

Reestruturação produtiva e metropolização na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF). Relativizando a perspectiva da região deprimida e dependente

Sergio Magno Carvalho de Souza*

Resumo

As lógicas recentes de produção do espaço da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF) têm apontado para a ocorrência de dois processos principais, responsáveis pela emergência de novas formas e funcionalidades: a metropolização de Brasília e a reestruturação produtiva. Desta forma, este trabalho tem como objetivo discutir as dinâmicas recentes de reestruturação produtiva e metropolização na Ride-DF e as modificações que elas têm levado nas relações espaciais entre Brasília, centro deste recorte, e os municípios que compõem este espaço. A discussão e os resultados apontam para o surgimento de um arco de municípios da Ride-DF integrados à agropecuária moderna ao mesmo tempo que outros são integrados à lógica metropolitana, redefinindo as relações de polarização e dependência regional antes postas, em favor da integração com espaços distantes e da emergência de uma região mais fragmentada.

Palavras-chave: Reestruturação Produtiva. Metropolização. Ride-DF. Metrôpoles e Regiões. Centros regionais.

* Analista técnico-administrativo da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste, Chefe da Divisão de Espaços Prioritários e doutor em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de Brasília.

Artigo recebido em 10/03/2016, atendimento das recomendações 08/04/2017 e aceito em 25/04/2017.

Abstract

Productive restructuration and metropolization in the Integrated Region of Development of the Federal District (Ride-DF): relativizing the perspective of the depressed and dependent region.

The recent logics of the spatial production in the Integrated Region of Development of the Federal District (Ride-DF) have pointed to the occurrence of two principal processes, responsible for the emergency of new forms and functionalities: the Brasilia's metropolization and the productive restructuration. In this way, this work aims to discuss the recent dynamics of productive restructuration and metropolization in the Ride-DF and the modifications that they have caused in the spatial relations between Brasilia, center of this region, and the counties that compose this space. The discussion and the results points to the emergency of an arc of counties integrated to the modern agricultural in the same time that others are integrated to the metropolitan logical, redefining the relations of polarization and the previously existing of a regional dependency, favoring the integration with distant spaces and the emergency of a most fragmented region.

Key words: Productive restructuration. Metropolization. Ride-DF. Metropolis and regions. Regional centers.

1. Introdução

No período mais recente da produção capitalista, diversos autores têm indicado para recentes alterações em seu regime de produção e de regulação, cujas nomenclaturas têm sido diversas: Harvey (1992) fala da passagem de um período rígido, marcado pelo compromisso fordista, para um período flexível; Lipietz (1991) caracteriza tal momento como sendo o do liberal-productivismo, enfatizando características como o imperativo técnico, a valorização do individual e a própria redução do Estado. Neste quadro, tem a organização interna e espacial da produção passado por uma série de mudanças, naquilo que comumente passou a ser denominado de “reestruturação produtiva”. Dupas (2001) aponta para modificações internas na organização da produção, com aumento da terceirização e a expansão global das cadeias produtivas, cada vez mais descentralizadas. Especialmente, novos espaços passam a ser utilizados para a produção, cujo um dos exemplos são as cidades médias, alterando, redefinindo e criando novos espaços de consumo, distribuição e circulação.

Um dos efeitos deste processo, em nível regional, é o processo de fragmentação e de redefinição das diversas relações das regiões. Allen *et al.* (1998), ao estudar o caso londrino, demonstram como as modificações atuais no capitalismo, manifestado de forma mais clara a partir do neoliberalismo, foram responsáveis por um processo de fragmentação dos espaços regionais. Os autores identificaram, aí, a atuação de diversas lógicas para além de uma dependência única do centro (no caso Londres), com implicações em diversas searas, desde a econômica até as relações cotidianas mais básicas.

Em termos teóricos, outra formulação que ajuda na compreensão desse processo é a apresentada por Santos (1996). Analisando a questão das horizontalidades e verticalidades presentes no atual momento de produção do espaço (meio técnico-científico-informacional), ele avalia a prevalência das verticalidades neste par, pela importância das relações e da solidariedade funcional dos sistemas de objetos do espaço. Assim, a solidariedade territorial anteriormente mais comum, dos espaços contíguos, dão lugar a relações mais distantes, criando espaços que dominam tão somente a técnica e outros que dominam a gestão e política sobre estes. Daí advém o questionamento em torno de regiões “fechadas”, estabelecidas a partir de critérios de contiguidade espacial deste ou daquele atributo. Santos aborda, ainda, o governo da circulação sobre a produção, tornando possível um governo de cidades e metrópoles sobre distantes espaços.

Dentro deste questionamento dos limites das regiões, um dos pontos frequentemente questionados diz respeito à região de referência a uma cidade/metrópole. Isto tem levado a novas concepções desta relação entre o urbano e o regional, a metrópole e a região: a cidade-região (SCOTT *et al.*, 2001), as cidades globais (SASSEN, 1991), as metápoles (ASCHER, 2009), as megaregiões (SASSEN, 2007) e a urbanização regional (SOJA, 2013).

