

DINÁMICA SOCIOESPACIAL Y NUEVAS CONFIGURACIONES TERRITORIALES: LA DINÁMICA URBANA DE LA RIDE - GRANDE TERESINA

DINÂMICA SOCIOESPACIAL E NOVAS CONFIGURAÇÕES TERRITORIAIS: A DINÂMICA URBANA DA RIDE - GRANDE TERESINA
SOCIO-SPATIAL DYNAMICS AND NEW TERRITORIAL CONFIGURATIONS: THE URBAN DYNAMICS OF RIDE - GRANDE TERESINA

<https://doi.org/10.26895/geosaberes.v11i0.926>

JOSÉ MARIA MARQUES DE MELO FILHO ^{1*}

¹ Estudiante de doctorado del Programa de Posgrado en Geografía de la Universidad Federal de Paraná (UFPR).
Campus Politécnico - Av. Cel. Francisco H. dos Santos, 100 - Ed. João José Bigarella - 1º andar - sala 108
Jardim das Américas, Código Postal: 81530-001, Curitiba (PR), Brasil, Tél.: (+55 86) 99554.3633,
josemarquesprofgeo@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0001-5744-8648>

* Autor Correspondiente

Histórico del Artículo:
Recibido el 15 de Febrero de 2020
Aceptado el 6 de Junio de 2020
Publicado el 7 de Junio de 2020

RESUMEN

Las transformaciones ocasionadas por el dinamismo socio-espacial implica el surgimiento en la red urbana brasileña de nuevas configuraciones territoriales, tales como: las metrópolis, las ciudades dispersas, las cuencas urbanas, las aglomeraciones urbanas, entre otras. Dentro de ese universo, el foco de análisis de éste trabajo fueron las denominadas Regiones Integradas de Desarrollo Económico (RIDE), más específicamente la RIDE - Grande Teresina. La investigación tiene por objeto analizar las dinámicas urbanas de dicho arreglo, ya que el mismo presenta características distintas de aquellas emprendidas en espacios metropolitanos. Para alcanzar nuestro objetivo fundamentamos las discusiones con base en los siguientes autores: Corrêa (2011); Lencioni (2011); Ferreira (2016); Moura (2012); Limonad (2007); Gurgel (2017); Egler (2010), entre otros. Se evaluaron también los estudios hechos sobre la evolución de la red urbana brasileña, tales como: IPEA (2002); IBGE (2008; 2013 y 2016) y Observatorio de las Metrópolis (2004). Asimismo, se analizan los resultados de la Región Integrada. Evidenciamos que la evolución urbana de la RIDE presenta una dinámica urbana norteeda por la capital regional (Teresina) con baja integración entre los entes federados que la componen, y además, resalta la divergencia entre el proceso socio-espacial y el proceso de institucionalidad de la RIDE.

Palabras clave: Metropolización. Dinámica Urbana. Espacios no metropolitanos.

RESUMO

As transformações ocasionadas pelo dinamismo socioespacial implica o surgimento na rede urbana brasileira de novas configurações territoriais, tais como: as metrópoles; as cidades dispersas; as bacias urbanas; aglomerações urbanas, dentre outras. Dentro desse universo, o foco de análise desse trabalho foi as denominadas Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDE's), mais especificamente a RIDE – Grande Teresina. O trabalho objetiva analisar as dinâmica urbana do referido arranjo, visto que o mesmo apresenta características distintas daquelas empreendidas em espaços metropolitanos, para alcançar nosso objetivo alicerçamos as discussões, com base nos seguintes autores: Corrêa (2011); Lencioni (2011); Ferreira (2016); Moura (2012); Limonad (2007); Egler (2010), dentre outros. Foram avaliados também os estudos feitos sobre a evolução da rede urbana brasileira, tais como: IPEA (2002); IBGE (2007; 2013; 2016) e Observatório das Metrópoles (2004). Evidenciamos com o estudo que o arranjo urbano da RIDE – Grande Teresina apresenta dinâmica urbana capitaneada pela capital regional (Teresina), com baixa integração entre os entes federados que a compõe, e ainda, ressaltamos a divergência entre o processo socioespacial e o processo de institucionalidade da região integrada.

Palavras-chave: Metropolização. Dinâmica Urbana. Espaços Não Metropolitanos.

