

A Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE/DF e sua (Des) Organização Social, Espacial e Econômica

The Integrated Region of Development of the Federal District and its Surroundings - RIDE/DF and its Social, Spatial, and Economic (Dis)Organization

La Región Integrada de Desarrollo del Distrito Federal y Alrededores - RIDE/DF y Su (Des)Organización Social, Espacial y Económica

Luciano Pereira da Silva
Instituto Federal de Brasília
lucianosrp@gmail.com

Ivanilton José de Oliveira
Universidade Federal de Goiás
oliveira@ufg.br

Carlos Eduardo Gomes
Universidade Federal de Roraima
cegomes90@gmail.com

Resumo

No Brasil, há a presença das Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs) que são constituídas por mais de um Estado, e assim podem ser vistas como um conjunto heterogêneo no qual figuram grandes aglomerações de importância demográfica, econômica, social e política bastante diferenciada. O objetivo geral desse trabalho foi caracterizar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE/DF, considerando a composição dada pela Lei Complementar 163/2018, nos âmbitos político, espacial e socioeconômico. Por meio de pesquisas bibliográfica e analítica, foi possível observar que os municípios que compõem a RIDE/DF se submeteram a uma urbanização desordenada que não foi causada pela industrialização e nem estavadiretamente ligada a fatores vinculados a um desenvolvimento regional igualitário. A RIDE/DF ficou caracterizada por uma centralização de funções econômicas, das oportunidades de trabalho e segregação residencial, ocasionados em grande parte por ações iniciais do Estado, e que resultaram

em diversos problemas, como o desemprego estrutural, déficit habitacional, violência urbana e desigualdade socioespacial, que afetam não só o DF, pois isso gera efeitos de transbordamentos para os demais municípios da RIDE/DF.

Palavras-chave: Políticas públicas regionais; Região integrada; RIDE/DF.

Abstract

In Brazil, there are Integrated Regions of Economic Development (RIDES) that are constituted by more than one state, and thus can be seen as a heterogeneous set in which large agglomerations of demographic, economic, social and political importance substantially differ. The general objective of this work was to characterize these Integrated Development Region of the Federal District and its Surroundings - RIDE/DF, considering the composition stated by Complementary Law 163/2018, in the political, spatial, and socioeconomic spheres. Through bibliographical and analytical research, It was possible to observe that the municipalities that constitute the RIDE/DF underwent a disorderly urbanization that was not caused by industrialization nor is linked to factors related to an egalitarian regional development. The RIDE/DF was characterized by centralization of economic functions, work opportunities, and residential segregation, caused largely by initial actions of the state, and which resulted in several problems, such as structural unemployment, housing deficit, urban violence, and socio-spatial inequality, which affect not only the DF, since this generates overflow effects for the other municipalities of the RIDE/DF.

Keywords: Regional public policies; Integrated region; RIDE/DF.

Resumen

En Brasil, existen Regiones Integradas de Desarrollo Económico (RIDES) que están constituidas por más de un estado, por lo que pueden ser vistas como un conjunto heterogéneo en el que difieren sustancialmente grandes aglomeraciones de importancia demográfica, económica, social y política. El objetivo general de este trabajo fue caracterizar estas Regiones de Desarrollo Integrado del Distrito Federal y su Entorno - RIDE/DF, considerando la composición señalada por la Ley Complementaria 163/2018, en los ámbitos político, espacial y socioeconómico. A través de una investigación bibliográfica y analítica, fue posible observar que los municipios que constituyen la RIDE/DF pasaron por una urbanización desordenada que no fue causada por la industrialización ni está vinculada a factores relacionados con un desarrollo regional igualitario. La RIDE/DF se caracterizó por una centralización de las funciones económicas, de las oportunidades de trabajo y de la segregación residencial, provocada en gran medida por las acciones iniciales del Estado, y que dio lugar a varios problemas, como el desempleo estructural, el déficit habitacional, la violencia urbana y la desigualdad socioespacial, que afectan no sólo al DF, ya que esto genera efectos de desbordamiento para los demás municipios de la RIDE/DF.

Palabras clave: Políticas públicas regionales; Región integrada; RIDE/DF.

Introdução

No Brasil, há a presença das Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDES) que são constituídas por mais de um Estado, e assim podem ser vistas como um conjunto heterogêneo no qual figuram grandes aglomerações de importância demográfica, econômica, social e política bastante diferenciada. Em termos políticos administrativos, parte-se da ideia de que há um conjunto de municípios cuja origem se baseia no princípio de cooperação entre os diferentes níveis de governo, promovendo consórcios, cooperações técnicas etc.

Segundo Haesbaert (2010), a relevância da região não está atrelada apenas à realidade concreta ou a estudos que tentam encontrar uma definição sólida para tal categoria. As novas formas de analisar as questões regionais vão além de análises teóricas, empíricas, singulares, gerais, analíticas, sintéticas e inserem também as questões regionais populares que levam em conta singularidades que marcam o espaço geográfico.

O IBGE (2019) define as RIDEs como regiões administrativas que abrangem diferentes unidades da federação. Segundo o órgão, essas regiões diferem das Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas, pois o recorte espacial é criado por legislação específica, sendo que unidades da federação que as compõem são elencadas, além de definir a estrutura de funcionamento e os interesses das unidades político-administrativas participantes.

A criação de Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico está prevista na Constituição Federal de 1988, nos Art. 21, inciso IX; Art. 43; e Art. 48, inciso IV. Conforme observado, as RIDEs são constituídas por mais de um Estado, e assim podem ser vistas como um conjunto heterogêneo no qual figuram grandes aglomerações de importância demográfica, econômica, social e política bastante diferenciada. Em termos políticos administrativos, parte-se da ideia de que há um conjunto de municípios cuja origem se baseia no princípio de cooperação entre os diferentes níveis de governo, promovendo consórcios, cooperações técnicas, políticas públicas etc.

Seguindo a classificação dada pelo IBGE (2019), o Brasil conta atualmente com 3 RIDEs: a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE/DF (33 municípios e o Distrito Federal); Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Polo Petrolina/PE e Juazeiro/BA (8 municípios); e Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (14 municípios).

O Distrito Federal faz parte da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE/DF), que é uma região de desenvolvimento socioeconômico, criada legalmente pela Lei Complementar n.º 94, de 19 de fevereiro de 1998, e regulamentada pelo Decreto n.º 7.469, de 4 de maio de 2011, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás, Minas Gerais e do Distrito Federal. Tendo sido ampliada pela Lei Complementar n.º 163/2018, que incluiu mais 12 municípios. Para além das questões legais, a interação entre o Distrito Federal e as regiões vizinhas pode se dar pela distância entre eles bem como por fatores socioeconômicos.

Tendo tais premissas por base, esse trabalho busca responder a seguinte proposição: Qual a configuração socioeconômica da RIDE/DF, atualmente, frente às recentes mudanças na legislação e, conseqüentemente, em sua composição?

O objetivo geral desse trabalho foi analisar a RIDE/DF, considerando a composição dada pela Lei Complementar 163/2018, nos âmbitos político, espacial e socioeconômico. Tendo como objetivos específicos: entender o processo de formação histórica da região e analisar a situação socioeconômica da região dadas as mudanças geradas pela Lei Complementar 163/2018. Vale destacar que os interesses econômicos, sociais, espaciais, entre

outros, justificam uma abordagem regional do Distrito Federal e do seu Entorno, frente as problemáticas atreladas a esta região e às políticas públicas que a inserem.

Além desta introdução, o trabalho conta com mais quatro seções. A segunda discute alguns pontos que caracterizam historicamente a criação e transformação da região. A terceira apresenta os aspectos metodológicos do trabalho. Na quarta é realizado um levantamento das características socioeconômicas da Região com a finalidade de entendê-la para além de uma mera localização geográfica. A quinta seção traz as considerações finais do trabalho.