Nesse contexto, um caso de análise interessante diz respeito às Regiões Metropolitanas institucionalizadas no Brasil. Considerando o recorte proposto por

tais regiões, vê-se aí a ocorrência de novos processos de interação e integração da metrópole com sua região mais imediata, porém com a participação de novas dinâmicas, muitas delas exteriores àquela região. Em geral, os centros desses espaços metropolitanos assumem o papel de gestão dos fluxos de capital, tanto daqueles imediatos, quanto de outros distantes, a depender de sua posição numa hierarquia cada vez menos fixa. Ao redor desses espaços, surgem novas dinâmicas, muitas delas ligadas à circulação em dinâmicas e lógicas distantes, relativizando a perspectiva de periferias deprimidas dependentes de um centro. Sobre o tema, alguns estudos têm apontado para estas novas dinâmicas, como Lencioni (2011) e Davidovich (2010).

Especificamente para Brasília, não há uma região metropolitana, mas a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF). Tal região tem sua gênese no próprio processo de implantação de Brasília no território, a partir de um projeto de integração nacional que visava abrir novos mercados, tendo uma dupla função: sede da administração pública federal e ponta de lança do desenvolvimento regional brasileiro (STEINBERGER, 1999). Neste sentido, em um primeiro momento, durante a implantação da cidade e sua estruturação como metrópole, a região, especialmente os municípios próximos, viveram um período de forte dependência do centro (Brasília), com lógicas espaciais endógenas a estes espaços e uma lógica regional centrada na nova capital. Mais recentemente, novas lógicas têm surgido, apontando para a relativização de uma perspectiva criada a partir da década de 1970: a da dependência dos municípios goianos e mineiros em relação à Brasília. Tal processo tem ligação com a manifestação desse processo de reestruturação produtiva, mais claro em nível regional que no nível metropolitano, para o caso de Brasília.

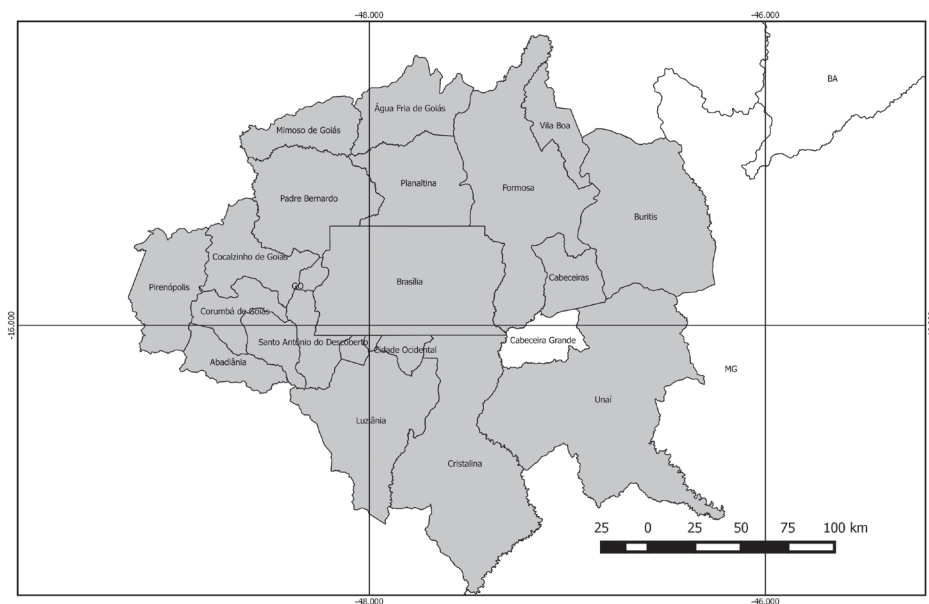
A partir dessa discussão, este trabalho tem como seu principal objetivo discutir as dinâmicas recentes de reestruturação produtiva e metropolização na Ride-DF e as modificações que elas têm levado nas relações espaciais entre Brasília, centro deste recorte, e os municípios que compõem esse espaço. De forma específica, podem ser traçados os seguintes objetivos: a. compreender os processos responsáveis pela estruturação do espaço da Ride-DF, a partir da implantação de Brasília e de sua formação metropolitana; b. analisar as novas dinâmicas criadas por meio da reestruturação produtiva e da metropolização, em especial a relativização da perspectiva de dependência em relação ao centro principal do recorte.

A partir disto, o trabalho se organiza em duas seções, que buscam reconstruir o histórico da produção desse espaço, enfocando a relação dos municípios em torno do centro principal, Brasília. A primeira enfoca os processos iniciais de implantação da nova capital e as relações que ela criou com os municípios próximos. Em seguida, mais recentemente, são analisados os efeitos da metropolização e da reestruturação produtiva na região, como processos estruturantes de novas funções e formas aí presentes. Em uma perspectiva de evolução histórica, são analisados o contexto, as ações e seus resultados na região, com foco nas questões específicas da produção e do consumo na região e na especialização que cada município vem assumindo.