ABSTRACT

The transformations caused by the socio-spatial dynamism implies the emergence in the Brazilian urban network of new territorial configurations, such like: the metropolis, the scattered cities, the urban basins, the agglomerations urban, among others. Within that universe, the focus of analysis of this work was the so-called Integrated Economic Development Regions (RIDE), more specifically the RIDE - Grande Teresina. The purpose of the research is to analyze the urban dynamics of said arrangement, since it has characteristics different from those undertaken in metropolitan spaces. To reach our objective we base the discussions based on the following authors: Corrêa (2011); Lencioni (2011); Ferreira (2016); Moura (2012); Limonad (2007); Gurgel (2017); Egler (2010), among others. The studies done were also evaluated on the evolution of the Brazilian urban network, such as: IPEA (2002); IBGE (2008, 2013 and 2016) and Observatorio de las Metropolis (2004). Also, the results of the Integrated Region. We show that the urban evolution of the RIDE It presents an urban dynamic governed by the regional capital (Teresina) with a low integration between the federated entities that compose it, and also, highlights the divergence between the socio-spatial process and the institutional process of the RIDE.

Keywords: Metropolization. Urban Dynamics. Non-metropolitanspaces.

INTRODUCCIÓN

Las transformaciones en la dinámica espacial de la red urbana brasileña establecen distintas configuraciones territoriales que están dotadas de particularidades y especificidades. De este modo, los diversos enfoques teóricos y metodológicos buscan evidenciar los constantes dimensionamientos de las dinámicas urbanas, así como la conformación de sus lógicas en el espacio geográfico, considerando su forma y contenido.

Las elevadas tasas de urbanización registradas en los últimos 50 años en el país, favorecieron la concentración poblacional y el crecimiento urbano de las ciudades brasileñas, llevando a la formación de núcleos espaciales complejos, tales como las metrópolis.

El proceso de metropolización, a su vez, se configura como un estadio avanzado de la urbanización englobando los espacios metropolitanos y sus regiones instituidas (las pequeñas y medianas ciudades) y, también, los espacios rurales que pasan a presentar características antes exclusivas de las grandes metrópolis (LENCIONI, 2011).

En razón del dinamismo característico de la red urbana, nuevas formas socioespaciales están constituidas con procesos y dinámicas distintas y singulares proporcionando otras formas de interpretar y comprender el fenómeno urbano.

La formación de espacios interestatales como las Regiones Integradas de Desarrollo (RIDE), por ejemplo, se encuadran en esa perspectiva. Aunque se han creado para promover la cooperación entre los entes federados a nivel de gestión del territorio, esos espacios presentan dinámicas urbanas características que difieren de aquellas emprendidas en espacios metropolitanos.

Por tal motivo, ese trabajo procura comprender cómo se establecen las dinámicas urbanas en la RIDE - Grande Teresina, con el propósito de entender mejor esa porción del territorio brasileño.

La presente investigación contribuye de esa manera al entendimiento de otras lógicas urbanas y sus conformaciones en el espacio geográfico, que difieren de las formas espaciales emprendidas por el proceso de metropolización, permitiendo una renovación del debate sobre la complejidad de las formas socioespaciales de la red urbana brasileña.

PROCEDIMIENTOS METODOLÓGICOS

El estudio fue realizado por medio de la revisión y análisis de fuentes, fundamentos y procedimientos, involucrando el tratamiento y la evaluación de las informaciones.

La fundamentación teórica fue fundamentada sobre la base de los autores enumerados a continuación: CORRÊA (2011); LENCIONI (2011); FERREIRA (2016); MOURA (2012); LIMONAD (2007); GURGEL (2017); EGLER (2010); FIRKOWSKI (2012), entre otros. Al basarse en las discusiones de los autores citados, buscamos discurrir sobre cómo el proceso de metropolización actúa en la transformación y/o modificación de las dinámicas socioespaciales, instaurando nuevas lógicas en el espacio geográfico.

La comprensión del proceso proporcionó subsidios importantes para analizar la red urbana brasileña, cuyo dinamismo característico favorece el establecimiento de configuraciones territoriales con dinámicas urbanas distintas, como es el caso de las Regiones Integradas (RIDE).

Además del aporte teórico, con la finalidad de entender la conformación de la red urbana brasileña, se analizaron los estudios realizados por el Instituto de Investigación Económica Aplicada, titulado Caracterización y Tendencias de la Red Urbana de Brasil (IPEA, 2002); por el Observatorio de las Metrópolis, Análisis de las regiones metropolitanas del Brasil: identificación de los espacios metropolitanos y construcción de tipologías. (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2004); Instituto Brasileño de Geografía y Estadística, Regiones de Influencia de las Ciudades (IBGE, 2008); División Regional Urbana (IBGE, 2013); Arreglos Poblacionales y Concentraciones Urbanas de Brasil (IBGE, 2016).