Revisão de literatura

A Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE/DF) é a mais expressiva entre as RIDEs, em número de municípios, quando se considera a divisão política administrativa brasileira atual. A região foi criada pela Lei Complementar n.º 94, de 19 de fevereiro de 1998 e regulamentada pelo Decreto n.º 7.469, de 04 de maio de 2011. De início, a região foi constituída por municípios das regiões sudeste e Centro-Oeste, sendo 19 municípios de Goiás, 2 de Minas Gerais e o Distrito Federal (Figura 1).

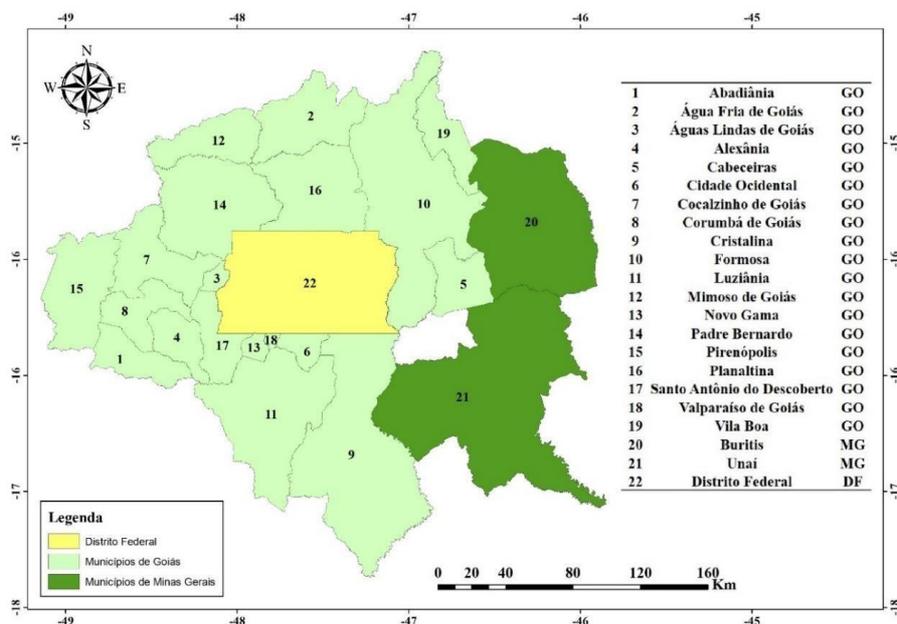


Figura 1: Mapa da RIDE/DF, em escala municipal, de acordo com a Lei Complementar n.º 94/1998¹
Fonte: Elaboração do autor com base em dados do IPEA (2015), utilizando o software ArcGis 10.4.1.

¹ O espaço em branco no mapa representa o município de Cabeceira Grande - MG que, legalmente, não fazia parte da RIDE/DF no ano de 1998, passando a integrar a região apenas no ano de 2018 com a promulgação da Lei Complementar n.º 163/2018.

A região foi instituída para fins de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás, Minas Gerais e do Distrito Federal. No entanto, a metropolização, a criação de aglomerações e regiões de desenvolvimento trouxeram desafios que vão além da complexidade e da especialização das funções urbanas. Segundo Paviani (2010a), isso se relaciona com as contradições encontradas nas cidades e regiões criadas que possuem caráter heterogêneo, bem como características concentradoras e desiguais na distribuição de bens de uso e de consumo. A falta de acesso a bens físicos por parte da população, segundo o autor, remota a períodos coloniais do Brasil e da América Latina.

Sendo assim, é importante discorrer sobre o processo de formação histórica da região, que antecede e até pode ter motivado a promulgação da lei citada anteriormente, visto que não é possível dissociar a criação da RIDE/DF da formação socioeconômica e espacial do Brasil. Em primeiro lugar, em meados do século XVIII, a atual área do Entorno do Distrito Federal contava com ricas reservas auríferas e isso foi um motivo de destaque nessa região em termos de caracterização natural. Mas, além disso motivou a ocupação de terras trazidas pela exploração do ouro na Capitania de Minas Gerais. Esses fatos são componentes de um modelo primário exportador, constituído pela extração, fundição e envio do ouro para Portugal, que foi instalado no Brasil colonial (SEPLAN, 2011).

Contudo, a economia baseada em minérios, por suas características tradicionais, teve um período de curta duração, o que levou a um desaquecimento do crescimento populacional, levando o eixo dinâmico da economia para atividades primárias, sobretudo, a agricultura e a criação de gado bovino, em decorrência do favorecimento da topografia e da disponibilidade de terras. (FURTADO, 2003)

Com o declínio da economia baseada no ouro, no final do século XVIII, há um grande esvaziamento populacional da região geoeconômica do Centro-Oeste e as principais atividades econômicas passam a ser a agricultura de subsistência, apicultura, caça e a pesca. O declínio da taxa populacional da região Centro-Oeste se mantém até final do século XIX e anos iniciais do século XX, influenciando também um baixo dinamismo econômico (MIRAGAYA, 2010).

Segundo Cavalcanti e Barreira (2011), a Região Centro-Oeste sofreu grandes intervenções estatais, principalmente por parte da União, responsável pela redefinição dos contornos territoriais e pela estruturação de toda uma moderna base produtiva. Isso se justificou devido a disparidade da região Centro-Oeste com grandes centros urbanos do país. Segundo os autores, a área central do Brasil sempre foi compreendida como uma zona de “vazio” demográfico, mas com grande potencial de crescimento econômico, sobretudo relacionado ao desenvolvimento das atividades agropecuárias.

Diante de tais constatações surge a intervenção estatal como forma de promover o desenvolvimento regional por meio de políticas de povoamento e exploração de áreas. Conforme Carvalho de Souza (2016), as principais ações foram sobre uma base regional montada com forte auxílio do Estado, que agiu no sentido de integrar os espaços regionais nacionais, expandir o mercado interno e desconcentrar a atividade econômica. Tal

movimento gerou a expansão de atividades como a agropecuária moderna no Centro-Oeste e pouca desconcentração industrial em relação ao Sudeste.

A expansão da fronteira agrícola no Centro-Oeste brasileiro deve ser compreendida a partir do pronto atendimento do Estado à reivindicação do segmento industrial e de grupos empresariais multinacionais que passaram a investir grande soma de recursos depois da II Guerra Mundial em pesquisas agropecuárias, melhoramento genético, adubação e fertilização de solos, mecanização da agricultura etc. (CAVALCANTI; BARREIRA, 2011).

De acordo com Castilho (2014), um fator importante para desenvolvimento da região Centro-Oeste e, principalmente do Estado de Goiás, foi a criação da Estrada de Ferro Goiás (atual Ferrovia Centro-Atlântica), no início do século XX, que resultou em diversos impactos diretos e indiretos nos quais colocou algumas regiões goianas em contato com outras regiões e países onde a lógica de mercado já havia se estabelecido, trazendo manifestações culturais de outras partes do mundo, e promovendo o estabelecimento de uma dinâmica específica nos lugares.

Os surgimentos de novas relações de trabalho não foram percebidos somente nas linhas férreas, mas também nos espaços por onde a ferrovia foi deixando suas influências. Novas classes sociais emergiram, como a dos comerciantes, e os serviços urbanos foram sendo criados. Surgiram também os trabalhadores urbanos. E, à medida que a urbanização acompanhou o processo de modernização que adentrou Goiás pela política e pelos trilhos, uma nova mentalidade também passou a influenciando novos comportamentos, conflitos e manifestações culturais (CASTILHO, 2014).