2. A perspectiva da dependência: a Ride-DF nos períodos de implementação e formação metropolitana de Brasília (1956-1985)

O interesse desta primeira seção, conforme acima posto, é compreender os processos responsáveis pela estruturação do espaço da Ride-DF, a partir da implantação de Brasília e de sua formação metropolitana. Desta forma, é necessário, inicialmente, abordar especificamente que espaço está sendo tratado. A Ride-DF foi institucionalizada apenas em 1998, por meio da Lei Complementar nº 94/1998, sendo formada: pelo Distrito Federal, pelos Municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Colázinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unaí e Buritis, no Estado de Minas Gerais (BRASIL, 1998). A figura abaixo traz a localização de tais municípios:

Figura 01 – Mapa da Ride-DF



Fonte: Elaborado pelo autor

Neste primeiro período de análise, são considerados, para a análise, os municípios que hoje integram a Ride-DF e que já estavam criados no período (dada a não institucionalização da região, à época).

A produção do espaço considerado tem suas raízes ainda no processo de transferência da capital, cujos marcos iniciais mais significativos surgem ainda no século XIX, com concretização no século seguinte, muito por conta dos imperativos

de integração nacional então existentes e de conseqüente expansão do mercado interno. Tal processo ocorreu sobre uma base de municípios cujas economias, no período pré-construção, encontravam-se baseados na agropecuária de subsistência, conforme destaca Miragaya (2010). Além disto, conforme destaca Magalhães (2010) havia uma forte expectativa em torno da transferência da capital e da modernidade que ela viria trazer para a região, o que mobilizou as elites políticas locais e as administrações municipais no sentido de apoiar o movimento mudancista.

No referido momento da construção da nova capital, a partir da segunda metade da década de 1950, o contexto socioeconômico nacional apontava para um momento do desenvolvimento nacional pautado na atuação clara do Estado neste sentido, especialmente pela construção da infraestrutura necessária ao avanço e produção do capital. Tal modelo, classicamente chamado de desenvolvimentista, empreendeu ações diversificadas: num primeiro momento, houve franca e mais clara participação do Estado nas empreitadas, com perfil executivo global mais claro; em um segundo momento, o Estado passou a agir em parceria com os agentes privados, especialmente os que visavam atrair com tais intervenções. É bem verdade que, no período, houve algumas “fissuras” liberais, como o período 1964-1967, mas com retomada logo em seguida da égide desenvolvimentista. O modelo empreendeu forte endividamento público, com períodos de alta inflacionária, cujo controle era menos ferrenho que no presente momento. Mais ao término, em fins da década de 1970, o modelo entra em aguda crise. Tais ações levaram a um processo de modernização do território, baseado em investimentos desigualmente distribuídos, com concentração mais clara no sudeste brasileiro, mesmo com a ação do Estado em buscar sua desconcentração.

Em termos locais, permaneceu, num primeiro momento, o otimismo com a implantação da nova capital no Planalto Central goiano, especialmente com os objetos de circulação modernos aí impostos, como as novas rodovias, possibilitando a integração dos municípios a outras regiões. Em termos políticos, internamente ao Distrito Federal, houve administrações indicadas pelo poder público federal, com reduzida margem de negociação interna. Nos municípios do Entorno, predominava a dominação por parte de grupos familiares tradicionais, conforme aponta Tormin (2004) para o caso de Luziânia-GO. Demograficamente, no começo do período, predominavam baixas densidades demográficas, apesar da atração de imigrantes oriundos, principalmente, do Sudeste e Nordeste brasileiros, além do próprio Centro-Oeste – neste caso, predominantemente de Goiás. Predominam aí altas taxas de fecundidade, em um processo cuja transição foi ficando mais clara a partir da década de 1980 e mais localizado internamente no Distrito Federal (VASCONCELOS; GOMES, 2015).

Dados estes contextos, as ações específicas de planejamento e gestão urbana demonstram, tanto nos instrumentos e na sua efetivação, um paradoxo entre o que ocorria no Distrito Federal e nos municípios do Entorno. No primeiro, o que se viu foi a proliferação de instrumentos de planejamento urbano e de controle do uso do solo,

dos quais dois merecem destaque: o primeiro, o Plano Piloto de Brasília, da autoria de Lúcio Costa, de 1957, previa a construção de uma cidade moderna, caracterizada por amplas avenidas e com setorização clara, favorecendo a um uso posto dos espaços urbanos, calcado fortemente no modernismo; o segundo, o Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal (Peot), de 1977, ampliou o planejamento urbano a todo o território do Distrito Federal, orientando a ocupação urbana a partir dos principais eixos de ligação – notadamente o sul e sudeste do quadrilátero – e orientando ainda a não ocupação da Bacia do Paranoá, por motivos ambientais.

Já no caso dos municípios do Entorno, o que se viu foi um planejamento urbano ainda muito incipiente, limitado, basicamente, à legislação de ocupação dos solos, sem maiores peças de planejamento urbano. A exceção ficará por conta de Luziânia, a partir da década de 1970, cujas necessidades de planejamento e gestão urbana tornam-se mais prementes por conta da rápida urbanização em processo no município, fruto da expansão metropolitana de Brasília que já se verificava (OLIVEIRA, 1983). É neste sentido, por exemplo, que o município foi dividido em Regiões Administrativas, tal como já ocorria no Distrito Federal.