Es importante señalar que, aunque se han adoptado criterios diferentes en la elaboración de los estudios, los resultados presentados contribuyen al entendimiento de las transformaciones en la dinámica socioespacial (principalmente de carácter urbano) dentro del territorio brasileño.

UNA DISCUSIÓN SOBRE EL PROCESO DE METROPOLIZACIÓN Y LOS ESPACIOS NO METROPOLITANOS.

Las discusiones en torno al proceso de metropolización del espacio adquieren cada vez más importancia teniendo en cuenta los cambios y transformaciones provocadas por el fenómeno de la globalización, que se caracteriza, sobre todo, por la profundización de los flujos de informaciones, bienes y servicios en las más diferentes escalas y que además contribuye a la consolidación de flujos materiales e inmateriales, a través de las diferentes redes constituidas. Aunado a eso, se tiene la reestructuración de las actividades productivas, y la consecuente metamorfosis del espacio metropolitano (LENCIONI, 2011).

El proceso de metropolización proporciona las condiciones necesarias para que haya la (re) producción del capital, teniendo como conformación de su expresión en el espacio geográfico la metrópoli. Sin embargo, es importante subrayar, que dependiendo del aporte teórico y la perspectiva de análisis asumida, se presenta en la literatura académica diversos enfoques teórico-conceptuales que buscan explicar y definir su complejidad, siendo que algunos enfoques guardan consigo concepciones análogas sobre los factores que condicionan la metrópoli.

Tenemos, por lo tanto, las contribuciones de Gottmann (1961), con la megalópolis; Ascher (1995), con la discusión sobre la metápolis; Soja (2000) Post-metrópolis; Scott et. al. (2001) Ciudad-región global y Saskia Sassen (2007), con el estudio sobre la Megarregión, entre otros teóricos que se dedican a la temática de estudio. Es importante resaltar que las interpretaciones realizadas por los autores citados reflejan las condiciones históricas y las dinámicas intrínsecas de su época de formulación, así que debemos mantener siempre las debidas precauciones cuando se utilizan para evaluar la realidad brasileña. Reiteramos la importancia de las discusiones realizadas por los presentes autores sobre el asunto, pero no forma parte del objetivo de este trabajo para profundizarnos en esta cuestión.

En suma, se entiende que el fenómeno metropolitano no se circunscribe en los límites administrativos preexistentes, está inserto dentro de la lógica global del capitalismo, sus espacios constituidos representan modos de vida y de producción, con establecimiento de relaciones multiescalares, además de acentuar las desigualdades socioespaciales.

El proceso de metropolización del espacio se expresa en la intensificación y multiplicidad de los flujos de personas, mercancías e informaciones, así como por el crecimiento del número de ciudades conurbadas, donde no se distingue muy bien, en la continuidad del área construida, el límite municipal de cada una de ellas. Y, también, por la expansión territorial del aglomerado metropolitano y por la extensión y densificación territorial de la concentración de las infraestructuras (LENCIONI, 2011 p.136).

Podemos señalar por lo expuesto, que existe una tendencia de homogeneización del territorio, pues no engloba apenas las áreas denominadas de metropolitanas, pero incorpora también las medianas y pequeñas ciudades, que pasan a presentar características metropolitanas, pero persiste, y a veces, profundiza las diferencias entre estos lugares (LENCIONI, 2011); (MOURA, 2012); (FERREIRA, 2016).

Se trata de la alteración de las estructuras preexistentes, siendo esos espacios metrópolis o no; es decir, se trata de la trascendencia de las características metropolitanas a todo el espacio. Si el fenómeno urbano tomó el planeta, si se vive una sociedad urbana (y no se refiere aquí sólo al dominio edificado), actualmente se experimenta un proceso de metropolización del espacio [...] (FERREIRA, 2016 p. 444).

Es innegable que los desdoblamientos y consecuencias de este proceso se extiende a las más diferentes partes del globo, pero cuando evaluamos, por ejemplo, la realidad de la red urbana brasileña, dotada de un conjunto urbano heterogéneo, con dinámicas y configuraciones territoriales distintas con generalizaciones, pues no todo puede ser considerado metropolitano (CORRÊA, 2006; FIRKOWSKI, 2012).

