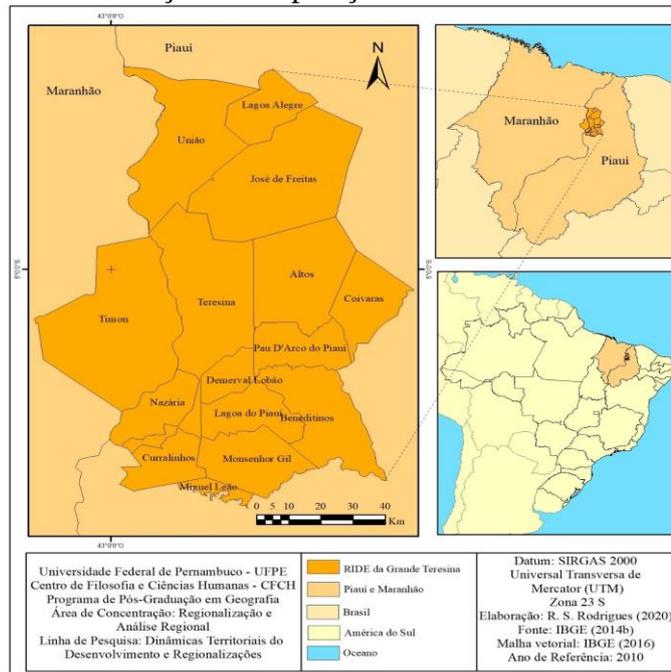
De imediato, antecipamos que este recorte totaliza, pelos dados de população contada pelo IBGE um total de 209.057 pessoas, distribuídas por 7.925, 89 km² de malha municipal (IBGE, 2022), conforme é observado na figura 1 a seguir.

⁶ Composição desde a origem: Altos, Beneditinos, Coivaras, Currálinhos, Demerval Lobão, José de Freitas, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Leão, Monsenhor Gil, Pau D'Arco do Piauí, Teresina, Timon/MA, União. Somente no ano de 2009, Nazária do Piauí, passa a compor o grupo, visto que foi emancipada municipalmente.

⁷ A partir de 2018, o a RIDE DF passou a ser composta de 34 municípios, incluindo aí, o próprio Distrito Federal. Já a RIDE Petrolina-Juazeiro composta por oito municípios.



Fig. 1: Localização e composição da RIDE Grande Teresina



Fonte: Rodrigues (2020).

De forma anterior às análises de dados no contexto da pesquisa, cumpre fazer destaque de um importante fato: a configuração destes municípios, a partir de critérios que deveriam confirmar os reais motivos pelos quais são participantes da RIDE, se fazem confusos, pois:

a) Em termos populacionais, pela ordem quantitativa, do menor para o maior, a título de exemplo, os municípios de Miguel Leão, Coivaras, Curalinhos, Pau D'arco do Piauí, Lagoa Alegre e Beditinos, estão distantes respectivamente da capital do estado 97 km; 72 km; 81 km; 72 km e 96 km);

b) Não pertencente ao grupo, mas fronteiro com Timon/MA (que diga se de passagem, é o segundo maior em termos populacionais da RIDE), é destacável o município de Caxias/MA e dentro do território piauiense, Campo Maior, onde ambos distam da capital (72 e 80 km respectivamente) e são possuidores de um dinamismo e diversidade econômica maior e com distâncias menores, quando comparados aos listados primeiramente e não contam no grupo;

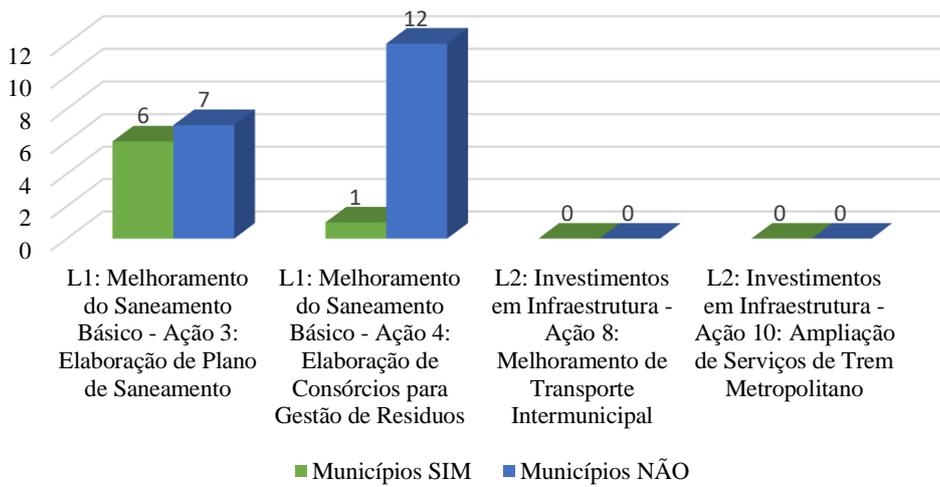
Com isso, é questionável a escolha dos componentes, pois, em nenhum momento o texto da Lei Complementar nº 112, de 19 de setembro de 2001, criadora da RIDE Teresina deixa claro os critérios de seleção para participação do grupo. A partir deste documento, já é assistido o primeiro ponto de fragilidade do grupo, em que pese a real importância da escolha e presença dos agregados no processo compositório.

