

ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO

DO DELTA DO PARNAÍBA

DIMENSÃO URBANO-REGIONAL

ADMA HAMAM DE FIGUEIREDO

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE
Diretoria de Geociências
Coordenação de Geografia

Textos para discussão
Diretoria de Geociências
Número 1

Zoneamento Ecológico-Econômico do Delta do Parnaíba

Dimensão Urbano-Regional

Adma Hamam de Figueiredo

Rio de Janeiro
2004

Textos para discussão. Diretoria de Geociências, ISSN 1806-4531

Divulga estudos e outros trabalhos técnicos desenvolvidos pelo IBGE ou em conjunto com outras instituições, bem como os resultantes de consultorias técnicas e traduções consideradas relevantes para disseminação pelo Instituto. A série está subdividida por unidade organizacional e os textos são de responsabilidade de cada área específica.

ISBN 85-240-3719-9

© IBGE. 2004

Impressão

Gráfica Digital/Centro de Documentação e Disseminação de Informações – CDDI/IBGE, em 2004

Capa

Gerência de Criação/CDDI

Figueiredo, Adma Hamam de

Zoneamento ecológico-econômico do Delta do Parnaíba: dimensão urbano-regional/
Adma Hamam de Figueiredo. – Rio de Janeiro: IBGE, Coordenação de Geografia, 2004.
29 p. – (Textos para discussão. Diretoria de Geociências, ISSN 1806-4531; n. 1)

Inclui bibliografia
ISSN 85-240-3719-9

1. Zoneamento econômico – Brasil – Parnaíba, Rio, Delta (PI e MA).
2. Política ambiental – Brasil – Parnaíba, Rio, Delta (PI e MA).
3. Desenvolvimento sustentável – Brasil – Parnaíba, Rio, Delta (PI e MA).
4. Parnaíba, Rio, Delta (PI e MA) – Condições ambientais.
5. Parnaíba, Rio, Delta (PI e MA) – Política econômica. I. IBGE. Coordenação de Geografia. II. Título. III. Série.

Gerência de Biblioteca e Acervos Especiais
RJ/2004-13

CDU 338.22(812.1/.2)
ECO

SUMÁRIO

Apresentação	5
1. Introdução	7
2. Ampliando o campo conceitual da questão ambiental: o enfoque urbano-regional	7
3. Contextualização macrorregional do espaço piauiense	10
4. A incorporação do Delta do Parnaíba ao processo de ocupação do interior nordestino	11
5. A afirmação do eixo fluvial	13
6. Redefinindo a circulação urbano-regional	15
7. Novas tendências da rede urbana piauiense	18
8. Cenários de inclusão/exclusão da área do Baixo Rio Parnaíba	20
9. Bibliografia	28

APRESENTAÇÃO

Esta publicação apresenta os resultados da pesquisa desenvolvida em 2000, em colaboração com o Ministério de Meio Ambiente, visando a contribuir para o aprimoramento da metodologia de pesquisa, na temática urbano-regional para Zoneamentos Ecológico-Econômicos.

O papel articulador desempenhado pela cidade, no contexto regional da dimensão ambiental, constitui a questão central e foco da análise aplicada ao estudo do Delta do Parnaíba. A Metodologia desenvolvida e os resultados aplicados constituem subsídio ao debate do papel das cidades como vetores das transformações do território e seus impactos na natureza.

A divulgação desta pesquisa se faz em circunstância duplamente oportuna, a primeira relacionada à discussão do papel das cidades na questão ambiental e a segunda relacionada à transformação do Brasil em país eminentemente urbano, como revelado pelos resultados do Censo 2000.

Maria Luisa Gomes Castello Branco
Chefe da Coordenação de Geografia

DIMENSÃO URBANO-REGIONAL

Adma Hamam de Figueiredo*

1. Introdução

Longe de ser um fenômeno pontual na paisagem geográfica e de pequena importância nos estudos privilegiadores da dimensão ambiental, a cidade constitui, atualmente, uma questão central desta dimensão e, como tal, não pode ser negligenciada na contextualização da área do Baixo Rio Parnaíba no espaço regional nordestino.

Antes, porém, de analisar o processo histórico de inserção diferenciada dessa área e do centro urbano que conduziu sua transformação ambiental e articulação regional mais ampla, cabe encaminhar algumas questões de ordem conceitual.

Nesse sentido, a cidade pode ser entendida, inicialmente, como pólo de uma rede urbana mais ampla que articula os espaços local e regional próximos ao espaço nacional e mesmo internacional e através da qual se projeta a infra-estrutura de acesso e uso do território e dos recursos naturais e das diversas redes sociais e técnicas nele contidos¹.

A cidade não se fecha, desse modo, em si mesma, uma vez que está articulada a um segmento regional mais amplo, cuja vida relacional, seja ela no campo econômico, social, cultural ou político, passa, necessariamente, por sua mediação. É sob esse ângulo de análise que se pretende focar a dinâmica de inserção da área do Baixo Rio Parnaíba e de sua cidade polarizadora – Parnaíba (PI) - no contexto regional mais amplo.

2. Ampliando o campo conceitual da questão ambiental: o enfoque urbano-regional

Na tradição do pensamento geográfico, a cidade moderna constitui parte integrante e, simultaneamente, formadora da região e, como tal, não pode e nem deve ser tratada de modo separado ou desconexo desta última, contribuindo, assim, para a superação de uma visão fragmentada do território e de seu uso pela sociedade.²

No nível regional, e com influência direta na configuração política e econômica do território, não há como desconhecer o papel logístico dos centros urbanos na conexão de diferentes modais de transporte ao atuar como nós de adensamento não só das vias convencionais de acesso, como das redes de telecomunicação e informação, o que atribui a esses centros, segundo Becker (2000), a condição de *relays* da unidade regional.

* Com a colaboração de Ivete Oliveira Rodrigues e de Rogério Botelho Mattos, geógrafos do Departamento de Geografia do IBGE.

¹ A noção de recurso natural reflete, ao longo do tempo, não só a evolução das necessidades humanas, como o aprimoramento tecnológico, fazendo com que novos atributos da natureza passem a ser demandados e explorados e, portanto, passem a ser considerados "recursos", tornando-se acessíveis e indispensáveis à produção econômica em diferentes momentos da história.

² De modo geral, existem três formas a partir das quais têm sido analisadas as relações cidade/região enquanto manifestações das condições gerais de produção e reprodução social do espaço geográfico: as relações campo-cidade, capital-interior e centro-periferia, cada qual enfocando um ângulo diferenciado da realidade territorial, seja ele, respectivamente, a distância ao mercado, a hierarquia político-administrativa ou a introdução/difusão tecnológica. Tais formas já não dão conta, contudo, dos complexos processos contemporâneos que compõem as relações cidade/região, dada a crescente facilidade de deslocamento e de comunicação, que encolhem a distância e o tempo entre os diferentes segmentos territoriais, alterando, radicalmente, as questões espaciais que envolvem essa relação em suas várias escalas de representação.

Para essa autora, as cidades são as sedes de múltiplos fluxos e redes que garantem a circulação e a integração regional através de seus serviços, constituindo os principais agentes funcionais de ordenamento e, portanto, de planejamento do uso do território. Os centros urbanos encontram-se, desse modo, inseridos no processo mais abrangente de apropriação e de gestão territorial onde se definem e se manifestam as relações políticas, sociais, econômicas, técnicas e culturais estabelecidas entre os homens, e entre eles e a natureza.

Com efeito, são preponderantemente as condições técnicas e sociais – e não mais as naturais – que, segundo Santos (2001), determinam as especializações do território e as diferenciações em seu uso.

Em outras palavras, tais condições constituem os fatores locais preponderantes no período contemporâneo e, desse modo, estão na raiz das transformações operadas nas formas de apropriação do território e dos impactos diretos e indiretos causados à natureza por essas transformações.

Segundo esse autor, no período da globalização, a velocidade com que os diversos segmentos do território são valorizados e desvalorizados acaba determinando rápidas mudanças em seus usos. Tais mudanças projetam riscos e oportunidades na esfera das relações socioeconômicas, engendrando, simultaneamente, novas formas de exploração dos atributos da natureza.

Quando se pretende, desse modo, definir qualquer segmento do território, deve-se levar em conta a interdependência e a indissociabilidade existente entre a materialidade, que inclui a natureza, e o seu uso, que inclui a ação humana, isto é, o trabalho, e, portanto, a técnica e a política (Santos, 2001) perpassadas, na atualidade, pelas relações e valores urbanos.

Ao servir de apoio às formas intensivas ou extensivas de estruturação/reestruturação produtiva do espaço geográfico, a rede urbana constitui, pois, elemento básico de definição da ação política sobre um dado território e seu conteúdo natural³.

Uma outra vertente privilegiadora do contexto urbano com impacto direto no âmbito regional diz respeito, justamente, ao processo combinado de crescimento e fortalecimento do poder político local à medida que avança o processo de democratização no Brasil, a partir dos anos 80, reforçando não só o movimento de criação de novos municípios, como também a participação dos segmentos sociais organizados para gerir o espaço político local.

Com efeito, o movimento de descentralização do poder político brasileiro, consagrado na Constituição Federal de 1988, promoveu uma acentuada alteração no mapa político-administrativo do País, transformando radicalmente não só a sua configuração territorial como: principalmente, promovendo novas formas de articulação da ação pública e privada sobre o espaço local e regional.