En el caso brasileño, tenemos algunas especificidades que necesitan ser explicitadas, con relación a la composición de su red urbana, tales como:

- (i) la gran metrópoli nacional São Paulo, junto con la metrópoli de Río de Janeiro, se constituyen como espacios globales y que además, poseen como característica principal las conexiones en redes enfatizadas por las diferentes perspectivas conceptuales emprendidas en la literatura especializada (Para mayores aclaraciones sobre el tema, el libro "Metrópoli, Metropolización y Regionalización", de autoría de Sandra Lencioni (2017), reúne una serie de artículos publicados por la investigadora a lo largo de su trayectoria académica, que buscan analizar el proceso de metropolización del espacio y la conformación de una megarregión / megalópolis / ciudad-región constituida por las metrópolis de São Paulo y de Río de Janeiro).
- (ii) Las metrópolis brasileñas, poseen características diversas con dinámicas y procesos que las diferencian unas de otras, dotándolas de particularidades, muchas veces, exclusivas de cada espacio metropolitano.
- (iii) La red urbana, aún presenta, una cantidad considerable de locales urbanos con dinámicas no metropolitanas.
- (iv) Por último, tenemos una divergencia: de carácter conceptual que califica la metrópoli y el fenómeno metropolitano, y otro de orden institucional, cuando nos referimos a la elaboración y definición, por ejemplo, de las regiones metropolitanas.

Ante esta complejidad de factores que caracterizan la red urbana del país, vamos a analizar en este trabajo los espacios urbanos que, aunque sean afectados por el proceso de metropolización, sus dinámicas urbanas aún no poseen carácter metropolitano. De acuerdo con,

Firkowski (2012), hemos establecido en el territorio nacional regiones metropolitanas que son regiones, pero no necesariamente metropolitanas.

Las RIDE, como señala Limonad (2007 p. 185) "[...] serían, en principio, regiones metropolitanas situadas en más de una unidad de la federación [...]", mientras que Egler (2010 p. 111) resalta que son "[...] espacios interestatales cuya gestión y desarrollo necesitan de una institucionalidad en los moldes de las RIDE'S". Por lo expuesto, percibimos que permanece la divergencia mencionada anteriormente, incluso, en la definición de las Regiones Integradas, una de cuño conceptual (que califica el proceso) y otra institucional (determinado por la legislación). Sobre las RIDE aún, se debe resaltar, el hecho de que cada una de las tres establecidas en el territorio brasileño (además de la RIDE - Grande Teresina, tenemos también a RIDE - DF y su entorno, que engloba municipios de los estados de Minas Gerais y Goiás y la RIDE - Petrolina / Juazeiro, que incorpora municipios de los Estados de Pernambuco y Bahía) presentan características y dinámicas urbanas distintas, que no se caracterizan como espacios fundamentalmente metropolitanos.

En este trabajo, se analizará la RIDE-Grande Teresina, buscando evidenciar las dinámicas urbanas del referido espacio interestatal, más allá de su institucionalidad, partiendo del supuesto que existe la conformación de un arreglo urbano, con características y dinámicas distintas de aquellas presentes en espacios metropolitanos.

LA RIDE - GRANDE TERESINA EN LA RED URBANA BRASILEÑA

Para analizar el arreglo urbano de la RIDE - Grande Teresina, hace necesario, puntualizar las transformaciones por las cuales la red urbana brasileña pasó, ya que su estructuración está directamente relacionada con las condiciones económicas, sociales y políticas, que influyen y acentúan el proceso de urbanización y las dinámicas de los diferentes espacios urbanos, evidenciando una red urbana compleja.

La red urbana representa un conjunto de centros urbanos articulados entre sí, que ejercen alguna funcionalidad en el interior del territorio, sin dejar de mantener relaciones en otras escalas. Conforme destaca, Corrêa (2006, p. 311):

La red urbana, entendida como un conjunto de centros funcionalmente articulados, se constituye en un reflejo social, resultado de complejos y mudables procesos engendrados por diversos agentes sociales. De esta complejidad emerge una variedad de tipos de redes urbanas, variadas de acuerdo con combinaciones de características, como el tamaño de los centros, la densidad de ellos en el espacio regional, las funciones que desempeñan la naturaleza, intensidad, periodicidad y alcance espacial de las interacciones y la forma de la red (p. 311).