De forma efetiva, as ações apontam para um predomínio do Estado sobre outros agentes, especialmente no Distrito Federal. Daí que as ações tenham sido autoritárias e tenham resultado em uma busca quase obsessiva pelo cumprimento dos planos traçados, valorizando a perspectiva tecnocrática. No caso dos municípios do Entorno, a atuação do Estado foi bastante frágil no sentido do controle do uso e ocupação do solo, sendo que, no caso de Luziânia (onde houve maiores pressões), foi detectada associação do poder público local com agentes privados no sentido de urbanizar novos espaços (OLIVEIRA, 1983).

Quanto ao planejamento e gestão regional, o quadro inicial foi marcado pelas ações específicas de transferência da capital, tais como a construção da infraestrutura necessária (cujo destaque são as novas rodovias). Como instrumentos específicos de gestão regional, o primeiro a surgir, em 1966, foi o Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal (Fundefe), cuja criação buscava fortalecer o papel de Brasília como mola propulsora do desenvolvimento regional. Tal instrumento visava viabilizar operações para a construção de infraestrutura e de desenvolvimento regional, com atuação nos municípios vizinhos.

Posteriormente, de forma mais coordenada e ligada a outros instrumentos e ações de desenvolvimento regional, surgiu o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília (Pergeb). Este programa surgiu na esteira do processo de elaboração e implantação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND). Tal instrumento 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. O Programa era ainda organizado em áreas-programa, abarcando alguns eixos de atuação que hoje se encontram territorialmente fora da Ride-DF (MINTER, 1975). França (2009) aponta ainda o uso de três escalas de atuação do Programa: a de contenção, identificada como o próprio

Distrito Federal; uma de transição e controle, que abarca os atuais municípios da Ride-DF; e uma última, regional, abrangendo o restante dos municípios.

Em termos efetivos sobre o planejamento e a gestão regional, sobre o Fundefe, Freitag (2012) aponta que tal instrumento teve atuação restrita aos aspectos financeiro-orçamentários, com baixa adesão a alguma das políticas de planejamento territorial mais amplas (é bem verdade que houve maior articulação deste instrumento com o Pergeb, mas ainda assim as aplicações terminaram com maior concentração no Distrito Federal). Para o caso do Pergeb, França (2009) avalia que a maior parte de sua atuação esteve concentrada na questão da contenção de imigrantes. Já Estevam (1997) aponta que os maiores investimentos foram feitos no eixo Ceres-Anápolis, atualmente fora da Ride-DF.

A partir destas ações, os resultados referentes ao processo de expansão urbana apontam para um crescimento bastante disperso dos espaços urbanos, o que ocorreu também no interior do Distrito Federal. Neste, a construção das cidades-satélites visou dar vazão ao interesse do Estado em manter o centro com menor ocupação, caracterizando o que Gouvêa (1991) classifica como processo de segregação socioespacial. No caso dos municípios do Entorno, o crescimento urbano foi reduzido nos primeiros anos da ocupação, tendo aumentado mais claramente na segunda metade da década de 1970, com o avanço da urbanização ligada ao processo de estruturação da metrópole. Daí que a população apareça com maior proeminência em Luziânia, que abrigava em si muitos espaços que mais tarde constituiriam municípios independentes. A distribuição da população pelos municípios da Ride-DF e a situação dos domicílios abaixo ajudam a ilustrar melhor tal quadro:

Tabela 01 – População total e população por situação de domicílio, municípios da Ride-DF, 1980

Município	Total	Situação do domicílio			
		Urbana		Rural	
		Total	%	Total	%
Abadiânia - GO	9.030	3.469	38,42	5.561	61,58
Alexânia - GO	12.116	6.218	51,32	5.898	48,68
Cabeceiras - GO	4.993	1.407	28,18	3.586	71,82
Corumbá de Goiás - GO	20.212	2.447	12,11	17.765	87,89
Cristalina - GO	15.977	10.459	65,46	5.518	34,54
Formosa - GO	43.297	29.618	68,41	13.679	31,59
Luziânia - GO	92.817	75.977	81,86	16.840	18,14
Padre Bernardo - GO	15.855	7.233	45,62	8.622	54,38
Pirenópolis - GO	29.329	6.652	22,68	22.677	77,32
Planaltina - GO	16.178	9.275	57,33	6.903	42,67
Buritis - MG	15.429	5.772	37,41	9.657	62,59
Unai - MG	67.885	29.841	43,96	38.044	56,04
Brasília - DF	1.176.908	1.138.994	96,78	37.914	3,22

Fonte: IBGE (dados tratados pelo autor).

A análise da tabela, especialmente dos dados referentes à urbanização dos municípios demonstra que, ao término do período, seis das unidades territoriais tinham maior parte de sua população habitando domicílios urbanos (Alexânia, Cristalina, Formosa, Luziânia, Planaltina e Brasília). Destacam-se as altas taxas de urbanização de Luziânia e de Brasília, municípios nos quais o processo de urbanização estava mais avançado. O avanço de tal urbanização nos espaços limítrofes ao Distrito Federal (entre outros fatores), já com alguma conurbação em sua fronteira ao sul, acabaram por reforçar os traços de metrópole que a cidade ia adquirindo, como defendido por Paviani (1985). Além deste processo de avanço, já se verificava uma dependência desta porção ao Distrito Federal do ponto de vista funcional, haja vista que fatias consideráveis da população de Luziânia trabalhavam no Distrito Federal, caracterizando a ampliação do pêndulo do centro principal, Brasília.