Nesse contexto, a última carta constitucional, ao legitimar a ampliação da escala de intervenção do poder municipal em sua área de jurisdição, fez com que o município passasse a assumir, agora, responsabilidades múltiplas enquanto entidade infra-estatal de vida própria, que estende sua ação para além do seu centro urbano imediato.

Com o novo *status* constitucional adquirido em 1988, o município equipara-se, enfim, enquanto pessoa jurídica de direito público interno e, portanto, entidade infra-estatal consolidada, à União e aos estados (Ghisi, 1991), passando a assumir com eles

³ A política, concebida aqui em seu sentido de regulação de intenções e de ações e práticas entre os homens, pode ser entendida, igualmente, como um conjunto de relações que delimita, interfere e define os conteúdos dos territórios.

inúmeras atribuições compartilhadas quanto à regulação do uso do território, notadamente no campo ambiental⁴.

Os núcleos urbanos participam ativamente do redesenho do mapa político intranacional, constituindo o ponto de apoio de amplo movimento de descentralização do poder em curso no País. Nesse sentido, enquanto *pólis*, a cidade possui um valor simbólico e uma identidade política única como centro aglutinador de poderes e interesses diversos, sendo, portanto, elemento fundamental na superação de relações políticas tradicionais, ainda prevalentes na administração de grande parte dos municípios do interior, por uma gestão participativa dos problemas urbano-ambientais, gestão essa que vai sendo, paulatinamente, reconhecida e regulada pelo Direito Público e Administrativo brasileiro.

Na contemporaneidade, o poder local vem assumindo, assim, cada vez mais, um papel político e econômico ativo não só no âmbito regional e nacional, como, até mesmo, em escala global⁵, que torna mais complexa a relação cidade/região e sua compreensão na dinâmica territorial em curso.

Na escala nacional, a regulação do território já não ocorre, desse modo, de forma tão marcadamente hierárquica a partir de um núcleo central. Ao contrário, ela conforma um mosaico de malhas, zonas, redes e pontos reveladores da emergência de outros focos de poder, capazes, também, de realizar a integração ou mesmo a fragmentação desse território.

Segundo Virilio (1993), o aprofundamento do processo de globalização, intensificado pela instantaneidade da informação, coloca o Estado nacional na atualidade dividido entre as reivindicações de crescente autonomia interna e as necessidades – econômicas e estratégicas – de alianças externas, e vem provocando a desregulamentação de diferentes sistemas de organização e a necessidade de constantes ajustes na ordem político-institucional dos países, estimulando, assim, a regionalização (Castells, 1999).

Ainda segundo esse autor, as regiões, sob o impulso dos governos e elites empresariais, estruturam-se para competir na economia global e estabelecer redes de cooperação entre as instituições regionais e entre as empresas localizadas na área. Dessa forma, as regiões e as localidades não desaparecem, mas ficam integradas nas redes internacionais que ligam seus setores mais dinâmicos.

Cabe observar que, hoje, o espaço globalizado dos fluxos da “era da informação” parece influenciar, cada vez mais, as mudanças ocorridas no espaço local, que constitui, em essência, o lugar das diferentes comunidades territorialmente construídas, onde se localizam os pontos de produção e se articulam os elementos da vida social, técnica e material que interagem e transfiguram, diretamente, a paisagem natural.

As decisões referentes ao uso do território local envolvem, crescentemente, interesses extralocais, aumentando a necessidade do fortalecimento institucional do poder público municipal e de articulação dos atores sociais no sentido de se credenciarem, para enfrentar os riscos e aproveitar as oportunidades existentes em um ambiente, como o brasileiro, de elevada disputa inter-regional pelos investimentos privados.

⁴ A legislação ambiental tem colocado na agenda pública brasileira questões renovadas quanto aos limites da competência federal/estadual e municipal sobre o uso do território e dos recursos naturais nele contidos.

⁵ Diversos autores contemporâneos (Castells, 1999; Storper, 1997) apontam, inclusive, as grandes cidades como indutoras de um novo regionalismo – a cidade-região global – pautado na capacidade revelada por algumas metrópoles mundiais em criar novas bases para o desenvolvimento econômico local, a partir da conectividade que sustenta com o mundo globalizado. Castells (1999) chama atenção para o surgimento de redes de cidades e regiões que estariam conectadas entre si numa sociedade global baseada no fluxo de informações.

Estes últimos circulam cada vez mais livremente pelo espaço nacional e mundial em busca da escolha locacional e, por vezes, do “nicho natural” mais apropriado em termos de produtividade e rendimento de um capital aplicado, de modo dinâmico e interligado, em diversos setores e em diversos lugares, simultaneamente.

O entendimento do processo atual de transformação do território do Baixo Rio Parnaíba pelos dois vetores de transformação, representados, em primeiro lugar, pelo turismo e, secundariamente, pela carcinicultura, passa pela compreensão da inserção dessa região numa dinâmica global de seleção de vantagens naturais e locais a serem aproveitadas pelo capital, trazendo riscos e oportunidades renovadas a essa área.

3. Contextualização macrorregional do espaço piauiense

A tradução dos conceitos em instrumentos concretos de interpretação da realidade territorial do Baixo Rio Parnaíba permite identificar os elementos centrais que irão caracterizar o processo de ocupação dessa área e entender os momentos diferenciados de sua inserção no espaço brasileiro, como um todo, e no Nordeste, em particular.

Não se trata aqui de reconstruir a história, porém, mais modestamente, de apontar alguns aspectos fundamentais da dinâmica espacial de ocupação da área do delta do rio Parnaíba e da criação e crescimento da cidade que iria, desde cedo, constituir o principal elo entre o litoral e o sertão naquela distante região de transição, localizada entre o semi-árido nordestino e as áreas mais úmidas da pré-amazônia maranhense.

Com efeito, a região da bacia do rio Parnaíba, ao se distinguir, em nível regional, como o espaço de convergência de duas grandes divisões do quadro natural brasileiro, qual seja, o litoral e o sertão, e, em escala mais ampla, a Amazônia e o semi-árido nordestino, teve, simultaneamente, sua ocupação de alguma forma marcada pela convergência de processos econômicos e culturais de uso do espaço também distintos.

Em escala macrorregional, ao se situar entre as frentes pastoris do sertão nordestino e a economia extrativista da Amazônia, a região hoje ocupada pelo Maranhão e Piauí colocava-se entre dois “projetos” distintos de ocupação, representados, do lado nordestino, pelo deslocamento dos “caminhos do gado”, isto é, pela marcha progressiva das fazendas de gado e a reprodução da economia e da sociedade sertanejas a ela associada e, do lado amazônico, pelo projeto missionário, baseado em pequenos aldeamentos ribeirinhos isolados em meio à rarefação da economia natural do extrativismo.

Em termos administrativos, o território hoje ocupado pelo Piauí reproduziu, de certa forma, a característica de espaço de transição, ficando sob a jurisdição de Pernambuco até 1701, ano em que foi anexado ao Maranhão, deste último se desmembrando somente em 1814⁶. Na opinião de Bonfim (1996), o Piauí, “mal aparece, some na sombra das capitânicas vizinhas”, enquanto para Vianna (1922), o Piauí se configurava, na primeira década do século XIX, uma “nebulosa política que, ainda hoje, passado mais de um século, não se definiu devidamente”.

Essa indefinição se reproduz, também, na própria oscilação ocorrida no enquadramento regional dos Estados do Maranhão e Piauí que, em 1946, foram agrupados na Região Nordeste Ocidental ou Meio Norte, embora, anteriormente, já tivessem sido enquadrados na Região Norte-Oriental, junto com os demais estados

⁶ Cabe observar que no início do século XVIII o território do Maranhão abrangia desde as capitânicas do Ceará até a região do vale do Amazonas, constituindo, na ocasião, uma unidade política autônoma em relação ao Estado do Brasil, ao sul, e diretamente articulado à metrópole portuguesa.

nordestinos e, até mesmo, na Região Norte, ao lado dos estados localizados na Amazônia.⁷

Com efeito, a posição transicional desse território entre o Nordeste propriamente dito, a Amazônia e as chapadas do Centro-Oeste e o fato de aí concorrerem características ambientais dessas três unidades geográficas contíguas contribuíam para a indefinição na conceituação e posicionamento do Maranhão e Piauí, seja na Região Norte, ou, mais usualmente, no Nordeste⁸, macrorregião à qual esses estados se achavam ligados por laços históricos de povoamento e por facilidades de circulação e relações comerciais.

Segundo Araújo (2000), foi Celso Furtado, nos anos 50, que “troux” o Maranhão para o Nordeste enquanto parte integrante da “região plano” da Sudene, inserindo, desde então, a análise e o planejamento do Meio Norte na questão nordestina. Na atualidade, o processo de ocupação destes estados, de acordo com esta autora, tem aproximado, em grande parte, o contexto macrorregional de expansão do Centro-Oeste.

4. A incorporação do Delta do Parnaíba ao processo de ocupação do interior nordestino

Na área do delta, contudo, não foram só as condições locais favoráveis à navegação que alavancaram, no passado, o crescimento da região, mas, principalmente, a posição estratégica do Porto das Barcas (mais tarde, Vila de São João da Parnaíba), enquanto pólo centralizador do comércio de carne seca, proveniente da zona criadora no vale do rio Parnaíba e seus afluentes⁹, e de onde se exportava para o Pará, Bahia e o Rio de Janeiro¹⁰.