Conforme Miragaya (2010), a partir dos anos de 1940, durante o governo do presidente Getúlio Vargas, é lançado o programa “Marcha para o Oeste” visando uma mobilização econômica ocupação da região e, dentre outras ações, foi criada a Fundação Brasil Central (FBC) com a finalidade de promover a implantação de núcleos de povoamento e, intrinsecamente, contribuir para consolidação de uma capital do país na região central. Essas ações surtiram efeitos no decorrer dos anos seguintes, nos quais a região Centro-Oeste saltou de uma taxa de urbanização de 20% no ano de 1940 para 34% em 1960 e posteriormente para 83% no ano 2000.

No entanto quando se trata de estruturação produtiva e se analisa a composição regional brasileira com base no processo de industrialização, Diniz e Crocco (1996) ressaltam que a industrialização brasileira foi marcada por uma concentração geográfica na região Sudeste, principalmente, e isso teve como consequência, a centralização de grande parte da renda e da produção.

O crescimento econômico da Região Centro-Oeste, segundo Miragaya (2010) se deu em 2 (dois) momentos cruciais e distintos. O primeiro ocorre nos anos de 1960 e 1970 com incorporação de novas áreas aos processos produtivos facilitada por meio de expansão de malha viária, coincidindo também com o auge da expansão do processo de industrialização brasileiro. Já o segundo momento, ocorre a partir dos anos 1980 com a modernização do setor agropecuário por meio de incrementos tecnológicos e a continuação

no processo de povoamento e ocupação da região. Vale ressaltar que no período compreendido entre 1970 e 2006, a região Centro-Oeste apresentou um salto em seu Produto Interno Bruto – PIB de 3,8 % para 8,5%.

Além disso, conforme relatado nos trabalhos de Caiado (2005), Miragaya (2010) e De Souza (2017), considerando os estímulos estatais no desenvolvimento regional, vale ressaltar a importância da implantação da Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal – FUNDEF (1966), e principalmente de 2 (duas) ações integrantes do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) que foram: O Programa de Desenvolvimento do Centro Oeste (Polocentro), que determinou um percentual de 60% de área a ser explorada pelas fazendas que cultivassem lavouras, sendo o restante destinado às pastagens plantadas, ao custo da fragmentação e destruição de habitats, nichos e perda de biodiversidade; e o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília (PERGEB), que previa a atuação para fins da melhoria da infraestrutura e dos serviços da região, com ações que abrangiam setores como educação, saúde, saneamento ambiental, energia elétrica, desenvolvimento rural e outros.

Um ponto crucial relacionado ao desenvolvimento da região Centro-Oeste foi a criação do Distrito Federal e a transferência da capital federal para Brasília, esse fato auxiliou o processo de crescimento populacional e econômico. A partir de 1950, a implantação de Brasília promoveu um grande fluxo migratório, que foi beneficiado pela implantação de infraestrutura de transporte, comunicação e energia para permitir a conexão da nova capital do país com as diferentes áreas do território nacional. (SEPLAN, 2011).

A criação de Brasília como polo de desenvolvimento promoveria a atração populacional e econômica na década de 1970, sendo que a região do DF e Entorno experimentou um intenso processo de crescimento demográfico. A disputa de terras no Distrito Federal e Entorno surge a partir da construção da capital do país, na qual as populações remanescentes, em muitas ocasiões, tiveram que escolher entre serem expulsas ou aceitarem ir para cidades satélites².

Sendo assim, foi observada uma má distribuição de terras que levou ao aumento de invasões e surgimento de áreas periféricas nas quais os indivíduos eram privados de serviços básicos. Além disso, a partir da década de 1960, lotes foram disponibilizados e geraram altas especulações imobiliárias que afetaram ainda mais a desigualdade no acesso à terra e também foram determinantes para o aumento da segregação espacial no Distrito Federal. Nesse sentido, fluxos de saída para regiões à margem de Brasília, entendida como a Região Administrativa do Plano Piloto, e parcerias com cidades próximas aumentaram justificadas por questões de desigualdade de renda e alta em preços de bens de consumo e de aluguéis (PAVIANI, 2010a).

No caso das áreas rurais, a princípio, essas seriam arrendadas visando ao desenvolvimento de um modelo que prioriza a produção agrícola. Idealizou-se a criação de pequenos núcleos rurais localizados nas proximidades urbanas e as áreas maiores em

² Vide documentário “Conterrâneos Velhos de Guerra”.

lugares mais distantes. A produção agropecuária foi pensada a partir de uma distribuição ordenada no espaço, adotando uma visão da dicotomia rural-urbano, onde se considerava que o rural era idêntico ao urbano (BOTELHO FILHO, 2001).

O quadro 1 apresenta as fases de ocupação antes e depois da criação do Distrito Federal e de seu Entorno que hoje compõe a RIDE/DF.

Quadro 1: Fases de Ocupação da RIDE/DF

LOCALIDADES	FASES DE OCUPAÇÃO DO DF E ENTORNO			
Área	Antes da criação	Construção	Crescimento	Hoje
Distrito Federal	Cerrado	Cidades	Adensamento	Metrópole
Propriedade da terra urbana	Privada	Pública	Pública maior que privada	Privada maior que pública. Invasões
Propriedade da terra rural	Privada	Pública e privada	Pública e privada. Invasões.	Pública e privada. Invasões
Organização do espaço rural	Rural exclusivo	Dicotomia rural-urbana (rural igual a agrícola) Organização concêntrica. Continuum rural-urbano e cinturão verde de proteção	Dissolução da dicotomia rural urbana com elementos urbanos	
Entorno do Distrito Federal	Crescimento urbano	Crescimento da área urbana	Crescimento desordenado da área urbana	Conurbação

Fonte: Botelho Filho (2001, p. 126).

A ideia de desenvolvimento polarizado fez com que a ocupação do Planalto Central brasileiro se desse a partir de uma modernização conservadora baseada em modelo primário exportador, que ocorre a partir do início dos anos de 1960. Com isso, a urbanização é intensificada e é acompanhada de êxodo rural e assalariamento. (FERREIRA, 2010).

Ferreira (2010) pontua que a ideia de construção de uma capital federal na região central do Brasil não se iniciou, necessariamente, a partir de um plano urbanístico do presidente Juscelino Kubitschek. A discussão se iniciou nos primeiros anos do século XIX, ainda durante a concepção da primeira constituinte.

Para a autora supracitada, historicamente, a construção de uma capital centralizada se dá em 4 (quatro) momentos: o primeiro, ainda no início da república,

quando se pretendia promover uma ruptura com práticas ainda demasiadamente coloniais e a criação de uma nova capital iria promover isso; o segundo seria por questões de localização e, assim, a determinação seria baseada na Geografia econômica, conduzida pela teoria de lugares centrais; o terceiro seria no sentido de criar uma cidade indutora de desenvolvimento, a qual seria vista como um polo que promoveria a convergência de interesses locais e regionais; e o quarto momento é o de consolidação da capital, Brasília, como polo de desenvolvimento.

Porém, a cidade foi criada, implantada, mas isso não gerou desenvolvimento além de sua centralidade, e com interdependência. A cidade foi construída em torno de um plano urbanístico e não evoluiu além dele. Sendo assim, considerando a acumulação histórica e a sobreposição espacial, Brasília se torna uma metrópole prematura.

No entanto, Catalão (2010) relata que no Brasil é recorrente a hipótese de que sempre houve uma diferenciação entre a metrópole como conceito, como realidade espacial e como definição político-administrativa. Para o autor, desde meados dos anos de 1990 já se notava uma discrepância entre as primeiras regiões metropolitanas que foram constituídas, em parte com base realidade socioespacial de cada metrópole, e as novas que, como Brasília, foram planejados com base em critérios vagos e políticos, que agruparam cidades cujos conteúdos, morfologia e estrutura espaciais não dizem respeito obrigatoriamente a uma realidade.