En vista de lo expuesto, se hace imprescindible que haya estudios detallados sobre la conformación de la red urbana, para que podamos entender cómo los centros urbanos se estructuran y con ello promover acciones, por ejemplo, de planificación regional y creación de políticas públicas adecuadas para la realidad vigente.

En el caso de Brasil, el IBGE realizó en el año 1966 el primer estudio dedicado a evaluar la situación de la red urbana del país, titulado División de Brasil en Regiones Funcionales (IBGE, 1966). En el cual como destaca Corrêa (2006), la red urbana presentaba en comparación con la realidad actual pequeña complejidad funcional y bajo grado de articulación entre los centros urbanos, y la predominancia de dos patrones espaciales: un dendrítico y otro cristallero.

Se realizaron actualizaciones de dicho estudio, en los años 1978, 1993 y 2008 denominado Regiones de Influencias de las Ciudades (REGIC). Los criterios adoptados para evaluar la red urbana brasileña, a lo largo de ese período, también pasaron por modificaciones

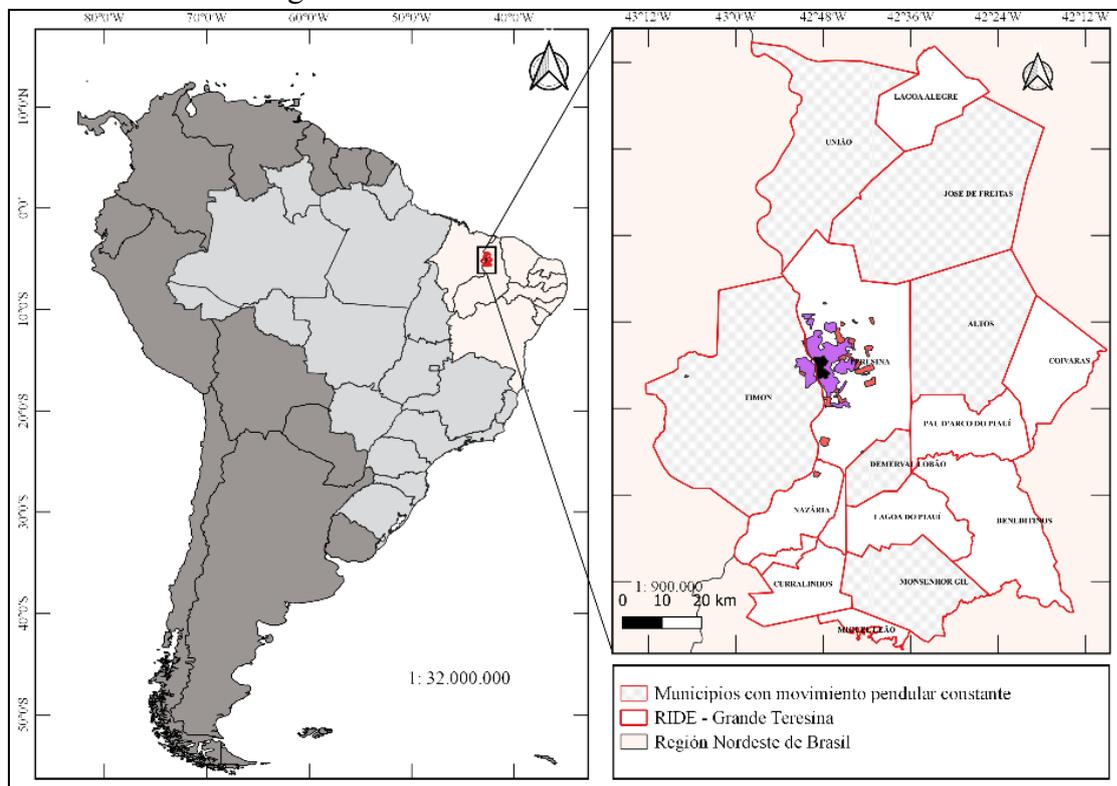
y se perfeccionaron.

Este perfeccionamiento de los criterios, se vuelve actualmente más importante, teniendo en cuenta que el proceso de metropolización del espacio se presenta como etapa más avanzada de la urbanización, incidiendo en el espacio geográfico nuevas lógicas de difícil aprehensión, incluso, el fenómeno metropolitano es poco expresivo (LENCIONI, 2011); (MOURA, 2012). Por eso, se vuelve cada vez más difícil aprehender las dinámicas de los espacios urbanos.