Embora a pecuária nordestina se desenvolvesse como atividade complementar à monocultura canavieira (Furtado, 1971), a região do Parnaíba detinha uma posição central na economia sertaneja, estruturada naquela época em torno das fazendas de gado, suplantando todos os seus concorrentes, notadamente o Ceará, no domínio do mercado colonial de carne seca, em meados do século XVIII.

Essa importância adquirida na economia regional se explica, em grande parte, pela posição estratégica que o território piauiense ocupava nos “caminhos” naturais de comercialização do gado, articulando as regiões mais distantes do interior nordestino, onde sobressaía a posição central de Oeiras, primeira capital do estado.

Com efeito, a partir desta cidade eram feitas ligações em várias direções penetrando-se, a oeste, tanto em território maranhense, pelo vale do Itapecuru, como, no litoral piauiense, pelo Parnaíba. Em sentido oposto, partiam três grandes linhas de comunicação que se dirigiam para leste (Ceará), sudeste (vale do rio São Francisco) e

⁷ Enquanto a proposta de divisão regional do Brasil, elaborada por Delgado de Carvalho, em 1913, inseria esses dois estados no *Norte-Oriental*, juntamente com o Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas; em 1938, a divisão regional do Conselho Nacional de Estatística, adotando a divisão então em uso no Ministério da Agricultura, agrupava o Maranhão e o Piauí na *Região Norte*, ao lado dos estados amazônicos do Acre, Amazonas e Pará.

⁸ Com efeito, dado o forte caráter de contato ou de transição entre paisagens geográficas distintas, dificilmente se poderia inserir todo o território piauiense no conjunto Nordestino, nem tampouco integrá-lo no Planalto Central, enquanto o Maranhão, da mesma forma, também apresenta características amazônicas e do Centro-Oeste.

⁹ O Piauí contava, segundo Caio Prado (1945), com os maiores e melhores rebanhos bovinos do Norte a partir de meados do século XVIII, quando dominou o mercado colonial de carne seca, até ser suplantado, no final deste século, pelo charque riograndense. Nesse período, o porto de Parnaíba tornara-se o principal fornecedor de carne seca em todo o Norte, com a área do Delta chegando a concentrar, no princípio do século XIX, cerca de 15 000 habitantes.

¹⁰ Segundo Furtado (1945), partiam do sul, anualmente, cerca de 17 embarcações para buscar carne em Parnaíba.

Sul antes de se bifurcarem, em ramais secundários, alargando a área alcançada pelos caminhos terrestres, então existentes, no interior do Piauí.

Numa economia cuja expansão estava intrinsecamente assentada na disponibilidade de terras (Furtado, 1971), dada a baixíssima capacidade natural de suporte prevaletentes no sertão, a possibilidade de avanço da fronteira, facilitada no interior piauiense pelos caminhos naturais existentes, tornou possível a enorme velocidade com que os rebanhos penetraram naquela remota extensão setentrional do interior nordestino, traçando as linhas gerais de definição desse território através da criação de novas vilas e fronteiras administrativas.

Se a cidade de Oeiras centralizava as articulações leste-oeste que ligavam o Piauí ao interior nordestino, mantendo sua posição hegemônica no período de expansão da pecuária bovina e do comércio de carne seca a ela associada, a Vila de Parnaíba consolidava, também, seu crescimento a partir dessa atividade, com seu papel de produtor de charque e de entreposto de exportação.

A presença de inúmeras charqueadas em áreas próximas a essa vila resultou, inclusive, na determinação oficial do afastamento de alguns estabelecimentos para áreas mais distantes, dado os impactos negativos que causavam ao ambiente e população locais.

Nesse sentido, de meados do século XVIII até as três primeiras décadas do século seguinte, Parnaíba conheceu um período de enorme expansão, revelada, entre outros, não só pelo adensamento da ocupação na área do delta, como pela capacidade de gerar e movimentar grandes fortunas¹¹ o que resultou na criação da alfândega, em 1817, visando à agilização das atividades de exportação para outros portos do país e do exterior.

Ao contrário do interior, onde se situava Oeiras, a faixa litorânea, na qual estava localizada a Vila de Parnaíba, constituía, contudo, uma via de circulação marginal na economia colonial nordestina, apesar de o trecho entre o Maranhão e Pernambuco ser, de acordo com Prado Jr. (1945), o único segmento de certa extensão do litoral brasileiro por onde se transitava, por via terrestre, com alguma frequência.

O crescimento e afirmação inicial daquela vila deve-se, nesse sentido, preponderantemente, à sua condição/função de porta de entrada e, principalmente, de saída, do grande eixo de penetração do interior constituído pelo rio Parnaíba.

A decadência da pecuária sertaneja do Nordeste¹² irá representar, para a configuração territorial do Piauí, a afirmação do eixo norte-sul - naturalmente imposto pelo traçado do rio Parnaíba e da serra de Ibiapaba, que moldam nessa direção o território piauiense - em detrimento do eixo leste-oeste através do qual esse território foi incorporado, a partir de sua porção meridional, na circulação regional comandada pela atividade pastoril dominante.

Com efeito, dado o caráter dominante da pecuária no interior, o refluxo da economia sertaneja promove o deslocamento definitivo do eixo econômico e político do Piauí para o vale do Parnaíba que, embora atingido por essa retração, apresentaria maior capacidade de superá-la, contando, posteriormente, com o desenvolvimento inovador da navegação de cabotagem para inserir-se em outras frentes de expansão comercial.

¹¹ Domingos Dias da Silva, migrante do sul do país e fundador da povoação de Porto das Barcas, chegou a possuir cinco charqueadas, cinco navios e 1 800 escravos, o que revelava uma enorme capacidade de gerar riqueza na economia colonial.

¹² Em princípios do século XIX a zona criatória dos "sertões do Norte" começa a ceder, para o distante Rio Grande do Sul, sua função hegemônica de abastecedora dos núcleos agrícolas do litoral nordestino, já tendo perdido, anteriormente, para a produção de Minas Gerais, o mercado de carne dos populosos centros mineradores.

Em termos geopolíticos, a escolha de uma nova capital, em 1852, numa região central daquela remota província do Império, significou, também, a tentativa de consolidar uma unidade político-administrativa, cuja integração territorial estava, ainda, em grande parte, a ser construída. Nesse contexto, de Oeiras foi transplantada a burocracia pública, aí incluídos os segmentos militares e religiosos¹³, além da mão-de-obra escrava, para trabalhar na construção da nova capital, confirmando, pelo esvaziamento político, o declínio da pecuária sertaneja.

A implantação da nova capital vem legitimar, desse modo, a mudança verificada no processo geral de articulação do território piauiense, introduzindo e/ou intensificando novas formas de uso dos recursos naturais aí existentes, como é o caso do babaçu e da camaúba, cuja exploração passa a constituir a principal atividade econômica do vale do rio Parnaíba e da área próxima à sua foz, a partir do início do século XX.

O ritmo e as tendências gerais de ocupação do território piauiense serão dados, doravante, pela expansão da infra-estrutura viária, estabelecida a partir de Teresina e da rede de cidades, que irá conduzir e influenciar o sentido dos fluxos intra e inter-regionais de mercadorias, pessoas e informações.

5. A afirmação do eixo fluvial

A estrutura territorial do "Meio-Norte" reproduzia, em meados da década de 50, formas tradicionais de povoamento e uso do espaço geográfico. Nesse sentido, a rede urbana regional revelava, grosso modo, uma distribuição "dendrítica" das cidades, pautada no seu alinhamento ao curso dos rios, que constituíam, até então, a via natural e preferencial de articulação daquele espaço regional.

Nesse contexto, a cidade de Parnaíba, como centro principal nesta distribuição de tipo "dendrítica", drenava a maioria das funções econômicas e políticas de sua hinterlândia, transformando-se, ao longo do tempo, em um núcleo de grande tamanho em relação aos demais centros subordinados.

Em termos regionais, a vida relacional e econômica pautava-se, basicamente, na realização de atividades agroextrativistas, que se adensavam ao longo dos vales fluviais, aí se destacando a lavoura comercial de arroz, voltada, preferentemente, para o mercado nordestino. Já no sertão, o segmento gado-algodão-lavouras alimentares caracterizava o uso da terra, formando, de acordo com Silva (1977), a típica combinação agrária sertaneja, que traçou, no binômio latifúndio-minifúndio, seu padrão fundiário característico.

Nesse contexto, a inserção da região do baixo Parnaíba e de sua cidade principal em um segundo ciclo de expansão econômica, apesar de se pautar em atividades, como o extrativismo da camaúba, componentes da economia regional mais ampla, realiza-se, contudo, em um momento diferenciado daquele liderado pela produção/comercialização do charque.

Com efeito, ao contrário do ciclo anterior, a expansão de Parnaíba sobre seu entorno teve que conviver, no novo ciclo, com o processo de afirmação de uma capital mais próxima, Teresina, que precisava se afirmar não apenas enquanto um centro urbano com funções administrativas sobre o território estadual, mas, sobretudo, como

¹³ Até o final do Império, bispos e sacerdotes eram funcionários da Coroa e a Igreja achava-se numa situação razoavelmente similar à de outras corporações do Estado, como o Exército (Martins, 1994). Nesse sentido, a Igreja supria diversas funções da administração pública, como a expedição do registro civil (controlando nascimentos, casamentos e óbitos) e de propriedade, atuando, enfim, como ponta avançada do Estado, principalmente nas regiões mais remotas do Império, onde a burocracia pública não possuía meios de chegar e/ou não parecia se interessar pela sorte de seus habitantes.

centro regional de influência econômica sobre o norte do Piauí e, mesmo, sobre áreas contíguas, no Maranhão.