O processo de ocupação dos centros das cidades por atividades e saída das pessoas ocasionou uma séria crise financeira provocou a deterioração do meio ambiente urbano. Além disso, as zonas urbanas começam se deparar com os problemas de poluição e de renovação urbana e a necessidade de desenvolver os transportes públicos e demais infraestruturas. As disparidades regionais se tornaram mais evidentes com a industrialização das regiões centrais e são vistos como elementos indutores dos estudos regionais e contribuíram para o surgimento de planos de desenvolvimento. (SOUZA, 1981). Nesse sentido, o Estado intervém promovendo políticas de ação e controle e criando as regiões de planejamento com objetivo de promover transferências de renda e promover o crescimento econômico regional (CLEMENTE, 1992).

No caso de Brasília, Paviani (2010a) a considera como uma metrópole incompleta, pois preenche os requisitos básicos exigidos para tal aceitação, que são: complexidade funcional, expressa massa populacional e inter-relação/integração espacial. Em suma, a cidade vai além das demandas de uma capital federal pois atraiu outras atividades nas quais as colocam em patamar terciário e quaternário por meio, principalmente, do desenvolvimento do setor de serviços. Além disso, a cidade e o Distrito Federal tiveram expressivos aumentos populacionais a partir da década de 1960 e se expandiu para além de seus limites nas quais influenciaram cidades dos Estados de Goiás e Minas Gerais.

Outro conceito dado por Paviani (2010b) a denomina como metrópole terciária, o principal motivo para tal é que a cidade não deu lugar à industrialização comum aos demais grandes centros brasileiros. Não foi notada, por exemplo, a presença de migração de

indústrias para periferias, o que foi comum em outras grandes cidades brasileiras a partir dos anos 1960, e que motivou o deslocamento de moradia de trabalhadores. Em Brasília, a periferia passa a ser configurada por regiões ou cidadessatélites que sobrevivem em torno da Região Administrativa do Plano Piloto, suplementando atividades afetadas pela seletividade e pela segregação socioespacial. Dessa forma, é criado um espaço urbano com complexidade metropolitana, dadas suas funções e processos, e que se expande além das fronteiras do DF, constituindo um *status* de região metropolitana.

Para Peluso (2003), a capital do país desde seu planejamento se caracterizou por uma ocupação territorial com interesses destrutivos em relação a natureza do espaço e isso implicou diretamente nas relações sociais que com o tempo tornaram-se cada vez mais predatórias. Isso ocorre pelo fato de que a natureza na produção capitalista do espaço apresenta um valor mercadológico para gerar novos espaços e daí possibilita a criação de áreas urbanizáveis.

Entretanto, a ideia de um “espaço mercadoria” leva ao surgimento de movimentos de atração e de repulsão da população do centro para a periferia. No caso de Brasília, a partir do momento que há a criação de uma periferia particular, que não estava no planejamento inicial da cidade, há uma ruptura do domínio estatal sobre a área, pois as consequências sociais geradas pela segregação espacial vão de contra os objetivos de quaisquer políticas públicas. (PENNA, 2013).

Além das discussões anteriores sobre a metropolização de Brasília, vale reforçar que em termos político administrativos, a capital integra uma RIDE, sendo que legislação que criou a região prevê, entre seus objetivos, a redução das desigualdades regionais, a implantação de linhas de crédito para atividades prioritárias, as isenções e os incentivos fiscais, a integração de serviços públicos, a geração de emprego e a fixação de mão de obra, consórcios etc., porém, não encontra integração entre a capital federal e todos os demais municípios componentes.

Catalão (2010) e Caiado (2006) concordam que os perfis dos municípios componentes da RIDE/DF são muito diferentes entre si, com a maioria apresentando uma forte participação no setor primário da economia, já outros estão diretamente ligados ao processo de expansão urbana de Brasília e possuem estrutura econômica baseada em atividades de caráter urbano.

Na visão de Schvasberg (2010), a região do Distrito Federal e de seu Entorno apresenta uma população distribuída e (des)organizada em territórios regionais que estão em permanente expansão disformes e desordenadas sendo resultado, principalmente, ligados a questões de déficit habitacional e de carência de uma estrutura com condições e atributos urbanos que propiciem e estimulem uma convivência digna entre os diversos grupos sociais. Além disso, a expansão desordenada de núcleos aumenta a dispersão regional em vários âmbitos, seja econômico ou social, devido também as distâncias geográficas que vão se acentuando.

No caso da RIDE/DF, a região foi determinada por lei, a qual se baseou em critérios político administrativos para sua composição. No entanto, em termos

socioespaciais ela sofre influência de municípios que não foram incluídos pela legislação no ano de 1998, mas que são objetos de estudo de pesquisas em trabalhos que abordam o desenvolvimento regional nesta área, embora com composições diferentes.

No ano de 2018, em uma nova divisão político-administrativa, a RIDE/DF foi ampliada e passou a contar com 33 municípios, sendo 29 de Goiás e 4 de Minas Gerais, e o Distrito Federal, que atualmente é composto por 33 regiões administrativas. Essa mudança está estabelecida na Lei Complementar nº 163, de 14 de junho de 2018:

Dada as alterações, com a inclusão legal de 12 (doze) municípios, a RIDE/DF passa a ter novo recorte espacial, conforme demonstrado na Figura 2, sendo que foram acrescentados 2 municípios mineiros (Arinos e Cabeceira Grande) da mesorregião “Noroeste de Minas”, e quanto aos municípios goianos foram incluídos: 2 (Barro Alto e Goianésia) da mesorregião “Centro Goiano”, 4 (Alvorada do Norte, Flores de Goiás, Simolândia e Vila Propício) da “Leste Goiano” e 4 (Alto Paraíso, Cavalcante, Niquelândia e São João d’Aliança) da “Norte Goiano”.

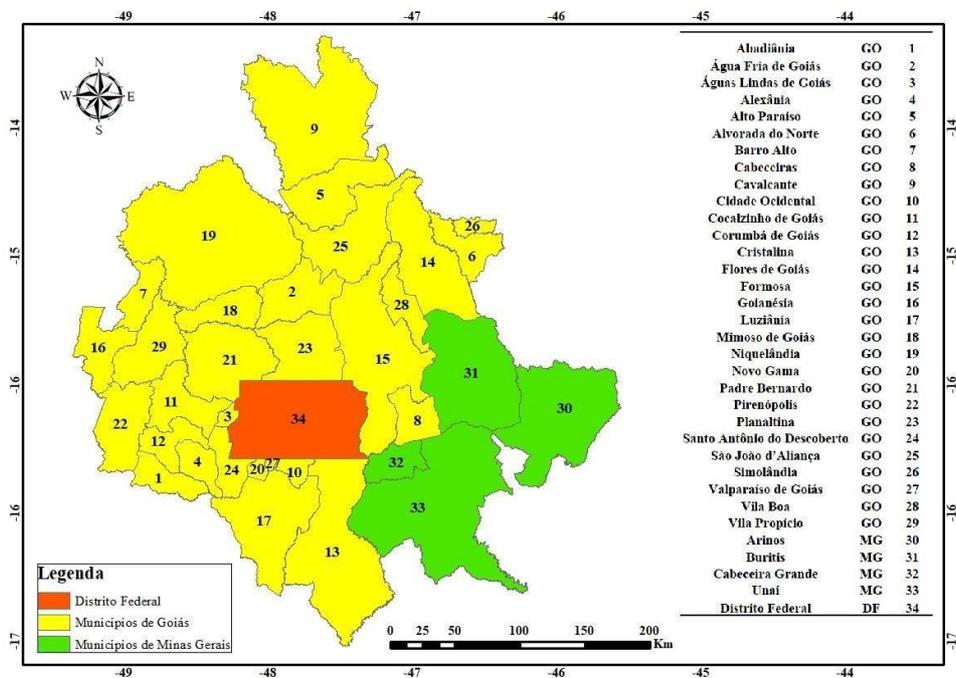


Figura 2: Mapa da RIDE/DF, em escala municipal, de acordo com a Lei Complementar n.º 163/2018

Fonte: Elaboração do autor com base em dados do IPEA (2019), utilizando o software ArcGis 10.4.1.