Entrando no mérito da pesquisa, desde os dados angariados empiricamente, considerando a necessidade de enxergar se tem havido o cumprimento das linhas estratégicas e

suas ações previstas, no Plano de ação 2015, temos de início a apresentação das linhas 1 e 2 (L1; L2 - melhoria do saneamento e investimentos em infraestruturas), com as respectivas ações recortadas, no gráfico 1 a seguir.

Gráfico 1: Do cumprimento da linha “Saneamento Básico e Infraestruturas” e ações analisadas

**Panorama Situacional do Cumprimento do Plano de Ação 2015:
RIDE Grande Teresina - LINHAS ESTRATÉGICAS (L1 e L2)**



Fonte: Organização o Autor (2023).

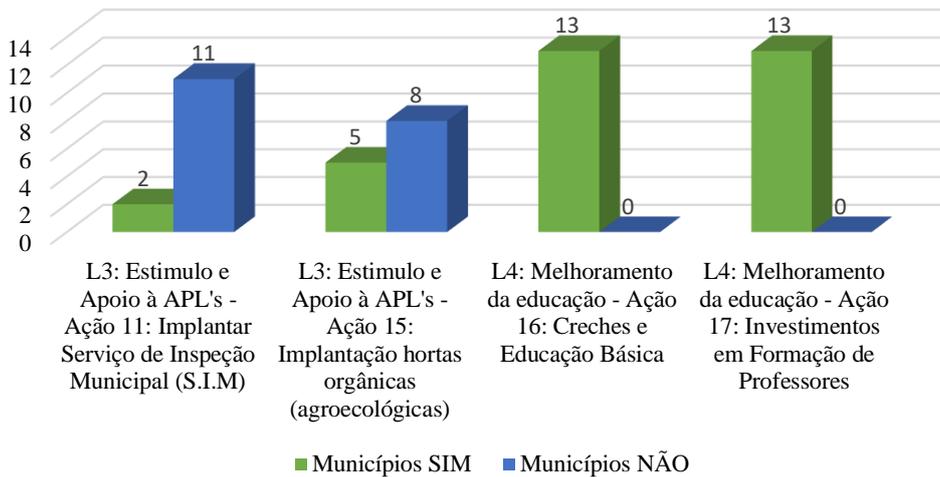
Conforme se vê, as ações referentes à elaboração do Plano de Saneamento, bem como, da gestão de resíduos sólidos, se mostram negligenciados, de tal maneira que este último, o único município que cumpre esta agenda de ação é Altos que conta com uma Central de Tratamento de Resíduos – CTR administrado por uma empresa privada especializada que recebe diariamente daquele município diariamente vinte toneladas para processamento e a prefeitura paga o valor de \$ 80,00 por tonelada e do total processado por dia, 5% voltam aos cofres da prefeitura, na forma de ISS.

No tocante a L2 e suas ações recortas, as mesmas aparecem zeradas pelo de predominar no conjunto dos municípios analisados o oferecimento de serviços de transporte público privado e nem tão pouco existir trem metropolitano que permita mobilidade populacional direcionada à capital, desde os municípios componentes da RIDE analisados.

Seguindo as análises, pelo gráfico 2 logo abaixo, temos a visualização de como é trabalhado as linhas estratégicas 3 e 4 (L3; L4 – apoio aos APL’s e melhoria da educação escolar), considerando as ações recortadas.