Até a década de 70, no entanto, a cidade de Parnaíba possuía uma importância econômica similar à capital do estado. O peso relativo de Parnaíba na economia estadual pode ser medido, entre outros, pela relevância do comércio atacadista que, em meados da década, concentrava cerca de 65% das transações de mercadorias no estado, representando um montante cinco vezes superior àquele verificado na capital¹⁴.

Essa posição de destaque estava relacionada, em grande parte, à função portuária da Parnaíba, através da qual esta cidade servia de ponto de concentração e de escoamento natural da produção do interior e das zonas próximas – Cocal, Piracuruca e Piripiri – às quais começava a se articular, também, através da Estrada de Ferro Central do Piauí. Parnaíba teve, assim, sua expressão funcional e capacidade de articulação diretamente derivadas da importância de seu comércio atacadista.

Segundo Silva (1977), nos anos 70 essa cidade ainda centralizava todo o comércio do norte do Piauí, concentrando filiais ou representantes da maioria das firmas de exportação e importação deste estado, que operavam no vale, naquele momento.

A ruptura desse equilíbrio econômico entre a capital do estado e a cidade de Parnaíba será conduzida pela expansão do sistema de transporte rodoviário, que altera, radicalmente, a velocidade e o sentido da circulação intra e inter-regional, a partir da segunda metade do século XX.

Nesse contexto, a hegemonia da navegação fluvial nas ligações entre o interior e o litoral piauiense vai sendo superada causando o redirecionamento dos fluxos e das comunicações cada vez mais a favor da capital e da afirmação de sua centralidade sobre o espaço e as relações econômicas estabelecidas no estado e na região.

A opção adotada pelo governo federal pelo transporte rodoviário inviabilizou, assim, o corredor fluvial do Parnaíba, cujo assoreamento progressivo provocava, inclusive, o encarecimento do frete ao tornar vários trechos do rio de difícil navegabilidade.

A maior articulação longitudinal e transversal pelos eixos rodoviários irá comprometer a posição de destaque anteriormente ocupada pelos centros com função portuária (e atacadista) no espaço regional nordestino notadamente, como no caso de Parnaíba, se este centro não desempenhava, simultaneamente, a função de capital político-administrativa.

Nesse sentido, embora o traçado e a morosidade na interligação das redes ferroviárias pudesse, até mesmo, reforçar, no início, a fragmentação espacial resultante de sistemas comerciais voltados para o litoral e o exterior, a interiorização das ferrovias e, principalmente, a ampliação das redes rodoviárias inviabilizaram a antiga coexistência de sistemas autônomos estruturados a partir do predomínio da navegação fluvial.

A idéia indutora da construção da Estrada de Ferro São Luís-Teresina surgiu, inclusive, da premissa de que era necessário ligar a navegação do Itapecuru à do Parnaíba, formando um grande arco que parte de São Luís e corre paralelo ao rio Itapecuru até Caxias, orientando-se desse ponto para Teresina, onde se encontra com o traçado da E.F. Central do Piauí, cujo objetivo era a ligação Luís Correia-Teresina.

Iniciada em 1922, em Luís Correia, os trilhos dessa ferrovia só alcançaram Piripiri 17 anos mais tarde e, em 1968, chegaram a Altos. Finalmente, em 1971, essa ferrovia atingia Teresina, coincidindo, porém, nesse ano, com a abertura de rodovias e da expansão da rede de eletricidade na área próxima à capital.

¹⁴ Embora o movimento varejista fosse menor que o de Teresina, no conjunto das vendas realizadas pelo comércio, o município de Parnaíba superava em 2,5 vezes o da capital (IBGE, 1957).

6. Redefinindo a circulação urbano-regional

Com efeito, com recursos provenientes do Plano de Integração Nacional (PIN) a Sudene promoveria, a partir dos anos 70, a expansão da infra-estrutura de transporte e energia do Nordeste, dotando esta região de redes conectadas inter e intra-regionalmente, que mudariam, daí por diante, não somente o sentido dos fluxos e comunicações internas e externas, como alterariam, simultaneamente, o relacionamento hierárquico entre suas cidades, assim como o poder de elas influenciarem sua área imediata e se inserirem no mercado regional e nacional mais amplo.

No Nordeste Ocidental, que até 1969 tinha todo seu sistema elétrico dependendo de velhas usinas termelétricas,¹⁵ a entrada em operação da Usina Castelo Branco, gerando energia a partir da Barragem de Boa Esperança no sul do Piauí, representou, para a economia regional, a superação de um enorme obstáculo à sua inserção no mercado nacional.

Suas linhas de transmissão foram inicialmente estendidas a São Luís e Teresina, cidades que mais se ressentiam da falta de eletricidade, e, posteriormente, elas se estenderam para alcançar Parnaíba e Fortaleza, através de Sobral e da subestação de Piripiri, fazendo a interligação do Sistema CHESF E COHEBE¹⁶.

Quanto à nova estrutura de circulação rodoviária, implantada no Nordeste pela Sudene, com o objetivo de articular esse espaço regional à macrorregião Sudeste, ela acabaria por efetivar a integração dos Estados do Maranhão e Piauí à região de influência de Fortaleza, após um longo processo de consolidação da hegemonia dessa cidade sobre aquela vasta hinterlândia - esparsamente povoada e espacialmente desintegrada.¹⁷

Mediando, cada vez mais, as ligações entre Fortaleza e São Luís, e, a partir de meados da década de 70, os fluxos destinados ao Sudeste do País, a polarização do espaço piauiense através de sua capital alteraria o sentido da circulação no interior nordestino, valorizando centros regionais, como Picos, ao mesmo tempo em que outras áreas, como o norte do estado e seu centro urbano principal, passariam, agora, a uma posição marginal em relação às áreas cortadas por uma rede de circulação mais densa.

Nesse contexto, em 1973, Teresina não só polarizaria, através das BR-316, 343 e 226, a circulação interna de passageiros provenientes dos centros urbanos do sul, norte e leste do estado, como também constituiria um dos principais nós de ligação transversal¹⁸ do interior nordestino, assim como na articulação entre o Nordeste Oriental, o Maranhão e a Amazônia.

A cidade de Parnaíba e sua área de influência imediata passariam a se inserir, indiretamente, em um eixo transversal de importância econômica secundária na economia regional nordestina, que liga Fortaleza-Açailândia-Marabá (BR-222), atravessando o norte dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, no sentido leste-oeste, até Santa Inês (MA), de onde inflete para sudoeste, conectando-se em Açailândia (MA)

¹⁵ Essas usinas muitas vezes ficavam sem operar pela falta de combustível, devido à enorme dependência que ficavam da chegada irregular de navios aos portos da região. O potencial instalado de 43 mW até o final dos anos 60 revela a precariedade no fornecimento de energia ao Maranhão e Piauí.

¹⁶ Atualmente a CHESF (Companhia Hidrelétrica do São Francisco) incorpora a COHEBE (Companhia Hidrelétrica de Boa Esperança), estando a distribuição da energia no Piauí a cargo da CEPISA (Companhia Energética do Piauí).

¹⁷ Com efeito, desde a segunda metade do século XIX, com a implantação de ferrovias atreladas ao surto algodoeiro, que a capital cearense passa a capturar os fluxos provenientes da sua hinterlândia, estruturando o seu sistema de cidades sobre o Meio Norte.

¹⁸ Os eixos transversais partem das principais cidades nordestinas localizadas no litoral oriental, passam pelo interior e atingem o extremo oeste da região em direção ao Norte ou ao Centro-Oeste. A posição geográfica ocupada pelo Estado do Piauí e de sua capital reafirmam sua função como local de passagem no contexto urbano-regional mais abrangente.

com a Belém-Brasília e, em Marabá, com a Transamazônica. Somente em Piripiri, esse eixo da BR-222 se conecta com a BR-343, alcançando Teresina ao sul e, para o norte, chegando à Parnaíba.

A atividade extrativista da carnaúba e do babaçu, dominante em grandes extensões do Piauí e Maranhão, foi o fator responsável pelo desenvolvimento de alguma atividade industrial em cidades como Caxias (MA) e Parnaíba, além de São Luís e Teresina. Cabe observar, contudo, que a produção regional do babaçu, proveniente dos vales do Mearim e Pindaré, no Maranhão, e do vale do Parnaíba, que se destinava ao porto de Fortaleza, onde se concentravam as fábricas de óleo e as firmas exportadoras, era transportada, através da BR-316, até Teresina, daí seguindo pelas BR-343 e 222 até aquele porto.

A produção do arroz tomava o mesmo rumo, isto é, a BR-316, até a capital piauiense, e as BR-343 e 222 até o mercado cearense, no qual se destacam as cidades de Sobral e Fortaleza ou, continuando pela BR-316, até o nó rodoviário de Picos, para onde convergem outros fluxos provenientes de Presidente Dutra e Pastos Bons (MA), seguindo de Picos para o norte ou para o sul em direção à Região Sudeste.