A divisão regional é um tema bastante controverso no campo de públicas, sendo assim dadas as escalas ou recortes espaciais discutidos anteriormente, seja por região ou

eixo ou área ou aglomeração, quer de ordem técnico científica e acadêmica ou político-administrativa, dificilmente representará um posicionamento absoluto do que seria a melhor demarcação. Nesse sentido, Catalão (2010) reforça a ideia de que se trata de um espaço metropolitano que vai se (re)desenhando por meio das práticas espaciais da população em seu processo de reprodução da vida.

Dadas as discussões sobre a formação histórica da RIDE/DF, discutidas anteriormente, bem como as legislações vigentes que normatizam a sua composição, é pertinente discutir os processos legais e participativos que determinaram a composição regional, bem como as ações de governança desenvolvidas e seus resultados, haja vista esse ser o recorte aqui escolhido.

Diferentemente das metrópoles, as Regiões de Desenvolvimento não apresentam leis regulamentadoras e isso gera mais limitações do que possibilidades. No caso da RIDE/DF, Catalão (2010) discorre que a região inova por agregar municípios muito diversos e territorialmente bastante distantes da capital, e isso pode subsidiar a promoção do desenvolvimento regional, entretanto, é importante destacar que aquelas cidades com maior dependência e socioespacialmente mais integradas a Brasília não podem auferir muitos benefícios devido às incertezas dos âmbitos de ação do poder público e da dificuldade de gerir ações interfederativas que são decisivas na produção do espaço metropolitano.

Schvasberg (2010) afirma que a criação da RIDE/DF foi determinada por interesses comuns de grupos partidários políticos, que não visavam, em seu cerne, um planejamento ou desenvolvimento regional integrado, ou seja, a decisão pela inserção ou não de um município se liga aos interesses por recursos que se podem auferir e não às relações compartilhadas em um mesmo espaço de vida.

Por meio de análise do Plano Diretor de Ordenamento Territorial e Urbano do Distrito Federal – PDOT/DF e de outros Planos Diretores pertencentes a municípios da RIDE/DF³, Schvasberg (2010) relata uma total desintegração entre as legislações urbanísticas, edilícias e ambientais dos municípios analisados e os do Distrito Federal, refletindo uma total falta de preocupação com os problemas socioespaciais da RIDE/DF.

Os relatórios do projeto “Governança Metropolitana no Brasil”, do IPEA, dos anos de 2014 e 2015, destacam alguns pontos sobre a atuação de entes federados na gestão de demandas da RIDE/DF. Dentre os resultados, foi observado que enquanto o PDOT apresenta uma concepção tradicional, de caráter urbanístico regulatório de uso e ocupação do solo, já os demais Planos Diretores dos municípios apresentam conteúdos de indução ao desenvolvimento de atividades e funções econômicas. Dessa forma, supõe-se que o Plano Diretor assume um caráter mais forte de instrumento de desenvolvimento do que de regulação, controle e ordenamento territorial nos municípios. (IPEA, 2014).

Ainda nos relatórios, são citadas várias ações pontuais que se revelam capazes de confirmar a necessidade de convergência de esforços para a gestão integrada da Região.

³ Foram analisados os Planos Diretores dos Municípios de Alexânia, Formosa, Luziânia e Novo Gama.

Os programas federais estão chegando à RIDE/DF e Entorno por meio de convênios e acordos de cooperação. No entanto quanto à atuação do COARIDE, os resultados do IPEA (2014) apontam para uma fragilidade, considerando o referido conselho como um arranjo institucional discreto, sem a iniciativa de promover um planejamento integrado, e quando se soma a ausência de um fundo específico para o apoio aos projetos e ações e a falta de representatividade da sociedade civil, é notável a falta de condução de uma instância que facilite o diálogo entre os entes federados e promova a pactuação necessária para a construção de metas comuns.

De Souza (2019) questiona o fato da RIDE-DF ter recebido, por meio da Lei Complementar nº 163/2018, a adição de mais doze municípios. Essa inclusão não gerou aumento significativo nos repasses e transferências governamentais via Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO e Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste - SUDECO, ao contrário, a previsão é de que os impactos sejam reduzidos na ação de ambos os instrumentos, pois não há previsão de ajuste proporcional ao acréscimo de novos municípios.

O autor não descarta totalmente a presença de interesses políticos visionários de recebimento de recursos nos processos de inserção de novos municípios na RIDE/DF, e conclui que pode ter ocorrido uma expansão para o atendimento à interesses de específicos, no entanto foram desvinculadas da implantação de uma efetiva política regional ou metropolitana. Além disso, De Souza (2019) ressalta que a inserção destes municípios não teve ligação com um estudo técnico, nem tampouco com maior participação popular regional ou metropolitana.

Considerando as discussões anteriores, constata-se que há incertezas sobre um desenvolvimento a ser gerado pela composição da RIDE/DF, haja vista seus problemas de definição como Região de Desenvolvimento, os de governança, de fundos, de participação ativa de entes federados e da sociedade civil, entre outros. Logo, isso pode estar sendo um dos motivos que justificam a busca por meios legais, desde o processo de formação do DF e seu entorno, de transformá-los em uma Região Metropolitana “oficial”. Esse fato foi formalizado, recentemente, por meio da Medida Provisória nº 862, de 4 de dezembro de 2018 que alterou a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que instituiu o Estatuto da Metrópole, contudo teve seu prazo de vigência encerrado no dia 14 de maio de 2019.

Conforme Paviani (2010b), a região do Distrito Federal e seu Entorno passa a apresentar características de uma metrópole terciária e/ou quaternária, pois apresenta uma expansão polinucleada e em termos políticos administrativos adentra outros Estados, em maior escala, o de Goiás. Portanto, acredita-se que ainda há espaços a serem ocupados na região, porém alguns lugares centrais ou núcleos apresentam conurbação e a linha que os divide é tênue.

Todavia, a centralização de funções econômicas, das oportunidades de trabalho e segregação residencial, gerados por esse processo, resultaram em diversos problemas, como o desemprego estrutural, déficit habitacional, violência urbana e desigualdade

socioespacial, que afetam não só o DF, mas também podem gerar efeitos de transbordamentos para os demais municípios da RIDE/DF.

Sendo assim, torna-se crucial realizar um levantamento de características socioespaciais da Região no intuito de tentar entendê-la por meio de seus atributos socioeconômicos mais recentes, que são necessários em uma análise de uma região de desenvolvimento – segundo a qual a teoria, discutida em sessões anteriores, em grande parte a classifica como uma ação segregadora e indutora de problemas de ordem social.

Metodologia

Visando atender o objetivo do trabalho, foram realizadas pesquisas dos tipos: bibliográfica e analítica. A pesquisa bibliográfica se apresenta como enriquecimento para a discussão, servindo como base para confirmação e discussão da questão a ser analisada. De acordo com Diehl e Tatim (2004), entre as vantagens da pesquisa bibliográfica está o fato de que os documentos constituem fonte rica e estável de dados, outra vantagem é exigir apenas a capacidade do pesquisador e a disponibilidade de tempo, haja vista que o custo da pesquisa bibliográfica se torna baixo, quando comparado a outros tipos de pesquisas, além disso, não exige o contato com sujeitos pesquisados. As revisões de cunho bibliográfico, teórico e empírico, foram cruciais para a discussão da temática servindo como base para discussões da questão analisada. Já a pesquisa analítica, possibilitou a realização de uma da caracterização do objeto de estudo, a RIDE/DF. Na pesquisa bibliográfica foram utilizados trabalhos que abordassem em seus títulos a formação da região em análise, e na pesquisa analítica foram utilizados dados e pesquisas socioeconômicas disponibilizados e Instituto de Pesquisa Econômica aplicada – IPEA e Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD.