Gráfico 2: Do cumprimento da linha “Apoio aos APL’s e Melhoramento da Educação” e ações analisadas

**Panorama Situacional do Cumprimento do Plano de Ação 2015:
RIDE Grande Teresina - LINHAS ESTRATÉGICAS (L3 e L4)**



Fonte: Organização o Autor (2023).

Considerando a ação 11, a quase totalidade dos gestores municipais informaram o não cumprimento da implantação e funcionamento dos serviços de inspeção municipal, em que pese a confiabilidade da procedência dos animais abatidos para revenda e consumação das populações municipais. Diferente desta realidade são os investimentos em educação, seja com melhoramento e ampliação de unidades escolares, bem como, de qualificação continuada dos docentes, oportunidade que cabe destaque para o município de Beditinos ao afirmar que zerou a fila de espera de alunos para creches e pré escola, bem como, Coivaras, ao informar que incentiva reconhecimento de aprendizagens e competências educacionais de alunos, por meio de lei municipal com a prática de gratificação financeira de um salário e meio aos alunos com melhores notas e rendimentos na rede municipal.

De forma terceira, apresentamos o panorama situacional acerca do cumprimento do Plano de Ação 2015, a partir das linhas 5 e 6 (respectivamente criação de rede de saúde e conservação de ecossistemas e recursos hídricos), de maneira que enxergamos positivamente que a maioria dos gestores municipais entrevistados informaram que investem no fortalecimento da rede de saúde, porém, com verbas específicas repassadas e garantidas em lei, mas sem ajudas e diretrizes participativas emanadas do grupo da RIDE.

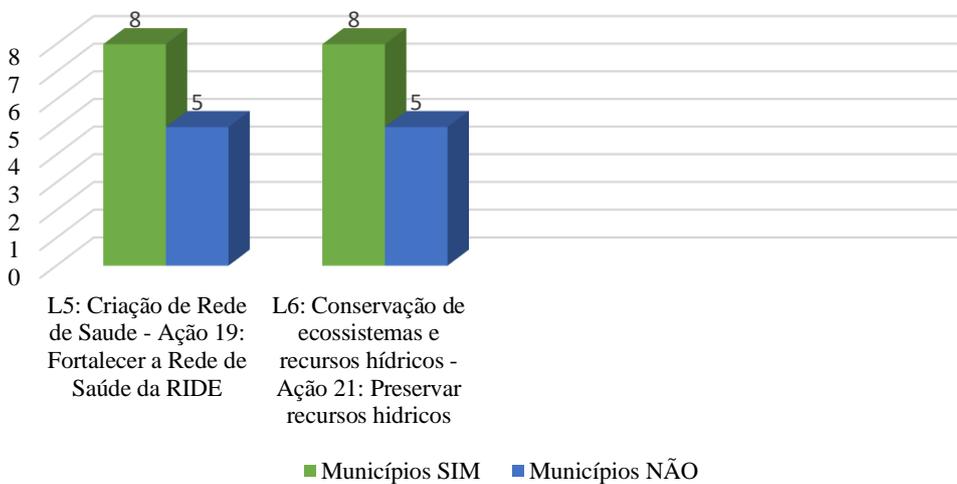
Dada essa situação, há casos de cooperações, como forma de superação das necessidades não resolvidas no âmbito do grupo da região integrada onde algumas das unidades



municípios, a exemplo de Lagoa do Piauí que apenas conta com Unidade Básica de Saúde – UBS e por não possuir hospital que permita internações e atividades hospitalares complexas, aquela município, por meio de sua pasta de saúde solicita espaço e serviços ao hospital de Demerval Lobão, vizinha àquele município e integrante do grupo.

Gráfico 3: Do cumprimento da linha “Rede de saúde e conservação de recursos hídricos” e ações analisadas

**Panorama Situacional do Cumprimento do Plano de Ação 2015:
RIDE Grande Teresina - LINHAS ESTRATÉGICAS (L5 e L6)**



Fonte: Organização o Autor (2023).