Para ello, en el análisis sobre la dinámica urbana de la RIDE - Grande Teresina, se exploraran los resultados presentados por el REGIC de 2008. La Región Integrada presenta en su composición una capital regional (Teresina). Conforme la estructura jerárquica definida por el REGIC, basada en la determinación de los centros de gestión del territorio, este centro urbano posee un nivel de importancia en relación a la gestión inferior al nivel de las metrópolis, teniendo en su área de influencia circunscrita a escala regional (IBGE, 2008).

Además de la capital piauiense, la RIDE engloba 15 municipios, de ese total 14 municipios están ubicados en la Mesoregión del Centro-Norte Piauiense, en la Microrregión de Teresina, tales son: Altos, Beneditinos, Coivaras, Currulinhos, Demerval Lobão, José de Freitas, Lagoa Alegre; en el Estado de Maranhão, Lagoa do Piauí, Miguel León, Monsenhor Gil, Pau D'Arco, União, Nazaria, y el municipio de Timón, como se muestra en la figura 1 (CODEVASP, 2013).

Figura 1 – Localización de la RIDE - Grande Teresina



Fuente: Elaboración propia.

Destacamos que la capital regional tiene un papel catalizador de las dinámicas urbanas y los municipios de pequeño porte que integran la RIDE permanecen dependientes de la infraestructura y servicios ofrecidos por la capital piauiense. En concordancia con Gurgel (2017 p. 845), cuando evidencia que el proceso de expansión de algunas ciudades, como es el caso, por ejemplo, del municipio de Teresina, implica que:

Sus procesos de expansión urbana (algunos de los cuales con evidencias de conurbación física), la transformación y la modernización de los espacios intraurbanos [...]. Sin embargo, su entorno se compone de municipios de pequeño porte, con capacidad financiera y de soporte social desigual, o sea, son ciudades que permanecen dependientes de servicios e infraestructura ofrecidos por la ciudad-polo (p. 845).

Los datos presentados en la tabla 1, ratifican la afirmación de la autora antes citada, indicando la baja capacidad financiera de los municipios que componen la Región Integrada, con PIB per cápita mayoritariamente inferior a R\$9 mil e índices de densidades demográficas reducidas. La población total urbana, en porcentaje, presenta tasas por debajo del 50% para las siete ciudades del arreglo, son ellas: Coivaras (30,8%); Curralinhos (31,8%); Lagoa Alegre (38%); Lagoa de Piauí (43,3); Nazaria (20,5%); Pau d'Arco (14,8%) y União (49,2%).

Tabla 1 – RIDE Grande Teresina: Datos Demográficos

RIDE - GRANDE TERESINA						
Municipios	Pob. Total	Pob. Urbana		PIB per cápita (R\$)	Área Total (km ²)	Densidad Demográfica (km ²)
		Total	(%)			
Altos (PI)	38.822	27.388	70,5	8.706,16	957,7	40,74
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
Demerval Lobão (PI)	13.278	10.873	81,9	10.235,62	216,8	61,24
José de Freitas (PI)	37.085	21.601	58,2	7.711,60	1538,2	24,11
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
Monsenhor Gil (PI)	10.333	5.309	51,4	8.899,78	568,7	18,17
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
Teresina (PI)	814.230	767.557	94,3	22.597,68	1.392,0	584,95
Timon (MA)	155.460	135.133	86,9	9.616,57	1.743,2	89,18
União (PI)	42.654	20.965	49,2	7.428,39	1.173,40	36,35
Total	1.154.716	994.302	-	-	-	-

Fuente: Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2010)

Al enfatizar la baja concentración poblacional urbana, en algunos de los municipios, no significa que se está tomando el factor población como único parámetro para analizar el local, por que como nos alerta Firkowski (2012), su utilización exclusiva para determinar la dinámica metropolitana o no metropolitana sería incurrir en un gran equívoco. Por otro lado, su comprensión se vuelve importante, pues auxilia "[...] en la definición del papel que desempeña cierta ciudad en un determinado contexto" (FIRKOWSKI, 2012 p. 23).