Resultados e discussão

Dadas as considerações teóricas, empíricas e analíticas, acerca do processo de formação e ocupação da RIDE/DF, é essencial discutir também a sua situação sob outras êgides, principalmente a socioespacial, que sofrem efeitos do processo de mudança na composição do produto da economia e nos números populacionais.

Considerando os cenários de formação e ocupação da RIDE/DF já retratados em seções anteriores, nas quais se verificou que a região teve impulso de ações estatais não planejadas, a discussão das questões socioespaciais foi realizada com base nas observações dadas pelas variáveis e dimensões, urbanas, do Índice de Vulnerabilidade Social – IVS, publicado pelo IPEA no ano de 2015. O IVS, conforme IPEA (2005), tentar sinalizar o acesso, a ausência ou a insuficiência de alguns “ativos” em áreas do território brasileiro, os quais deveriam, a princípio, estar à disposição de todo cidadão, por força da ação do Estado, conforme estabelece a Constituição Federal de 1988. Sendo assim, o índice se configura como instrumento de identificação das falhas de oferta de bens e serviços públicos no território nacional.

Os dados e publicações do IVS utilizam os anos de 2000 e 2010 como recortes temporais, haja vista que por se tratar de uma análise em escala municipal são utilizados censos demográficos como subsídios. Para atender aos objetivos supracitados, o IVS é composto de três subíndices: *i*) infraestrutura urbana; *ii*) capital humano; e *iii*) renda e trabalho – com os quais busca representar três grandes conjuntos de ativos, cuja posse ou privação determina condições de bem-estar das populações nas sociedades contemporâneas.

Quando se discute oferta de bens e serviços, além de previsões legais, vale destacar que as demandas que surgiram e surgem na RIDE/DF se deram como consequências de políticas regionais de reestruturação produtiva baseadas em ideias de transbordamentos geradas pela criação de aglomerações, bem como por intervenção estatal na dinâmica da produção do espaço. Considerando a CF/88 e a criação da política da RIDE/DF em 1998, vale destacar os cenários urbanos recentes para entender quais demandas sociais se acentuaram nesse período.

O Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) é construído a partir de indicadores do Atlas do Desenvolvimento Humano (ADH), fruto de uma parceria entre a Fundação João Pinheiro – FJP, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada IPEA e o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD (2014). O índice procura dar destaque a diferentes situações indicativas de exclusão e vulnerabilidade social no território brasileiro, numa perspectiva de que as disparidades regionais vão além de um conceito de pobreza entendida apenas como insuficiência de recursos monetários. Primeiramente, foram analisados os dados do ADH que compõem o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), para a população urbana, o qual é determinado por uma média de variáveis que são mensuradas nas dimensões de: educação, longevidade e renda *per capita*. Considerando uma classificação dada pelo PNUD (2014), observou-se que a RIDE/DF passou de uma situação de baixo para alto desenvolvimento humano do ano 2000 para o de 2010 (Figura 3).

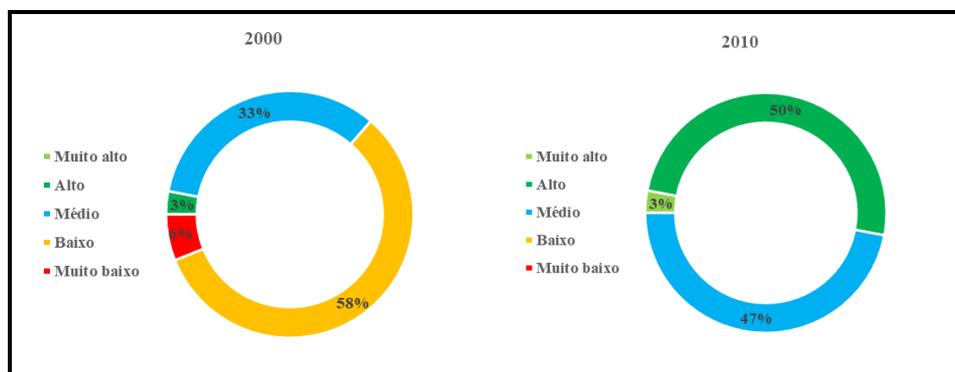


Figura 3: Índice de Desenvolvimento Humano, em percentuais, da população urbana da RIDE/DF, para os anos de 2000 e 2010.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do PNUD (2014). Considera-se que: valores de IDHM entre 0,0 e 0,49 indicam um desenvolvimento humano muito baixo; 0,50 e 0,59 baixo; 0,60 a 0,69 médio; 0,70 a 0,79 alto; e 0,80 a 1,00 muito alto.

Considerando os dados do ano 2000, 6% dos municípios foram classificados com IDHM muito baixo, enquanto 58% o foram como “baixo”. Apenas o DF era classificado como alto. A RIDE como um todo, em média, apresentava baixo desenvolvimento humano, com valor observado de 58% de IDHM – e, quando se exclui o DF, esse valor vai para 57%; não se observando tanta dispersão, haja vista um CV em torno de 10%. Considerando valores por dimensão, a mais crítica foi a de educação, que apresentou uma média 42%, sendo que municípios como Simolândia e Padre Bernardo registraram valores mínimos de 30%, classificados como “muito baixo” nesse quesito. Já o Distrito Federal apresentou o máximo de 61%, considerado “médio”.

Não se observou nenhum município da região com IDHM baixo ou muito baixo em relação aos dados do ano de 2010. Houve um aumento no total de municípios com alto e médio IDHM, sendo que a média da RIDE ficou em 71% com o DF, e 70% sem incluí-lo. Todavia, novamente apenas o DF foi classificado como “muito alto”, e os valores observados em educação ainda permaneceram sendo os menores, com média de 63%. Nessas últimas observações relatadas, os municípios de Vila Boa e Cavalcante apresentaram os menores índices, em torno de 50%, ou seja, “baixo” IDHM em relação à educação; enquanto o DF registrou o máximo de 75%.

Como foi visto, o IDHM é entendido a partir de uma escala de 0 a 1, ou, 0 a 100%, sendo que quanto maior for o índice, melhor é o desenvolvimento humano. Já a análise do IVS ocorre em escala análoga, porém indicando uma maior vulnerabilidade social para os maiores valores encontrados. A Figura 4 traz a visão agregada do índice para os anos de 2000⁴ e 2010 e indica diminuição na vulnerabilidade social da RIDE/DF.

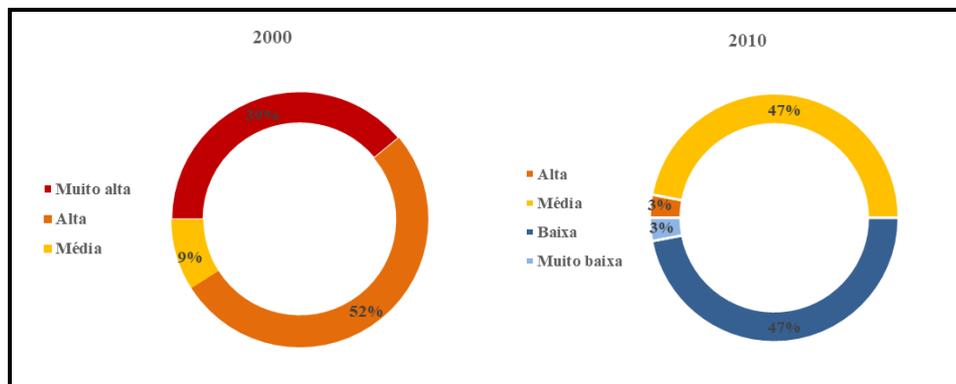


Figura 4: Índice de Vulnerabilidade Social, em percentuais, da população urbana da RIDE/DF, para os anos de 2000 e 2010.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do IPEA (2015).