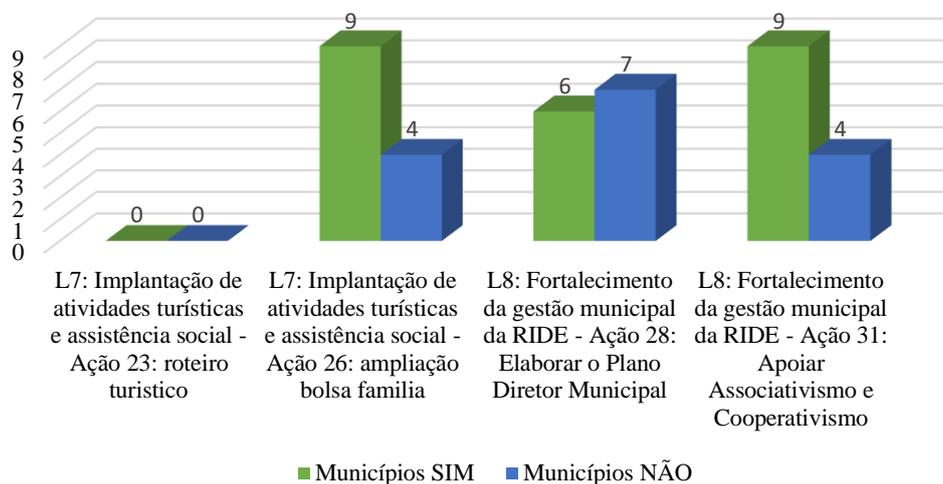
Dentro deste panorama apresentado, a linha que apresentou positividade de ações, mas também independente de uma acertada regência e funcionamento da RIDE é que diz respeito à conservação de recursos naturais, onde a maioria dos gestores informaram existir algum plano/ação própria capaz de cumprir tal propósito.

Por fim, temos os dados em amostragem pelo gráfico 4. Neste, estão o conjunto de respostas que retratam o cenário de incentivos relacionadas à promoção de atividades turísticas e assistência social, bem como, as que dizem respeito às ações de fortalecimento da gestão da RIDE, considerando as ações analisadas.



Gráfico 4: Do cumprimento da linha “Atividades Turísticas e Assistência Social e Fortalecimento da RIDE ” e ações analisadas

**Panorama Situacional do Cumprimento do Plano de Ação 2015:
RIDE Grande Teresina - LINHAS ESTRATÉGICAS (L7 e L8)**



Fonte: Organização o Autor (2023).

É perceptível que o tema turismo e suas potencialidades, dentro das treze unidades municipais não é tematizado e ou trabalhado de forma compromissada capaz de permitir planos e atividades com vistas o melhor aproveitamento emanado desde os acordos no seio da RIDE. Em verdade, neste setor, o que há são atividades de gestão municipal reguladora dos usos e não incentivadora e nem tão pouco integrada entre os municípios com potenciais, a exemplo do município de José de Freitas e Beditinos, bem como, Nazária do Piauí que dispõe de importantes áreas de balneabilidade e lazer, por meio de açudes e rios, mas conhecidos e aproveitados de forma marginal pelas populações dos próprios municípes e muito pouco por populações externas.

Mas que isso: é visível que os temas turismo e assistência social aparecem juntos no mesmo conjunto, no bojo do Plano de Ação, assim, como outros já posicionados, como se fosse um só, oportunidade que este último, tem aspectos positivos, em sua gestão, conforme visualização da ação 26, visto que, se trata de programa social, cujo funcionamento e organização é orientado pelo governo federal.

De forma interessante, na ação 28, da L8, temos alguns opostos: municípios como Beditinos e Coivaras, cujo tamanho populacional não os enquadra com obrigatoriedade de Plano Diretor, possuem tal documento e em dia com a realidade urbana atual, enquanto José de Freitas, União e Altos, são os recortes urbanos maiores e este último, o mais dinâmico, do ponto de vista de uso da terra urbana, possuem tal documento, mas com pelo menos uma década sem

atualizações capazes de nortear o crescimento e impactos socioespaciais advindas de suas dinâmicas socioespaciais, sobretudo, dos anos 2000 em diante.

No que diz respeito ao fortalecimento de gestão da RIDE, a partir de associativismo e cooperativismos, a maioria dos gestores entrevistados apontaram que fazem apoio, especialmente, agricultores e famílias agrícolas, seja com recuperação de estradas, com vistas ao escoamento de produções do campo, como também, capacitações técnicas e projetos, via parcerias com Instituto de Assistência Técnica e Extensão Rural - EMATER.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa buscou investigar, a partir de um questionamento, se no agrupamento da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico da Grande Teresina – RIDE Teresina – tem havido a construção de integração e desenvolvimento, a partir do cumprimento do intitulado “Plano de Ação 2015”, considerando as suas oito linhas estratégicas de intervenção voltados à promoção de integração e desenvolvimento em treze, dum total de quinze municípios integrantes daquele grupo.