Nesse sentido, a cidade de Parnaíba ficaria em uma posição secundária em relação aos principais fluxos provenientes da produção agrícola regional, ao mesmo tempo que o desenvolvimento da rede rodoviária, promovido pela Sudene, não seria acompanhado de melhorias generalizadas na navegação de cabotagem do Nordeste, acabando por acarretar um certo desvio do tráfego marítimo para o rodoviário.

Assim, se até o final da década de 60 a Parnaíba teve papel de destaque na vida econômica e relacional do estado, em função, basicamente, das atividades de exportação e importação desenvolvidas em torno de seu porto, a partir da implantação da malha ferroviária e, principalmente, da expansão dos eixos rodoviários, em período mais recente, ela se viu esvaziada em sua função principal.

Para esse esvaziamento concorreu, inclusive, a afirmação da primazia do porto de Fortaleza na exportação de cabotagem e de longo curso de produtos tradicionais da região, como o sal e o algodão¹⁹.

De modo semelhante, as modificações operadas nos fluxos aéreos refletiram, também, mudanças ocorridas no próprio posicionamento relativo dos centros urbanos regionais, fazendo com que a cidade de Parnaíba que, em 1950, era servida por linhas regulares, pertencentes às principais companhias aéreas existentes na ocasião²⁰, chegasse, atualmente, com seu aeroporto, sendo precariamente utilizado por apenas duas empresas regionais²¹.

Contando com capitais locais provenientes do setor comercial, a maior parte dos estabelecimentos industriais existentes em Parnaíba, na década de 70, ocupava menos de 20 empregados, embora contasse, também, com firmas de importância nos segmentos da química, perfumaria, sabão e vela²².

Quanto às atividades primárias, a preponderância de um extrativismo decadente e de uma agricultura basicamente de subsistência, aliada ao baixo poder aquisitivo de

¹⁹ Na década de 70, o sal ainda figurava como importante produto na exportação por cabotagem tanto do porto de Fortaleza como de Natal.

²⁰ Tais como a Panair do Brasil, os Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul e o Consórcio Real-Aerovias-Aeronorte, além do Correio Aéreo Nacional.

²¹ Cabe observar que, enquanto uma empresa utiliza a rota São Luís-Fortaleza, fazendo escalas diárias em Parnaíba, a outra mantém vôos, somente aos domingos, entre essa cidade e Teresina.

²² Das empresas sediadas nessa cidade destacavam-se, pelo volume de produção e modernização do processo produtivo, a Moraes e Silva, voltada principalmente para a produção de óleo bruto, sabão e vela, e a Produtos Vegetais do Piauí S.A., produtora da cera de carnaúba, amido de mandioca, ração balanceada, além do beneficiamento do jaborandi para extração da pilocarpina empregada na indústria farmacêutica sediada no Sudeste do País.

grande parte da população, não permitiu, na área do Delta do Parnaíba²³ e em grande parte do vale desse rio, a consolidação de uma demanda expressiva de atividades comerciais e de serviços, nem tampouco de centros urbanos com equipamentos e funções significativas.

Nesse contexto, um número significativo de pequenos centros regionais e sub-regionais, como Parnaíba, ficou sob a influência dos dois principais focos de polarização - os centros submetropolitanos de Teresina e São Luís²⁴ -, integrados à rede urbana da metrópole de Fortaleza.

O papel que desempenharam essas cidades no processo de ocupação e estruturação econômica dos Estados do Maranhão e Piauí, assim como as funções administrativas inerentes à condição de capital e de núcleos das mais importantes atividades econômicas regionais, responde pela força de comando sobre o uso de seus territórios estaduais.

No caso de Teresina, sua distância em relação à região do Vale do Parnaíba, em termos econômicos e de poder de articulação do espaço urbano-regional, ocorreu, assim, a partir da década de 70, no interior de um processo que se aprofunda nas décadas seguintes, quando crescem as grandes metrópoles nordestinas - Salvador, Fortaleza e Recife - e as demais capitais ao mesmo tempo em que, com poucas exceções, revela-se fraco o crescimento das cidades médias, indicando a ainda frágil integração interna da economia e da rede urbana regional nessa região.

7. Novas tendências da rede urbana piauiense

Vista em sua totalidade, a rede urbana nordestina ainda se apresenta desarticulada na atualidade (Albuquerque, 2000). Para isso, contribuíram não só a descontinuidade verificada na distribuição espacial das cidades nessa região, como a própria tendência contemporânea da geografia econômica nacional (e mundial) no sentido da intensificação de forças econômicas e sociais seletivas, portadoras da ampliação de desigualdades e da fragmentação no território e, portanto, com poder desorganizador sobre hierarquias e relações de comando estabelecidas no interior da rede urbana.

Com efeito, densa no litoral²⁵, a rede de cidades no Nordeste fica mais esparsa à medida que se avança para o interior, reproduzindo o histórico desequilíbrio verificado no movimento de ocupação e uso desse vasto espaço regional.

Sob esse modelo histórico de estruturação da rede urbana regional emergem novos padrões de desigualdade intra-regional, produzindo segmentos territoriais seletivamente qualificados, para receber investimentos que passam a participar de circuitos econômicos mundializados e se distanciar, em termos sociais e econômicos, de sub-regiões mais pobres, estagnadas e isoladas à sua volta, aumentando a desigualdade e os graus de exclusão social e territorial.

²³ Nessa área, a convergência de atividades de baixíssimo rendimento, tais como a do extrativismo da carnaúba e do babaçu, da extração do sal, da pesca artesanal e da rizicultura do pequeno posseiro ou arrendatário, possibilitava tão somente a reprodução predominantemente informal da economia e da sociedade locais.

²⁴ Segundo Coelho (1990), a rede urbana de Fortaleza foi, dentre as redes nordestinas, aquela que se estruturou por último devido à inexistência, em todo o período colonial, de uma atividade agroexportadora forte em sua hinterlândia (Ceará, Piauí e Maranhão) capaz de dinamizar uma rede de centros com atividades comerciais e portuárias significativas, como ocorreu com Recife e Salvador, em relação à economia canavieira.

²⁵ Localizam-se no litoral ou em suas proximidades não só as três metrópoles nacionais da região (Fortaleza, Recife e Salvador), os centros regionais (exceto Teresina), bem como a maior parte dos centros sub-regionais, como Parnaíba.

Não é de estranhar que o impacto dessa nova dinâmica territorial globalizada passe a acelerar descontinuidades e rupturas no sistema urbano-regional²⁶, exigindo um esforço renovado de adaptação a novas formas de apropriação e uso do território e, conseqüentemente, a novas funções e relações interurbanas portadoras de riscos e oportunidades de toda ordem.

Nesse contexto, quando se observam os investimentos do “Brasil em Ação” para o Nordeste destacam-se, seletivamente, os vales úmidos da fruticultura, o oeste graneleiro e o litoral do turismo, ou seja, as áreas mais competitivas da região, o que tende a reforçar a fragmentação de um espaço regional historicamente marcado por profundas desigualdades.

No contexto estadual, duas dinâmicas estão redefinindo, de forma direta, o espaço piauiense. De um lado, com impacto imediato sobre a porção norte do estado, vem se ampliando a influência de Fortaleza. Por outro lado, as articulações e os padrões de uso da terra do sul do Piauí acham-se, cada vez mais, referenciados ao modelo de desenvolvimento dominante no Centro-Oeste brasileiro, alavancado pela expansão do complexo agroindustrial da soja.

Tendo por base um pacto de cooperação articulado entre o poder político e uma nova elite empresarial do Ceará²⁷, esse estado combinou a transferência de unidades de produção de outras regiões do País com o crescimento de empresas locais que acabaram por dinamizar a vida econômica e relacional de Fortaleza.

Essa capital se beneficiaria da expansão de indústrias leves em sua região, além da especialização em serviços voltados para o setor turístico, cujo crescimento tem sido objeto de uma política pública específica para exploração do enorme potencial natural e cultural do litoral nordestino.

É justamente através dos fluxos associados à expansão do pólo turístico do litoral cearense, centralizado em Fortaleza, que se amplia a influência dessa capital sobre as articulações e processos gerais de valorização da natureza e ocupação do litoral piauiense.

Na atualidade, a natureza adquire novos significados deixando de ser, apenas, base de recursos ou de reprodução de grupos nativos, para ser valorizada, também, como produto, isto é, como mercadoria para o turismo, e, como tal, a mídia passa a exercer um papel importante no desenvolvimento de estratégias de *marketing*, constituindo elemento central do desenvolvimento desse setor (Becker, 2000).

Do ponto de vista territorial, o turismo constitui um dos maiores vetores de transformação da ocupação do litoral, notadamente no Nordeste, onde tem sido incentivado por uma política nacional específica²⁸, promovendo uma valorização seletiva do território, que passa a ser reavaliado em função de sua acessibilidade, assim como da imagem vendida aos meios de comunicação.

²⁶ A própria flexibilidade e autonomia alcançadas pelas redes informacionais, na atualidade, possibilitam a ruptura nos sistemas hierarquizados de difusão de informações, uma vez que estas últimas circulam livremente em um ambiente globalizado, que permite múltiplas articulações não necessariamente obedientes a uma ordenação hierárquica preestabelecida.