⁴ Não foram disponibilizados dados do município de Mimoso de Goiás para o ano 2000.

A figura anterior demonstra que, no ano de 2010, a vulnerabilidade social na RIDE/DF sofreu uma mudança no cenário, sendo que não foi encontrado mais nenhum município em situação de muito alta vulnerabilidade. No ano 2000, a região apresentava 13 antes na pior classificação do IVS, sendo que em 2010 apenas o município de Santo Antônio do Descoberto foi considerado de alta vulnerabilidade. Em termos gerais, a RIDE, saiu de um IVS alto em 2000, com 50%, para um valor médio em 2010, de 31%.

No indicador que agrega todas as dimensões propostas não foram observadas altas variabilidades em relação ao valor médio, pois em 2000 o a dispersão relativa ficou em torno de 17%, e no ano de 2010, de 18%, ambos considerando ou não o DF no conjunto de dados. Os municípios com menores e maiores IVS nos anos 2000 e 2010, foram Barro Alto (18%) e Alto Paraíso de Goiás (35%), respectivamente. Já os valores mais críticos nos mesmos períodos anteriores foram de Águas Lindas de Goiás (80%) e Santo Antônio do Descoberto (41%).

Em uma análise por dimensão do IVS para o ano 2000, foi verificada uma alta dispersão, que ficou em torno de 51%, em infraestrutura urbana. Enquanto Alto Paraíso de Goiás apresentou percentual muito baixo, de 7%, na dimensão em análise, o município de Águas Lindas chegou a muito alta vulnerabilidade, com valor de 80%. Em 2010, foi evidenciado que ocorreu uma diminuição na amplitude das observações, visto que variou de 3% (Vila Propício) a 50% (Santo Antônio do Descoberto), todavia a dispersão dos dados de condições urbanas aumentou para valor próximo de 68%, caracterizando uma não homogeneidade da vulnerabilidade social mais acentuada nessa dimensão do IVS.

A partir dos dados descritos até aqui, foi possível notar que os municípios que compõem a RIDE/DF (excluído o DF), apresentaram um crescimento populacional significativo, com taxas crescentes a partir do ano de 1991, e isso elevou o índice de urbanização, aumentando as demandas na área de educação por meio de carência de vagas nos estabelecimentos de ensino de educação básica e superior, bem como nos estabelecimentos de saúde. Os problemas gerados pelo uso e ocupação do solo indicaram demandas referentes a condições dignas de moradia, de transporte, oferta de serviços etc., que estabeleceram uma dependência de infraestrutura instalada no Distrito Federal.

As questões de moradia da RIDE/DF apresentam forte relação com os problemas de acesso à terra gerados no Distrito Federal, por mais que muitos dos municípios tenham sido criados e povoados a partir de outras ações de crescimento econômico. Com base nos estudos de Miragaya (2010) e Paviani (1996), no DF a terra se apresentou como um elemento puramente mercadológico e, conseqüentemente, provocou movimentos migratórios da região administrativa central do Plano Piloto para as demais regiões do DF e de municípios vizinhos. Tais fluxos foram determinantes para o surgimento de segregação e apartação socioespacial.

Por fim, ao se fazer um cruzamento entre faixas do IDHM e do IVS, para o ano de 2010, chegou-se a um conceito de prosperidade social (IPEA, 2015). Segundo o IPEA, o termo supracitado reflete uma situação em que o desenvolvimento humano se assenta em bases sociais mais robustas; em que o capital familiar e escolar, as condições de

inserção no mundo do trabalho e as condições de moradia e de acesso à infraestrutura urbana da população são tais que há uma perspectiva de prosperidade não apenas econômica, mas das condições de vida no meio social. A Figura 5, a seguir, demonstra a classificação dos municípios da RIDE após o cruzamento entre as faixas dos índices.

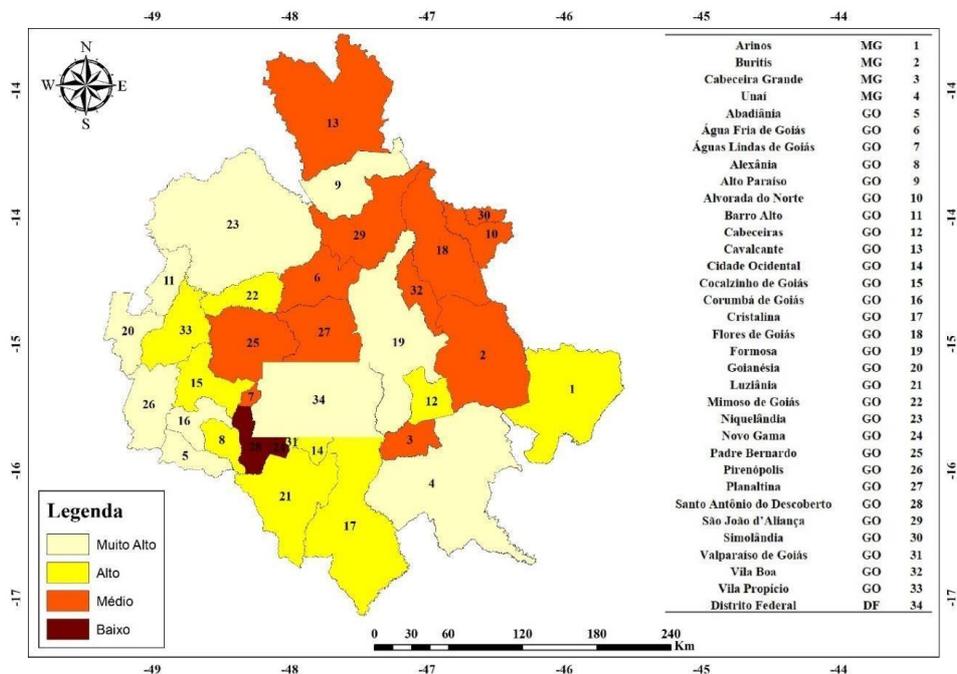


Figura 5: Classificação dos municípios da RIDE/DF em prosperidade social para dados do ano de 2010
Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do IPEA (2015) e IPEA (2019), utilizando o software ArcGis 10.4.1.

O Distrito Federal aparece na faixa de muito alta prosperidade. Por mais que o IVS e o IDHM adotem classificações arbitrárias, é possível observar que nem todos os municípios limítrofes ao DF estão em faixas altas ou muito altas, bem como há outro bem distantes que estão nessa condição. Todas as análises anteriores se basearam em dados de indicadores formulados a partir dos últimos censos, principalmente, o do ano de 2010.

Não se pretendeu, neste trabalho, apresentar uma análise da RIDE/DF baseada em relações de causalidade entre os fatos e variáveis observadas. O intuito foi o de fazer uma caracterização da região e tentar demonstrar algumas das interações socioespaciais que nela ocorrem, a partir da denominação de região de desenvolvimento.

Considerações finais

Considerando as discussões percorridas neste trabalho, com base em estudos teóricos, empíricos e análise de dados secundários, foi possível concluir que os municípios que compõem a RIDE/DF se submeteram a uma urbanização desordenada que não foi causada pela industrialização e nem estava diretamente ligada a fatores vinculados a um desenvolvimento regional igualitário. A RIDE foi criada a partir de decisões políticas centralizadoras as quais até hoje ainda acarretam problemas sobre sua definição como região de desenvolvimento, de governança, de fundos, de mapeamento de fluxos e demandas locais, de participação ativa de entes federados e da sociedade civil etc.