De forma geral, considerando os dados apresentados e o objetivo maior acerca da existência e funcionamento das RIDE’s, fica claro que apesar de o grupo existir há mais de duas décadas – da sua criação até o fechamento desta pesquisa - coexistem uma série de fatos contraditórios que marcam negativamente seu funcionamento e por extensão, o fracasso do desenvolvimento e integração no recorte regional.

O primeiro deles é a existência do grupo em papel, em lei, mas seu funcionamento na prática não, notadamente, no que se refere ao conjunto administrativo, que também é regulado pela Lei nº 112, de 19 de setembro de 2001. Dentro deste dispositivo, em seu artigo 2º é citado a criação de Conselho Administrativo (COARIDE) que tem a responsabilidade de administrar as ações a serem realizadas na Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina, cuja operacionalidade de decisões será pautada por representantes, seja do Piauí, seja do Maranhão, além dos municípios abrangidos pela Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (BRASIL, 2001).

Nesse contexto, o COARIDE da Grande Teresina só foi institucionalizado no ano de 2019, pelo Decreto 10.129, de novembro daquele ano, ou seja, dezoito anos depois de criação da RIDE. Isso implica pensar que por quase duas décadas de existência do grupo (2001 a 2021), não houve “comandante” específico do grupo que promovesse coordenações de ações e reuniões de planejamento e alinhamento com vistas o atendimento do aludido Plano de Ação.



Se já não bastasse o longo atraso na existência da coordenação administrativa do grupo, amplia o leque de condições pouco favoráveis ao funcionamento do mesmo, o fato de aquele Decreto trazer em seu art. 7º, inciso I que a presidência do COARIDE da Grande Teresina seria executada “pelo Secretário-Executivo do Ministério do Desenvolvimento Regional”, ou seja, por alguém de cargo político externo, não apenas ao território regional, como também, à realidade da RIDE Teresina e suas necessidades historicamente acumuladas.

Como resultado disso, é assistido a ausência de uma leitura atenta acerca das demandas do grupo, cujas pautas elencadas no citado Plano de Ação, se mostram apenas decorativo. Com isso, há uma clara falta de compromissos, não apenas políticos, como também institucionais que ferem o que está escrito no próprio decreto em apontamento, pois, fala em seu art. 3º do “Plano de Desenvolvimento da Ride da Grande Teresina - PDGT, elaborado de acordo com o Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste”.

Nesse contexto, o artigo é ampliado em seu § 1º, informando que o PDGT será acompanhado do Programa Especial de Desenvolvimento da Ride da Grande Teresina, “elaborados sob a coordenação do Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina, conterão a carteira de projetos e programas prioritários para o desenvolvimento da Ride da Grande Teresina [...]” (BRASIL, 2019, p. 02).

Outra dialética institucional é a falta de critérios técnicos que justifiquem a composição de determinados territórios municipais, a exemplo de Curralinhos Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Leão e Pau D’arco do Piauí, que apesar de serem os menores, em termos populacionais, tem suas economias pautadas essencialmente pelos setores agrícola e de comércio locais, além de serem extremamente dependentes de repasses de Fundo de Participação do Municípios – FPM.

Dessa forma, os relacionamentos que se processam intragrupo municipal estão restritos ao cumprimento dos ditames das leis (federais e estaduais reguladoras de setores específicos). O envolvimento entre ambos, se dá pela “negociação” de favores, entre secretarias de determinadas pastas de municípios geograficamente vizinhos, mediante suas demandas mais imediatas.

Outro ponto de estrangulamento do grupo e diz respeito as dificuldades de acesso aos recursos, via emendas parlamentares, pois segundo os gestores municipais entrevistados, as verbas são sempre alienadas e subordinadas a grupos políticos municipais, cujos destinos dependem se os gestores da administração são aliados ou não à base governista do estado do Piauí. Essa questão, vai de encontro com a necessidade de reconhecer a importância da



existência do COARIDE Grande Teresina e seu PDTG inscrito no papel, mas longe da realidade.