²⁷ Em linhas gerais, o pacto cearense de cooperação consistiu em um fórum semanal de debates, iniciado em 1991, que reunia, além de representantes do governo, segmentos do empresariado, intelectuais e sindicalistas empenhados em buscar alternativas à revitalização da economia estadual.

²⁸ O Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (Prodetur-NE), de 1991, constitui uma iniciativa da União, junto aos governos estaduais, no sentido de obter financiamento do BIRD. Nesse sentido foi obtido um crédito especial do governo federal junto ao BNDES, beneficiando o capital privado que estivesse interessado em investir, através deste Programa, nesse setor. A estratégia espacial do Prodetur se fundamenta numa regionalização, privilegiadora de pólos e corredores turísticos, capaz de reforçar a inter-relação entre estados.

A expansão da influência de Fortaleza sobre o litoral e o norte piauiense está, portanto, cada vez mais associada à ampliação de sua função enquanto pólo de agenciamento, recepção e hospedagem do turista nacional e estrangeiro, que se dirige ao “corredor” formado pelo litoral cearense (Fortaleza-Jeriquaçu) – piauiense/maranhense (Delta do Parnaíba) e maranhense (Lençóis Maranhenses).

Nesse contexto, a beleza paisagística desse segmento do litoral nordestino adquire condições de competitividade em relação a outros “pólos e corredores” turísticos, devido, entre outros motivos, à sua localização estratégica em relação aos mercados europeu e norte-americano.

No presente, se Fortaleza, juntamente com Recife e Salvador, exerce funções de comando e transmissão dos processos de ocupação e desenvolvimento sobre quase todo o espaço nordestino e, de forma direta, sobre a região litorânea, no futuro próximo, essas metrópoles deverão atuar como núcleos do processo de inserção competitiva regional no mercado mundial (Albuquerque, 2000).

Quanto ao sul do estado, Araújo (2000) chama a atenção para a consolidação de uma “sub-região” nordestina, abarcando a área de cerrados, que se estende desde o oeste baiano até o sudoeste do Piauí e Maranhão, que tem experimentado, recentemente, uma trajetória comum de ocupação e uso do território, comandada por agentes econômicos e capitais predominantemente extralocais provenientes do Sul do País²⁹.

Nesse contexto, novas dinâmicas econômicas, associadas a uma paisagem agrícola semelhante àquela dominante no Centro-Oeste brasileiro, vêm construindo uma identidade próxima a essa região, até mesmo no tipo de restrições que tem encontrado o sul piauiense para efetivar seu desenvolvimento.

Com efeito, dependendo da forma como irá se consolidar a malha de transportes no sul deste estado, sua vinculação ao Centro-Oeste poderá se ampliar, tornando mais frágeis as ligações econômicas com o espaço nordestino, em geral, e piauiense, em particular.

A consolidação da influência da capital do estado sobre Picos, centro sub-regional polarizador dos fluxos comerciais no sudeste do estado, parece uma questão central nessa discussão³⁰.

A recente proposta de divisão política do Estado do Piauí³¹, através da criação do estado do Gurguéia, passa, em grande parte, pela legitimação política da ampliação das diferenças intra-estaduais e da dispersão dos fluxos e articulações no interior daquele estado, apostando na aceleração de um movimento fragilizador da coesão territorial e da polarização exercida pela capital sobre a rede urbana da região meridional do estado.

8. Cenários de inclusão/exclusão da área do Baixo-Rio Parnaíba

²⁹ Segundo noticiário recente, foram adquiridos, por um empresário holandês, cerca de 100 000 ha de terras no Piauí, visando à plantação de soja, milho, arroz e algodão, através de colonos provenientes, em sua maioria, do Sul e Sudeste do país (Revista Veja, 17/10/01).

³⁰ A articulação dessa cidade com Crato-Juazeiro do Norte (CE) e Carolina (MA) visando à geração de ocupação e renda no interior de seu espaço de influência (principalmente no Vale do Gurguéia e nos cerrados do sudoeste do Maranhão e Piauí) contribuiria para atenuar a excessiva pressão demográfica sobre o semi-árido (Albuquerque, 2000), dentro de uma estratégia territorial, visando ao ordenamento mais equilibrado da rede urbana regional e do processo de ocupação e desenvolvimento por ela comandado.

³¹ Esta proposta tramita, atualmente, no Senado Federal, na forma de Decreto Legislativo, juntamente com outras propostas visando à divisão política do país. Sua chance de aprovação parece, contudo, muito remota.

A construção de novas dinâmicas de articulação da rede urbana do Piauí delinea alguns cenários possíveis de inserção da cidade de Parnaíba e sua área de influência imediata nos fluxos econômicos estaduais, regionais e nacionais/internacionais.

Em um ambiente social, econômico e, principalmente, político, marcado pelas “incertezas radicais” do processo de globalização contemporâneo, tais cenários remetem, necessariamente, aos rumos que irão tomar os principais vetores de transformação territorial presentes na área do Delta do Parnaíba na contemporaneidade.

Esses vetores, representados, primordialmente, pela expansão do turismo³² e, secundariamente, pela carcinicultura, ao mesmo tempo que trazem riscos e oportunidades a essa área, sinalizam, também, que, estrategicamente, seu futuro imediato está mais atrelado ao contexto de mudanças operadas na região do arco litorâneo nordestino do que ao do eixo fluvial, que presidiu seus ciclos econômicos anteriores de inserção no mercado nacional e internacional.

Nesse sentido, é emblemática a construção, nos dias atuais, da imagem cosmopolita do “Delta das Américas”, enquanto componente de um corredor turístico que se quer globalizado, em substituição ao “Delta do Parnaíba”, estritamente identificado ao eixo fluvial interiorano e à cidade que se desenvolveu a partir dele.

O predomínio maranhense da área física ocupada pela região deltaica, assim como a proximidade dos Lençóis Maranhenses, contribuem, também, para construir o “deslocamento” das referências territoriais e simbólicas do Delta do Parnaíba, retirando do estreito litoral piauiense e de sua principal cidade a primazia, até então mantida, enquanto referência regional mais imediata³³.

A implantação em Barreirinhas (“O Portal dos Lençóis”), no litoral maranhense, de um aeroporto para aviões de grande porte forneceria a infra-estrutura básica para alavancar os investimentos no turismo de massa, credenciando, assim, essa cidade como uma nova porta de acesso ao corredor costeiro balizado entre Fortaleza e São Luís³⁴.

A construção de uma rodovia litorânea entre essas capitais, evitando a inflexão para o interior atualmente existente na ligação viária entre elas, representaria, em termos de estratégia territorial, não só a afirmação desse corredor, como também o fim da intermediação de Teresina sobre grande parte dos fluxos comerciais existentes entre aquelas capitais estaduais.

Nesse contexto, o risco de uma inserção marginal nos principais fluxos de investimentos voltados para o turismo deve ser considerado na construção de cenários possíveis não apenas para a capital piauiense, como, também, para a cidade de Parnaíba e dos pequenos municípios que gravitam à sua volta, principalmente os que não contam com os atributos naturais valorizados pelo “circuito” litorâneo em projeto.

A acentuada seletividade que envolve, na atualidade, a escolha de espaços que irão receber investimentos privados fica ainda mais evidenciada quando se trata do capital aplicado no turismo de massa, ao privilegiar a faixa litorânea que constitui o produto mais imediato de venda para as populações dos países temperados.

³² Apesar das incertezas que rondam o mundo após os atentados sofridos pelos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, com reflexos recessivos diretos sobre o tráfego aéreo internacional e o setor turístico nesse país e na Europa, a posição periférica da América do Sul e do Brasil na geopolítica mundial poderá, de certo modo, constituir um elemento de estímulo ao turismo no Brasil, não só pela diminuição de viagens de brasileiros para o exterior, como devido ao próprio incremento que possa, eventualmente, ocorrer no fluxo de estrangeiros para o País.

³³ Segundo Castells (1999), os lugares não desaparecem, mas sua lógica e seu significado são absorvidos nos fluxos e redes que comandam a economia e suas atividades no mundo globalizado atual.

³⁴ O Estado do Maranhão possui um programa criado há três anos – Plano Maior – voltado, especificamente, para incrementar o turismo no estado. O enorme patrimônio histórico de São Luís e a beleza paisagística dos Lençóis Maranhenses estão entre as áreas prioritárias desse programa.

O processo de valorização seletiva do espaço regional pelo turismo promove, desse modo, uma diferenciação inicial entre municípios litorâneos e interiores que, se não aprofunda desigualdades, acaba, ao menos, criando oportunidades diferenciadas de acesso aos investimentos privados.

Um cenário possível para o futuro da região do Baixo Rio Parnaíba seria, desse modo, o de acentuação das forças desagregadoras da coesão regional, ampliando as vantagens (ou as desvantagens) competitivas existentes entre alguns municípios com potencial natural para o desenvolvimento do turismo litorâneo e aqueles destituídos desse potencial e localização estratégica.

Prevaleceria, nesse cenário, a lógica do capital transnacional, que domina o setor de turismo de massa na ordenação das atividades econômicas, o que conduziria a tensões inter-regionais ampliadoras das diferenças e oportunidades de crescimento entre aqueles municípios passíveis de serem incluídos na nova dinâmica e aqueles dela excluídos *a priori*.

Entre esses últimos, prevaleceria a reprodução de um ambiente econômico estagnado e de elevado índice de pobreza, associado a um quadro demográfico de baixa evolução populacional e elevada proporção de população rural.