Considerando o processo de estruturação da produção neste primeiro momento, verifica-se uma situação que descreve, inicialmente, grande dependência de Brasília, que se põe como centro principal de uma região que ia se formando a partir de sua implantação. Em termos setoriais, dado o peso da economia do Distrito Federal, o setor de serviços predominava, apesar de uma estrutura mais diversa, com municípios com dependência da agropecuária e mesmo alguns do setor industrial. Os dados da Tabela 02 ajudam a melhor compreender este quadro.

Tabela 02 – Valor bruto adicionado ao PIB municipal, por setor, em percentual

Município	Indústria ¹	Serviços administração pública	Serviços comércio e outros ²	Agropecuária
Abadiânia-GO	6,54	2,81	32,30	58,35
Alexânia-GO	7,68	1,48	41,13	49,70
Cabeceiras-GO	9,21	1,08	13,34	76,37
Corumbá de Goiás - GO	56,87	1,08	24,37	17,68
Cristalina - GO	4,60	3,38	58,17	33,84
Formosa - GO	31,49	2,58	43,69	22,24
Luziânia - GO	21,21	8,75	52,03	18,01
Padre Bernardo - GO	7,56	1,18	31,09	60,17
Pirenópolis - GO	8,19	0,73	30,69	60,38
Planaltina - GO	35,15	3,45	37,46	23,94
Santo Antônio do Descoberto - GO	5,11	0,89	45,18	48,83
Buritit - MG	6,83	3,38	38,68	51,12
Unaí - MG	8,63	3,27	35,22	52,88
Brasília - DF	6,03	17,48	76,15	0,34

Fonte: IBGE (dados tratados pelo autor).

A partir dos dados acima postos, vê-se que há um predomínio, no setor industrial, no município de Corumbá de Goiás-GO, com valor de 56,87%. Tais valores elevados devem-se, principalmente, por conta da extração mineral no município. Outros municípios com valores elevados apontam ou para a presença da mesma atividade ou para indústrias de menor porte. Já sobre os serviços públicos, os valores mais elevados aparecem justamente em Brasília (17,48%), dada a presença da administração pública federal. Há ainda valores importantes em Luziânia (8,75%), reflexo da urbanização do município. Sobre os outros serviços e o comércio, o setor se apresenta com maior preponderância nas unidades mais populosas (Brasília e Luziânia), chegando a ter valores de 76,15%, no caso de Brasília (com uma média para o grupo de municípios de 39,97%). Finalmente, o setor da agropecuária apresenta valores brutos adicionados preponderantes para uma maior quantidade de municípios (possui valores acima de 40% em pelo menos oito municípios), porém de valores demográficos mais reduzidos.

A partir dos dados e das outras informações consideradas, o quadro delineado aponta para um centro principal rodeado por nucleações urbanas ainda incipientes, ligadas funcionalmente a partir de relações mais regionais que metropolitanas. Estas se apresentam mais claramente apenas para o sul do Distrito Federal, atingindo Luziânia de forma rápida. As outras unidades demonstram a existência de economias ainda muito ligadas ao setor primário ou ao comércio local, em uma dinâmica de dependência de Brasília para as funções superiores. É de se indicar, porém, uma tendência que já se ia verificando em alguns municípios, como os dois mineiros presentes na Ride-DF, que se reforçará no período seguinte: uma certa autonomia e diversificação da estrutura produtiva a partir do avanço da agropecuária moderna. O modelo polinucleado interno ao Distrito Federal, descrito por Paviani ia se espalhando para novos espaços.

A citação abaixo, extraída do trabalho de Tormin (2004), de um editorial do Jornal de Luziânia de 1977, reforça a perspectiva, para este município de “dominação” completa de Brasília sobre ele, além do “monstro” da expansão urbana/metropolitana de Brasília:

Luziânia está ameaçada por uma catástrofe, que se aproxima célere e perigosa: o crescimento acelerado e descontrolado de Brasília fará com que, em pouco tempo, as cidades próximas incorporem ao que se chamará de ‘Grande Brasília’, uma monstruosa região metropolitana. Isso já aconteceu em São Paulo, no Rio, em Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e, quando as pequenas e tranquilas cidades que cercavam a capital abriram seus olhos, estavam irremediavelmente devoradas. Tinham perdido tudo, sua autonomia, sua sociedade – em que todos se conheciam e viviam em família, seus valores tradicionais (p. 45).

3. A perspectiva da fragmentação: a Ride-DF nos períodos da expansão metropolitana e diversificação produtiva

No período destacado o contexto socioeconômico nacional apontava para uma reorientação no modelo de atuação do Estado, com a sua adesão ao modelo neoliberal. Disto resultará um desmonte de muitas das estruturas do Estado e no seu perfil de atuação nas políticas públicas, transferindo várias delas para o setor privado. Nesse contexto, é aprovada uma nova Constituição Federal, em 1988, que alterava aspectos do pacto federativo, garantindo maior autonomia aos entes. Mais ao término do período, o perfil de atuação do Estado se modifica, com a entrada no período chamado de novo desenvolvimentismo, por Bresser-Pereira (2006). Neste, o Estado retoma sua capacidade de intervenção e planejamento, mas não no mesmo modelo do desenvolvimentismo clássico, mantendo a importância da iniciativa privada.