Dados os fatos apontados, é difícil falar em desenvolvimento. Em verdade, é perceptível elevados graus de dependências políticas e institucionais, do que parcerias, planejamentos e fomentações de ações dialogadas que levem não apenas a integração, mas sobretudo, ao visado desenvolvimento regional. Nestes termos, o sentido de existência do grupo é maculado, a julgar inicialmente os documentos normatizadores e ou direcionadores que pretensiosamente regulam o funcionamento e atendimentos dos objetivos em coletivo, a exemplo da Plano de Ação 2015.

REFERÊNCIAS

ABRÚCIO, F. L.; SANO, H.; SYDOW, C. T. Radiografia do Associativismo Territorial Brasileiro: tendências, desafios e impactos sobre as regiões metropolitanas. KLINK, J. (Org.). Governança das Metrôpoles Conceitos, Experiências e Perspectivas. São Paulo: **Annablume**, 2010. p. 21-48.

ARAÚJO, T. B. de. Brasil anos noventa: opções estratégicas e dinâmica regional. **Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional**. n. 2, 1999, p. 9-24.

AZEVEDO, S. de; GUIA, V. R. dos M. Reforma do Estado e gestão metropolitana no Brasil: o caso de Belo Horizonte. **Cadernos de Textos**, Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro e Escola de Governo, n. 2, p. 103-120, 2000.

BOISIER, S. Em busca do esquivo desenvolvimento regional: entre a caixa-preta e o projeto político. **Planejamento e Políticas Públicas**, Brasília, n. 13, p. 111-147, 1996.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. Companhia de Desenvolvimento dos Vales do Parnaíba e São Francisco – CODEVASF. **Plano de Ação Integrado e Sustentável para a RIDE Grande Teresina**. Produto II: Diagnóstico Situacional Participativo. Ministério da Integração, CODEVASF, Governo do Estado do Piauí. – Teresina: Empresa Expansão Gestão em Educação e Eventos, 2013. 266 f.

_____. Decreto nº 10.129, de 25 de novembro de 2019. **Dispõe sobre a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina e sobre o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina**. Brasília, novembro de 2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2019/decreto/D10129.htm. Acesso em: 02 jun. 2023. Acesso em: 06 jun. 2023.

_____. Lei Complementar nº 112, de 19 de setembro de 2001. **Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento da Grande Teresina e dá outras providências**. Brasília, setembro de 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp112.htm#:~:text=LEI%20COMPLEMEN%20NTAR%20N%C2%BA%20112%2C%20DE%2019%20DE%20SETEMBRO%20DE%202001&text=Autoriza%20o%20Poder%20Executivo%20a,Teresina%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em: 18 jul. 2023



DAVIDOVICH, F. A volta da metrópole no Brasil: referências para uma gestão territorial. RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). *Metrópole. Entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo; Rio de Janeiro: Editora Fundação Perseu Abramo; **FASE**, 2004. p. 197-230.

DECOL, R. F. R. Regiões Metropolitanas: Uma discussão sobre o processo institucional. 14º **Encontro de Geógrafos da América Latina**, 2013. (Apresentação de Trabalho/Outra).

FERREIRA, S. C. A Formação Socioespacial como orientação teórico-metodológica no estudo da rede urbana regional. **Caminhos de Geografia** (UFU), v. 12, p. 1-7, 2011.

FURTADO, C. *Teoria e política do desenvolvimento econômico*. São Paulo: Editora Nacional, **Paz e Terra**, 1969.

KLINK, J; MARQUES, E. C. L. *Gestão do Espaço Urbano (Governança Colaborativa para Mobilização de Territórios – Elementos para uma Agenda Metropolitana*. **Estudo 24 – Perspectivas dos investimentos sociais no Brasil**, 2008.

LIMA, J. G. *O chão do sertão em transformação: interações espaciais e reestruturação urbano-regional piauiense - Uma análise da região de influência da cidade de Picos/PI*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, **UNISC**, Santa Cruz do Sul, 2019. 294 p.

PESSÔA, V. L. S. *Geografia e pesquisa qualitativa: um olhar sobre o processo investigativo*. **GeoUERJ** (2007), v. 1, p. 4-18, 2012.

REZENDE, F. Em busca de um novo modelo de financiamento metropolitano. MAGALHÃES, F. (Ed.). *Regiões metropolitanas no Brasil: um paradoxo de desafios e oportunidades*. **Banco Interamericano de Desenvolvimento**, 2010.

THEIS, I. M. O que é desenvolvimento regional? Uma aproximação a partir da realidade brasileira. **REDES**, v. 24, p. 334-360, 2019.