Com efeito, enquanto, por um lado, a evolução da taxa de crescimento anual da população no período de 1991-2000 revela um quadro dominante de estagnação³⁵ nos níveis de reprodução do contingente populacional, por outro, os municípios piauienses e maranhenses chegaram, ao ano de 2000, mantendo elevada proporção de população rural (Mapa 1).

A manutenção de tais características em alguns municípios do interior e, mesmo, do litoral maranhense, que correm o risco de se manterem alijados das principais redes de informação e inovações, sinalizaria, assim, para um cenário no qual a sobrevivência socioeconômica de suas populações continuaria a se equilibrar a partir de serviços básicos oferecidos pela administração municipal, além das políticas compensatórias provenientes da esfera federal³⁶ que, de modo geral, vêm conseguindo resultados positivos na redução das formas mais agudas de manifestação da pobreza e da exclusão social no interior do País, em geral, e do Nordeste, em particular.

Esse quadro indica que as políticas voltadas à superação da exclusão social que poderiam ter impacto nos municípios mais pobres da região do Baixo Rio Parnaíba devem continuar a ser, em qualquer cenário futuro, aquelas afetas ao desenvolvimento rural, embora, na atualidade, tais políticas estejam, cada vez mais, associadas ao que se entende como sendo atividades urbanas, como o crédito, equipamentos modernos, irrigação, capacitação profissional e serviços de assistência.

Em um cenário mais positivo, a política nacional de turismo conseguiria atenuar a tendência à ampliação das diferenças inter-regionais, descentralizando os recursos no sentido de intensificar a articulação territorial dos municípios mais isolados, possibilitando, assim, a sua inserção em circuitos turísticos complementares aos fluxos

³⁵ As taxas negativas verificadas em Buriti dos Lopes e Bom Princípio do Piauí, ao lado das taxas mais elevadas de Caxingó, estão associadas ao processo interligado de desmembramento-criação da malha municipal.

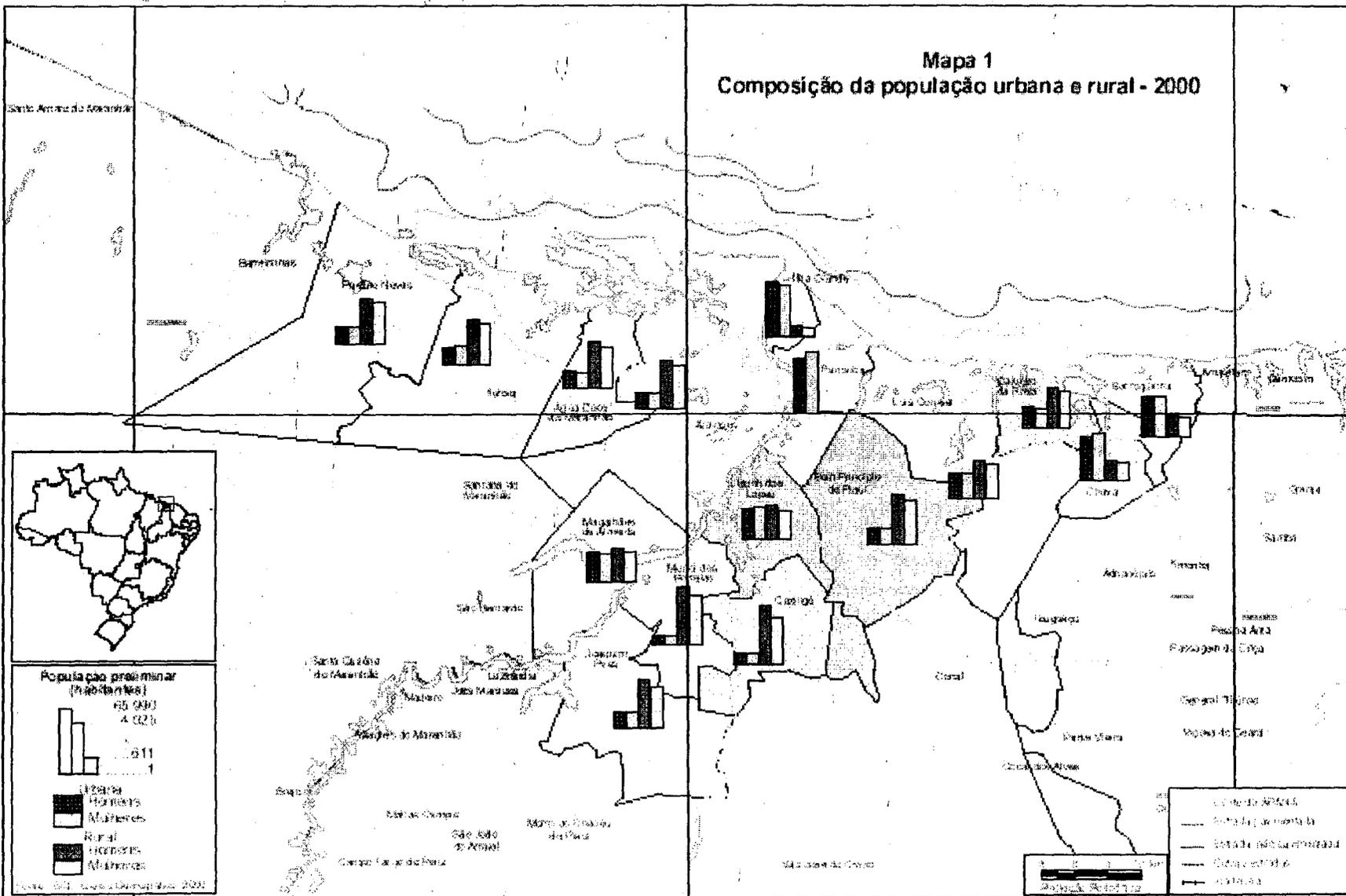
³⁶ Aí incluídos os programas federais de combate à pobreza e promoção social, vinculados ao Comunidade Solidária, assim como aqueles derivados da descentralização dos convênios repassados pelos Ministérios e/ou Instituições Federais na área de educação e saúde, além das ações derivadas de emendas orçamentárias, que distribuem recursos provenientes de diversos programas, dentre os quais destacaram-se, no período de 2000-2001, o Morar Bem, da Secretaria de Desenvolvimento Regional da Presidência da República, o Saneamento Básico e o Fundo Nacional de Saúde, do Ministério da Saúde, e o Pró-Água Infra-Estrutura, do Ministério da Integração, que promoveram ações pontuais em todos os municípios da área do Baixo Rio Parnaíba.

litorâneos dominantes, tanto no sentido da valorização do aproveitamento da paisagem lagunar como no da exploração do próprio artesanato local.

Com efeito, se o trinômio hotéis litorâneos-produção, artesanal-produção e cultural for possível (Araújo, 1995), um modelo de desenvolvimento menos excludente pode ser viável e, até mesmo, servir para minimizar as desigualdades inter-regionais na área do Baixo Rio Parnaíba.

Nesse sentido, a utilização descentralizada dos recursos do Prodetur constitui um fator fundamental no sentido de completar os grandes hiatos atualmente existentes na ligação viária intra-regional, articulando as sedes municipais e, quando possível,

Mapa 1
Composição da população urbana e rural - 2000



adensando a rede de estradas vicinais. A prevalência de critérios políticos que permitam superar a rigidez da lógica econômica estaria subjacente em uma maior diversificação e distribuição geográfica menos concentrada dos recursos destinados à promoção do turismo.

O posicionamento de Parnaíba na rede urbana regional³⁷ ficaria, no futuro, na dependência da capacidade demonstrada por esta cidade de consolidar sua influência sobre os centros urbanos e as atividades desenvolvidas ao longo do extenso segmento litorâneo situado entre Fortaleza e São Luís. A sua forma de inserção nos novos vetores de transformação, que começam a atuar na área do Baixo Rio Parnaíba, seria, assim, um fator central visando à reversão da tendência declinante demonstrada por alguns indicadores econômicos do município de Parnaíba.³⁸

A configuração da área de influência da cidade de Parnaíba, em meados dos anos 90, deixa evidenciado o espraiamento de seu domínio sobre toda a área do delta, abarcando, desse modo, um espaço interestadual bem mais abrangente do que a estreita faixa do litoral piauiense, que se alarga acompanhando o leque deltaico em direção ao Maranhão. Nesse sentido, a manutenção, retração ou ampliação dessa área de influência imediata irá depender da forma e da intensidade da inserção dessa cidade nos principais vetores de transformação regionais.

— Cabe observar que entre o final da década de 70 (Mapa 2) e o meado dos anos 90 (Mapa 3) já ocorre um movimento de retração na área de influência dessa cidade.

A expansão dos fluxos aéreos constitui um ponto central na afirmação da liderança regional de Parnaíba, nesse cenário, ao lado da expansão da infra-estrutura de recepção (fluvial e rodoviária) e hospedagem do turista, além dos setores bancários e comerciais, de diversão e alimentação, que giram em torno desta atividade.

Nesse contexto entraria, também, a capacidade da cidade de Parnaíba em centralizar alguns dos segmentos econômicos atrelados, direta e/ou indiretamente, a outra vertente de inovação na região – a carcinicultura – com potencial estruturante sobre a atividade econômica regional.