Localmente, o contexto apontava para um processo de autonomia política do Distrito Federal, que passou, em virtude da Constituição Federal de 1988, a poder organizar seu Legislativo e a eleger seu Executivo. Isto alterou bastante a forma de ação do Estado, que passou a ter que negociar mais suas ações. No caso dos municípios do Entorno, politicamente continuou a força de algumas tradicionais famílias, porém com a ascensão de novas forças, até pelos novos municípios que surgiram. Em termos demográficos, Vasconcelos e Gomes (2015) apontam para a evolução do processo de transição demográfica mais acelerado no Distrito Federal e sua evolução, em ritmo mais lento, para os municípios do Entorno.

Especificamente sobre as ações tomadas no período, em relação ao planejamento e gestão urbana, o que se verifica, de modo geral, é a proliferação dos planos de atuação no território, especialmente a partir da obrigatoriedade imposta pela Constituição Federal da elaboração de Planos Diretores para os municípios com mais de 20 mil habitantes. Neste sentido, inicialmente, o próprio Distrito Federal produzirá seus planos, tendo sido três até o momento: os Planos Diretores de Ordenamento Territorial (PDOTs) de 1992, 1997 e 2009. Em comum eles apresentam um macrozoneamento da cidade e a tentativa de diálogo com a rápida dinâmica de uso do solo que se instala a partir da modificação do papel e do poder do Estado. Um dos exemplos é, por exemplo, a tentativa de equilíbrio da centralidade predominante no Plano Piloto em face às outras cidades-satélites. Do reconhecimento de uma dupla centralidade (Plano Piloto e Taguatinga-Ceilândia) chegando ao entendimento do último PDOT que aponta para uma política de eixos e polos de desenvolvimento, para contrabalancear tal processo. Ainda no âmbito do planejamento urbano, foi importante a edição do documento “Brasília Revisitada”, por Lúcio Costa, que permitiu a ocupação de novos espaços adjacentes ao Plano Piloto. Nos municípios do Entorno, o planejamento passou a ser mais adotado, conforme apontado, dada as exigências constitucionais. Em que pese a elaboração desses instrumentos, não se percebe um diálogo deles com uma

escala regional mais ampla, nem com os PDOTs do Distrito Federal, nem com os outros planos diretores dos outros municípios. É importante salientar que alguns destes planos têm sido produzidos para atender os interesses de agentes do capital exógenos aos municípios, cujos exemplos são as destinações de enormes espaços à empreendimentos, visando “atrair empregos” para o município.

De forma efetiva, o planejamento e a gestão urbana dos municípios, em que pese o avanço da geração de novos instrumentos, têm demonstrado ainda dificuldades em dialogar com as dinâmicas territoriais, especialmente aquelas surgidas por interesses corporativos privados. Não tem sido incomum a mudança de planos diretores visando atender os interesses de empresas exteriores ao território, o que é mais claro nos municípios de menor porte, que enxergam em tal estratégia a tábua de salvação de sua viabilidade tributária. No caso do Distrito Federal, as alterações têm partido muito claramente por pressões do mercado imobiliário, tanto o mais organizado, quanto o menos, abarcando os diversos extratos de renda.

Sobre o planejamento e a gestão regional, a principal modificação ocorreu a partir da institucionalização da Ride-DF, por meio da Lei Complementar nº 94/1998. A legislação limitou-se a definir os municípios que fazem parte desta região, além de prescrever suas formas de financiamento e autorizar a elaboração de um Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal (Proride). Seu surgimento deu-se à revelia de alguns estudos do período, que sugeriam um recorte espacial menor, de modo que a Ride-DF acabaria por funcionar como um substituto possível para uma região metropolitana interfederativa (algo não previsto no atual texto constitucional).

Em 2001, o referido programa foi editado pelo Ministério da Integração Nacional (MI). Este realizava uma leitura do espaço da Ride-DF a partir de anéis concêntricos com centro em Brasília, ordenando a atuação em diversos setores: saúde, educação, melhoria da gestão municipal entre outros. Sugeriu, ainda, a implantação de diversos programas em parceria com outros agentes.

De forma efetiva, a criação da Ride-DF ainda não conseguiu concretamente implantar ações específicas voltadas ao desenvolvimento da região por conta de alguns fatores. Entre eles, pode-se destacar a gestão da região, composta pelo governo federal, o de dois estados (Goiás e Minas Gerais), pelo Distrito Federal e por outros 21 municípios. Tal composição demonstra, na prática, a ocorrência de diversas ações sobre tal território, algumas até voltadas para o desenvolvimento regional, mas com baixa coordenação da União sobre ele. Nem mesmo com a recriação da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), em 2011, houve um salto muito significativo nas ações, pois este órgão encontra-se ainda em processo de estruturação, contando com contingente reduzido de servidores. Por outro lado, o arranjo principal de gestão, o Conselho Administrativo da Ride-DF apresenta um predomínio de órgãos e agentes federais, contribuindo para desmobilizar a base dos municípios, estimulando ações pontuais e bilaterais entre os agentes aí presentes. Há ainda a lacuna da não existência de um plano

específico de desenvolvimento para a região, potencial unificador e coordenador das diversas iniciativas já em prática, além de proponente de uma agenda comum de cooperação em torno de projetos considerados estruturantes.