É importante ressaltar que a região passou a ser considerada uma metrópole terciária e/ou quaternária, por apresentar uma expansão polinucleada, que em termos político-administrativos adentra outros Estados, em maior escala, o de Goiás. Sendo caracterizada por uma centralização de funções econômicas, das oportunidades de trabalho e segregação residencial, ocasionados em grande parte por ações iniciais do Estado, e que resultaram em diversos problemas, como o desemprego estrutural, déficit habitacional, violência urbana e desigualdade socioespacial, que afetam não só DF, pois isso gera efeitos de transbordamentos para os demais municípios da RIDE/DF. Estes que podem ser temas para projetos e pesquisa futuras sobre o desenvolvimento dessa região.

Referências

BOTELHO FILHO. F. B. *As relações rural-urbano no Distrito Federal*. Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia, Campinas:2001.

BRASIL. Decreto nº 7.469, de 4 de maio de 2011. Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. *Presidência da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 5 maio 2011. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7469.htm>. Acesso em 04 jan 2018.

BRASIL. Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998. Regulamenta a Lei Complementar no 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo acriar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal. *Presidência da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 20 fev. 1998. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp94.htm>. Acesso em 04 jan 2018.

BRASIL. Lei Complementar nº 163, de 14 de junho de 2018. Dá nova redação ao § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. *Presidência da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 14 jun. 2008. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp163.htm>. Acesso em 04 jan 2019.

CARVALHO DE SOUZA, S. Gestão regional e metropolitana na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF): arranjo institucional, agentes e políticas públicas. *Élisée - Revista de Geografia da UEG*, v. 6, n. 2, p.

09-28, 12 jan. 2018.

CARVALHO DE SOUZA, S. M. *Reestruturação produtiva, produção de subcentros e desigualdades socioespaciais na Ride-DF*. 321f. Tese (Doutoradoem Geografia). Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

CASTILHO, Denis. *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*. 2014. 221 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

CATALÃO, I. *Brasília, metropolização e espaço vivido: práticas especiais e vida cotidiana na periferia goiana da metrópole* [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010. 156 p.

CAVALCANTI, M. A.; BARREIRA, C. C. M. A. Ações da Sudeco no desenvolvimento do Centro-Oeste no Estado de Goiás. *Boletim Goiano de Geografia*, v. 31, nº 2, p. 179-191, 2011.

CLEMENTE, A. *Economia regional: introdução à economia do espaço geográfico*. 2ed. Curitiba: Editora da UFPR, 1992.

CONTERRÂNEOS Velhos de Guerra. Dirigido por Vladimir Carvalho. Brasil, 1992,153 min.

DE SOUZA, S. M. C. Expansão Metropolitana, Agricultura Moderna e Desigualdades Socioespaciais na Rede-DF. *Revista Baru - Revista Brasileira de Assuntos Regionais e Urbanos*, Goiânia, v. 3, n. 1, p. 71-94, ago. 2017. ISSN 2448-0460.

DE SOUZA, S. M. C. A nova (velha) Ride-DF: a caminho da Política Regional ou delugar nenhum? In: *Anais XVIII ENANPUR 2019*. Natal: UFRN, 2019.

DINIZ, C. C.; CROCCO, M. A. Reestruturação econômica e impacto regional: o novomapa da indústria brasileira. *Nova Economia*, v. 6, n. 1, 12 dez. 2013.

FERREIRA, I. C. B. Brasília: mitos e contradições na história de Brasília. In: PAVIANI, A. et al. (Orgs.). *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: Editorada Universidade de Brasília, 2010.

FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. 32 ed. Rio de Janeiro: Companhiaeditora nacional, 2003.

HAESBAERT, R. *Regional-global: dilema da região e da regionalização nageografia contemporânea*. Rio de Janeiro: Betrand Brasil, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Regiões*

Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento. 2019. Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/18354-regioes-metropolitanas-aglomeracoes-urbanas-e-regioes-integradas-de-desenvolvimento.html?=&t=acesso-ao-produto>>. Acesso em 15 ago2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil*: arranjos institucionais de gestão metropolitana (Componente 1). Brasília: IPEA,2014. (Relatório de Pesquisa do Projeto Governança Metropolitana no Brasil).

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Atlas da vulnerabilidade social nas regiões metropolitanas brasileiras*. Brasília: IPEA,2015.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Governança Metropolitana no Brasil*. 2019. Disponível em: < <http://brasilmetropolitano.ipea.gov.br/#biblioteca>>. Acesso em: 14 jun 2019.

MIRAGAYA, J. Dos bandeirantes a JK: a ocupação do planalto central brasileiro anterior à fundação de Brasília. In: PAVIANI, A. et al. (Orgs.). *Brasília 50 anos: dacapital a metrópole*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010.

PAVIANI, A. (org.) *Brasília: moradia e exclusão*. Brasília: Editora UnB, 1996. 250p.

PAVIANI, A. *Brasília, a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização*. 2 ed. Brasília: Editora UnB, 2010a. 168p. (Brasília).

PAVIANI, A. A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial. In: *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010b.

PELUSO, M. L. Reflexões sobre ambiente urbano e representações sociais. In:PAVIANI, A; GOUVÊA, L. A. de C. (Orgs.). Brasília: controvérsias ambientais. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2003. 316 p.

PENNA, N. A. Fragmentações do ambiente urbano: crises e contradições. In: PAVIANI, A; GOUVÊA, L. A. de C. (Orgs.). *Brasília: controvérsias ambientais*.Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2003. 316 p.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO - PNUD. *Atlas do Desenvolvimento Humano nas Regiões Metropolitanas Brasileiras*. –Brasília: PNUD, Ipea, FJP, 2014.

SCHVASBERG, B. Do plano piloto a Brasília metropolitana: considerações sobreplanos diretores e planejamento metropolitano. In: *Brasília 50 anos: da capital ametrópole*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE GOIÁS – SEPLAN. *Perfil competitivo das regiões de planejamento do estado deGoiás*. 2011. Disponível em: < <http://www.sgc.goias.gov.br/upload/anexos/2011-04/f40892f24f7def77a05e7bce682943ff.pdf>>. 12 dez 2017.

SOUZA, N. de J. de. Economia regional: conceito e fundamentos teóricos. In: *Perspectiva Econômica*, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Ano XVI, v. 11, n.32, 1981, p. 67-102.

SOUZA, S. Análise da evolução recente da densidade de empregos na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF). *Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)*, n.º 14 (setembro). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 333-358, 2018.

Luciano Pereira da Silva

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás, mestre em Agronegócios pela Universidade de Brasília e bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Regional do Cariri. Atualmente é professor efetivo do Instituto Federal de Brasília, onde atua nos cursos de graduação e pós-graduação em Gestão Pública.

Rua 25 Sul Lote 9 Ap 903 – Águas Claras – Brasília/DF – CEP 71927-180

E-mail: lucianosrp@gmail.com

Orcid: 0000-0001-5419-6721

Ivanilton José de Oliveira

Doutor e mestre em Geografia pela Universidade de São Paulo, licenciado e bacharel em Geografia pela Universidade Federal de Goiás. Atualmente é professor efetivo do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, onde atua nos cursos de graduação e pós-graduação em Geografia.

Rua Jacarandá, Qd. D, IESA Campus Samambaia – UFG, 74690970 - Goiânia, GO

E-mail: oliveira@ufg.br

Orcid: 0000-0002-2718-6947

Carlos Eduardo Gomes

Pós-Doutor, Doutor e Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Maringá (UEM). Professor do Departamento de Economia da Universidade Federal de Roraima (UFRR).

Avenida Capitão Ene Garcez, 2413, Aeroporto, 69310000 - Boa Vista, RR.

E-mail: cegomes90@gmail.com

Orcid: 0000-0003-4943-6406

Recebido para publicação em novembro de 2022.

Aprovado para publicação em dezembro de 2022.