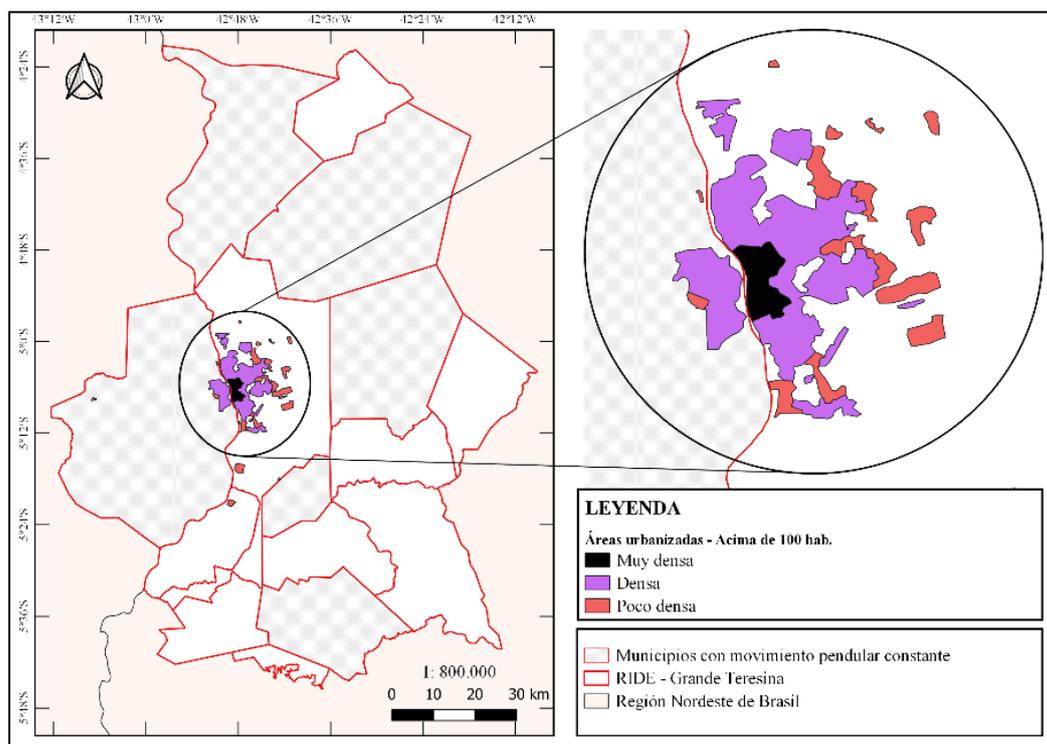
En este caso, los datos nos revelan que el hinterland de su local presenta espacios vaciados económicamente y demográficamente. Esta coyuntura puede ser explicada, pues innumerables ciudades de pequeño porte que componen la red urbana brasileña, se sustentan por medio de recursos externos. Conforme, asegura Corrêa (2011 p. 11):

Con hinterlandsvacias económica y demográficamente y sin condiciones de desarrollar actividades especializadas, esos centros viven de recursos externos, a saber: manguantes sobras de recursos monetarios enviados a los familiares por aquellos que migraron, jubilaciones y pensiones pagadas por el FUNRURAL y recursos del gobierno federal por intermedio del Fondo de Participación que se distribuye a todos los municipios” (p. 11).

En la RIDE - Grande Teresina, algunos municipios poseen relaciones pero intrínsecas con la capital regional debido, principalmente, a su proximidad física y por el movimiento pendular constante de las personas, debido al trabajo y estudio en la capital, como es el caso de los entes federados destacados en la tabla: Altos; Demerval Lobão; José de Freitas; Monsenhor Gil; União e Timon, este último constituye juntamente con Teresina un área conurbada (Figura 2).

El proceso consolidado de conurbación entre las dos ciudades, concentra a 996.690 personas, la población urbana corresponde a cerca del 93% del total (902.154), engloba 16.240 empresas, de este universo sólo uno es sede de una de las 500 mayores empresas del país. En la clasificación por condición social Teresina y Timon, presentan medio y mal desempeño, respectivamente. (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2004); (IBGE, 2016).

Figura 2 – Área conurbada Teresina (PI) y Timon (MA)



Fuente: Elaboración propia.

Aunque el Río Parnaíba constituye una barrera física entre las ciudades, existen tres puentes que interconectan los dos municipios (Puente da Tabuleta, Puente da Amizade y el Puente Metálica), facilitando el desarrollo de las actividades comerciales y complemento de sus funciones urbanas. La conurbación, representó más que una nítida fusión entre las dos ciudades y la continuidad de sus mallas viales, sirvió también para fortificar su interdependencia, ya sean de orden económico, social o de servicios públicos urbanos y de infraestructura (GURGEL, 2017).