Quanto aos resultados, especificamente sobre a expansão urbana e metropolitana percebe-se, no período, um avanço dos processos de urbanização no Distrito Federal e nos municípios. Internamente ao Distrito Federal, diversos espaços urbanos internos passam por verdadeira conurbação, ficando a ocupação mais densificada. Por outro lado, internamente aos municípios da Ride-DF, diversos deles avançam no processo de urbanização, conforme se pode ver na tabela abaixo:

Tabela 03 – População total e população por situação de domicílio, municípios da Ride-DF, 2010

Municípios	Total	Urbana		Rural	
		Total	%	Total	%
Abadiânia - GO	15.757	10.778	68,40	4.979	31,60
Água Fria de Goiás - GO	5.090	2.137	41,98	2.953	58,02
Águas Lindas de Goiás - GO	159.378	159.138	99,85	240	0,15
Alexânia - GO	23.814	19.676	82,62	4.138	17,38
Cabeceiras - GO	7.354	5.505	74,86	1.849	25,14
Cidade Ocidental - GO	55.915	43.654	78,07	12.261	21,93
Cocalzinho de Goiás - GO	17.407	6.444	37,02	10.963	62,98
Corumbá de Goiás - GO	10.361	6.416	61,92	3.945	38,08
Cristalina - GO	46.580	38.421	82,48	8.159	17,52
Formosa - GO	100.085	92.023	91,94	8.062	8,06
Luziânia - GO	174.531	162.807	93,28	11.724	6,72
Mimoso de Goiás - GO	2.685	1.242	46,26	1.443	53,74
Novo Gama - GO	95.018	93.971	98,90	1.047	1,10
Padre Bernardo - GO	27.671	10.786	38,98	16.885	61,02
Pirenópolis - GO	23.006	15.563	67,65	7.443	32,35
Planaltina - GO	81.649	77.582	95,02	4.067	4,98
Santo Antônio do Descoberto - GO	63.248	56.808	89,82	6.440	10,18
Valparaíso de Goiás - GO	132.982	132.982	100,00	-	-
Vila Boa - GO	4.735	3.502	73,96	1.233	26,04
Buritis - MG	22.737	16.100	70,81	6.637	29,19
Unai - MG	77.565	62.329	80,36	15.236	19,64
Brasília - DF	2.570.160	2.482.210	96,58	87.950	3,42

Fonte: IBGE (dados tratados pelo autor).

Os dados apontam para uma urbanização crescente nos municípios da Ride-DF, dado que a população habitante em domicílios considerados rurais

é majoritária em municípios com contingentes populacionais mais reduzidos, sendo eles: Água Fria de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Mimoso de Goiás e Padre Bernardo. Por outro lado, alguns municípios apresentam taxas de urbanização bastante elevadas, sendo notável o caso de Valparaíso de Goiás, cuja toda a população é considerada urbana. Além disto, as maiores populações encontram-se nos municípios próximos ou limítrofes ao Distrito Federal, sendo alguns deles recentes, como no caso de Águas Lindas de Goiás. A única exceção é o caso de Unai, cidade detentora de função de articulação e gestão do agronegócio moderno do oeste mineiro. Os municípios mais próximos ao Distrito Federal apresentam, ainda, elevadas taxas de urbanização, sendo uma certa distensão desta tendência o caso de Cidade Ocidental.

Relativo aos resultados sobre a estrutura produtiva, tem ocorrido uma maior diversificação produtiva na região, a partir de novos processos aí em curso, muitos deles associados a lógicas exógenas, tendo ganhado muita força nos últimos anos. É assim que se percebe, por um lado, o avanço da modernização da agropecuária, que já atingia os municípios mineiros da Ride-DF e que passam a se manifestar também mais claramente em sua porção sul, com a incorporação de Cristalina e, parcialmente, de Luziânia, ao processo. Mesmo ao norte/nordeste desta região houve avanço de tal dinâmica, nas porções entre Formosa e Cabeceiras. Os dados baixo, sobre o valor agregado bruto ao PIB municipal apontam para estas e outras tendências:

Tabela 04 – Valor bruto adicionado ao PIB municipal, por setor, em percentual, em 2013

Municípios	Agropecuária	Indústria	Serviços, exclusive administração, saúde e educação públicas e seguridade social	Administração, saúde e educação públicas e seguridade social
Abadiânia - GO	23,60	8,36	45,65	22,39
Água Fria de Goiás - GO	65,39	8,46	14,62	11,53
Águas Lindas de Goiás - GO	0,59	12,61	46,27	40,54
Alexânia - GO	9,27	22,20	54,17	14,36
Cabeceiras - GO	58,64	13,96	15,95	11,45
Cidade Ocidental - GO	2,43	18,23	42,34	37,01
Cocalzinho de Goiás - GO	20,40	26,11	28,30	25,18
Corumbá de Goiás - GO	34,68	4,97	29,80	30,55
Cristalina - GO	46,27	12,00	30,68	11,04
Formosa - GO	8,55	14,06	54,11	23,27
Luziânia - GO	8,80	33,96	38,06	19,18