Com efeito, além das questões diretamente relacionadas à ampliação da infra-estrutura, principalmente de energia³⁹, transporte e saneamento, visando à implantação das unidades de processamento e congelamento do camarão, os insumos básicos para essa atividade envolvem, ainda, outros segmentos econômicos, como os da produção de larvas e de ração, bem como os de equipamentos (bombas, aeradores), além de equipes de apoio e de manutenção e da capacitação da mão-de-obra, principalmente para os cultivos intensivos que exigem tecnologia avançada, formando um sistema complexo de atividades interligadas, não só no setor industrial como no setor terciário.

Se essa atividade, por um lado, tem o mérito de promover a reconversão de áreas anteriormente ocupadas com atividades tradicionais de baixo dinamismo, como a

³⁷ Segundo classificação recente, a rede urbana brasileira é constituída de duas metrópoles globais, São Paulo e Rio de Janeiro, sete metrópoles nacionais, quatro metrópoles regionais, 16 centros regionais e 82 centros sub-regionais, dentre os quais se encontra a cidade de Parnaíba (IBGE/ IPEA/ UNICAMP, 2000).

³⁸ Dentre esses indicadores destaca-se o declínio de 1,28 verificado na taxa média de crescimento anual do PIB municipal de Parnaíba, no período de 1985/1996, assim como a diminuição em 2,48% verificada na taxa de crescimento do PIB per capita nesse mesmo período, além da queda verificada no PIB per capita de 958, em 1985, para 727, em 1996. (Andrade e Serra, 2001).

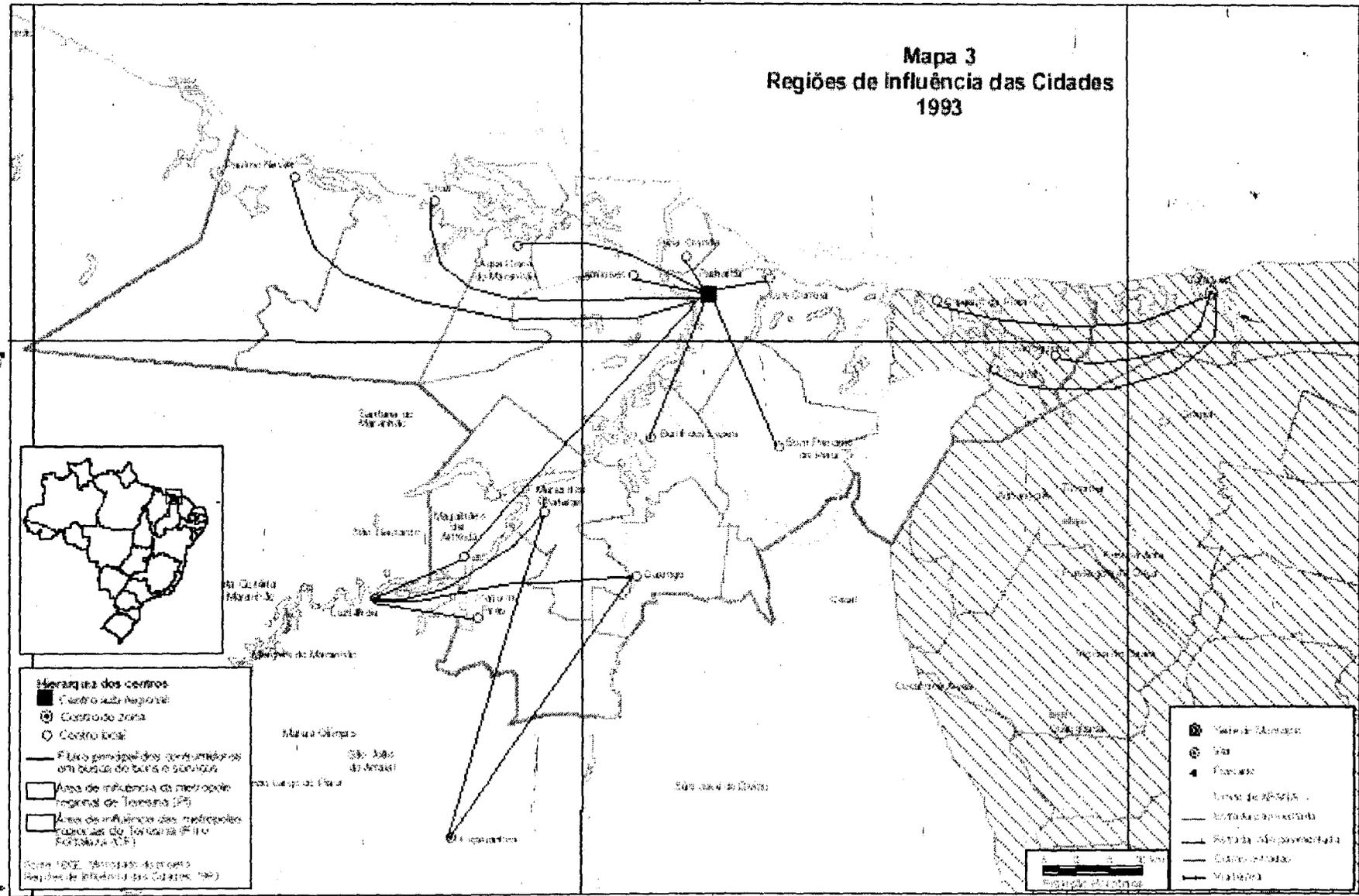
³⁹ O crescimento econômico da região do Baixo Rio Parnaíba depende da expansão do sistema de transmissão de energia que atualmente se encontra totalmente saturado. Nesse sentido é necessário a ampliação da capacidade de transmissão da subestação de Piri-piri para o litoral, além da implantação de outras subestações, como a dos Tabuleiros Litorâneos e de Piracuruca.

extração do sal nas áreas de “salgados” ou pré-mangues, por outro lado, coloca novos desafios à regulação ambiental de uma área atualmente protegida por lei e ao enorme risco que pode representar o incremento de uma atividade exposta aos riscos de um mercado internacional altamente competitivo.

Em qualquer das apostas que se possa fazer do futuro da região do Baixo Rio Parnaíba parece, contudo, muito clara a crescente complexidade que irá marcar a gestão desse território no futuro próximo, com a consolidação da Área de Proteção Ambiental do Delta do Parnaíba, pautando, definitivamente, a agenda política regional e local e exigindo soluções inovadoras, tanto em nível de articulação entre as diferentes esferas governamentais, quanto em direção ao aprofundamento da participação popular no destino daquela área e de sua sociedade.

O poder aglutinador da cidade de Parnaíba nesse debate e no encaminhamento das demandas regionais irá constituir, a seu turno, uma das vertentes mais contemporâneas de afirmação de sua influência sobre o destino que será dado ao território e à sociedade na região do Baixo Rio Parnaíba.

Mapa 3
Regiões de Influência das Cidades
1993



Elaborado e atualizado por IBGE, Territórios e Centros, 1993

9. BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, R. C. *Viabilidade do Nordeste no século XXI*. Rio de Janeiro: Fórum Nacional, 2000.

ANDRADE, T. A. e SERRA, R. V. *Cidades médias brasileiras*. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ARAÚJO, T. B. *Brasil: o modelo de desenvolvimento*. In: **ARAÚJO, T.B. e BENJAMIN, C.** *Brasil: reinventar o futuro*, Rio de Janeiro: Sindicato dos Engenheiros, 1995.

_____ *Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro: heranças e urgências*, Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.

_____ *A "questão regional" e a "questão nordestina"*. In: **TAVARES, M.C.** (org). *Celso Furtado e o Brasil*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000, pp. 71-92.

BECKER, B. *Políticas e planejamento do turismo no Brasil*. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 2000.

_____ *Competitividade com equidade e sustentabilidade: construção das políticas de integração nacional e desenvolvimento regional*. Rio de Janeiro: BNDES, 2000.

BONFIM, M. *Brasil Nação*, Rio de Janeiro: Topbooks, 1996

BOTELHO, M. E. T. C. e SILVA, H. *Sistema Urbano*. In: **IBGE**. *Geografia do Brasil: Região Nordeste*. Rio de Janeiro: IBGE, 1977.

CAMPOLINA, C.D. *A nova geografia econômica do Brasil*. Rio de Janeiro, 2000.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.

COELHO, M. S. A. *Análise das redes urbanas nordestinas*. In: *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro: IBGE, 1990, vol. 52, n.2, pp.59-74.

FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971.

_____ *Brasil: a construção interrompida*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

GHISI, A. P. *A instituição municipal*. In: *Revista de Administração Municipal*, Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), vol. 38, n. 200, jul./set.1991, p.8-16.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Enciclopédia dos municípios brasileiros*, Rio de Janeiro: IBGE, 1957.

- _____. *Região de influência das cidades*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia, IBGE, 1999.
- MARTINS, J.S.** *O poder do atraso*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- PRADO JR, C.** *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1945.
- SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L.** *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SILVA, S.T.** *Atividade agrária*. In: **IBGE**. Geografia do Brasil: Região Nordeste. Rio de Janeiro: IBGE, 1977.
- VIANNA, O.** *O povo brasileiro e sua evolução*. In: **IBGE**. Recenseamento Geral do Brasil – 1920. Rio de Janeiro: IBGE, 1922.
- VIRILIO, P.** *O espaço crítico*, Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.