Analizando la figura 2, se evidenció que el área más densamente urbanizada, corresponde a la región central de la ciudad de Teresina, (color negro en el mapa). La mancha urbana se expande hacia los barrios que componen el perímetro urbano de la capital y el municipio de Timón, considerados como área densamente urbanizada (color en púrpura en el mapa). Y por último, las áreas menos densas que representan núcleos urbanos en los bordes del perímetro urbano de la capital, además de los espacios urbanos de Nazaria y Demerval Lobão (color rosa en el mapa).

En síntesis, el núcleo formalizado legalmente como una Región Integrada de Desarrollo Económico, además de su institucionalidad, establece una dinámica urbana, distante de aquella emprendida en los espacios de las grandes metrópolis y regiones metropolitanas, con fuerte interacción de las relaciones socioeconómicas y flujos materiales e inmateriales en las diferentes escalas, con el predominio de interacciones a escala global.

Sin embargo, revela la configuración de un espacio urbano teniendo sus dinámicas comandadas por la capital regional, cuyo área de influencia se extiende en mayor grado con los municipios de Monseñor Gil; José de Freitas; Alta; União; Demerval Lobão y, sobre todo, Timon. La región integrada no se constituye en un espacio metropolitano.

CONCLUSIÓN

El reconocimiento de las nuevas configuraciones territoriales, expresado por el dinamismo de las dinámicas socioespaciales, revelan la necesidad de formulación de estudios que estén preocupados en analizar los núcleos o locales urbanos, cuya dinámica no es dictada por el proceso de metropolización, tampoco sus dinámicas conforman espacios efectivamente metropolitanos.

El estudio sobre la RIDE - Grande Teresina confirma la siguiente discordancia: por un lado, la emergencia de un proceso socioespacial, y de otro un proceso institucional, que al desconsiderar el aspecto anterior formaliza estructuras con el fin de obtener ganancias financieras, sin formular acciones concretas, lo que pone de manifiesto su desconocimiento.

Por lo expuesto en este trabajo, desconsiderar la emergencia del proceso señalado implica rechazar las transformaciones por las cuales la capital regional y su entorno sufren. Es de extrema importancia la comprensión de la conformación del espacio, ya que en la actualidad se enfrentan a problemáticas que superan los límites territoriales establecidos, estableciendo una nueva lógica para la región.

REFERENCIAS

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

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. Disponível em: < <https://docplayer.com.br/13435126-Plano-de-acao-integrado-e-sustentavel-para-a-ride-grande-teresina-produto-ii-diagnostico-situacional-participativo.html>>. Acesso em: 15 mar. 2019.

CORRÊA, R. L. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **GEOUSP Espaço e Tempo**. n. 30, p. 5-12. 2011. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74228/77871>>. Acesso em 18 out. 2018.

_____. **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. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/123824/124664>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

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.

Disponível em:

<http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/465/700>>. Acesso em: 26 abr. 2019.

GOTTMANN, J. **Megalopolis: the urbanized northeastern 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. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2236-99962017000300841&lng=es&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 22 abr. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. IBGE. Coordenação de Geografia. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv99700.pdf>>. Acesso em 20 set. 2018.

_____. **Divisão Urbano-Regional**. IBGE. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <

ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/divisao_regional/divisao_urbano_regional/documentacao/divisao_urbano_regional_apresentacao_do_trabalho.pdf>. Acesso em: 20 de set. 2018.

_____. **Censo Demográfico 2010**. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **Região de Influência das cidades 2007 (REGIC)**. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/estruturas/PZEE/_arquivos/regic_28.pdf>. Acesso em: 20 set. 2018.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **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. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livro_caracterizacao_tendencias_v01.pdf>. Acesso em: 20 set. 2018.

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. Disponível em: <<http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/176/672>>. Acesso em: 20 set. 2018.

_____. **Metrópole, Metropolização e Regionalização**. São Paulo: Consequência. 2017. 262p.

LIMONAD, E. 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. 2007.

MOURA, R. A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea. **EURE (Santiago)**, Santiago, v. 38, n. 115, p. 5-31. 2012. Disponível em: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612012000300001>. Acesso em: 20 de mar. 2019.

OBSERVATÓRIO DAS METROPOLES. **Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias**. Rio de Janeiro: Observatório. 2004. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrosoles.ufrj.br/produtos/produto_mc_1.pdf>. Acesso em: 20 set. 2018.

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. Disponível em: <<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000300002>>. Acesso em 12 jan. 2019.

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

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

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo se realizó con el apoyo de la Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.