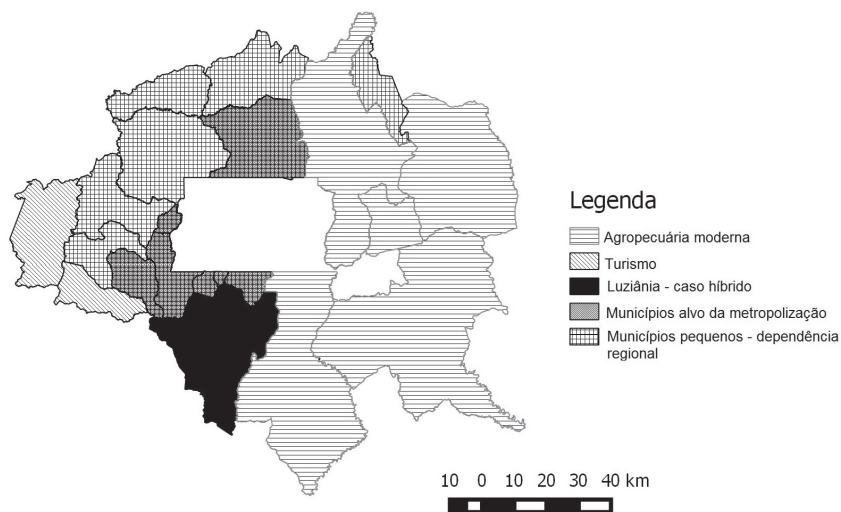
Mimoso de Goiás - GO	63,58	6,44	13,27	16,71
Novo Gama - GO	0,47	9,90	48,55	41,08
Padre Bernardo - GO	38,35	9,14	28,57	23,94
Pirenópolis - GO	19,71	20,70	38,12	21,47
Planaltina - GO	7,61	11,34	43,49	37,55
Santo Antônio do Descoberto - GO	4,06	11,99	38,29	45,67
Valparaíso de Goiás - GO	0,04	12,79	59,96	27,21
Vila Boa - GO	37,39	13,36	29,26	19,99
Buritis - MG	40,24	7,67	36,46	15,63
Unai - MG	26,75	17,76	42,79	12,70
Brasília - DF	0,28	6,46	48,82	44,44

Fonte: IBGE (dados tratados pelo autor).

Em relação ao setor agropecuário, este predomina em alguns daqueles municípios com reduzida população, como no caso de Água Fria de Goiás, sendo, por outro lado, importante em municípios com maiores contingentes populacionais, como no caso de Cristalina. Outros municípios onde a agropecuária moderna tem avançado apresentam valores importantes aí, como no caso de Buritis e Cabeceiras. Para o caso da indústria, a participação se mostra em níveis ainda tímidos, sendo exceção a tal caso o que ocorre em Luziânia, onde a participação já corresponde a mais de um terço de todo o valor adicionado bruto ao município. Quanto ao setor de serviços, os dados excludentes do setor público apresentam os valores mais constantes e maiores para a maioria dos municípios, demonstrando que o comércio local, por exemplo, ainda constitui uma fonte importante de recursos, especialmente se considerado o processo recente de urbanização, conforme anteriormente apontado. Destacam-se, aí, os altos valores dos espaços metropolizados dos municípios de maior porte ligados à dinâmica da agropecuária moderna (casos de Unai e Formosa), apontando a prestação de serviço às atividades do campo. Quanto ao terciário contando o setor público (4ª coluna), os valores aparecem elevados também para as áreas alvo da metropolização, e o caso de Brasília, no qual os altos valores se devem ao serviço público federal também aí presente³.

Os dados, desta forma, representam bem a diversificação produtiva em curso e a existência de novas dinâmicas produtivas, muitas delas baseadas nas verticalidades e nas formas de solidariedade funcional criadas no espaço. A partir desses dados e considerando algumas observações recentemente feitas em campo, estas novas lógicas têm afetado de forma diferenciada o conjunto dos municípios do Entorno, sendo que, assim como Santos (1996) mesmo aponta, alguns destes espaços permanecem na antiga dependência de Brasília, especialmente os menores e com economia mais estagnada. Tais observações levaram à produção do seguinte mapa:

Figura 2 – Novas dinâmicas produtivas da Ride-DF



Fonte: elaboração própria.

Tal mapa apresenta, de forma sintética, uma delimitação da incidência das novas dinâmicas agora em curso no espaço da Ride-DF, a partir das permanências do período anterior, do avanço da metropolização e das novas lógicas impostas pela reestruturação produtiva, que aí incide mais claramente. Desta forma, os municípios podem ser divididos em quatro grupos, além do caso específico de Luziânia:

- **Municípios da agropecuária moderna:** estes municípios têm tido sua funcionalidade apropriada, principalmente, a partir do avanço da agropecuária moderna, que atualmente vai descrevendo uma meia-lua na região a leste e sudeste da Ride-DF. O movimento fora iniciado ainda no período anterior, mas avançou com a incorporação de novos espaços, que possuem solos, topografia e equipamentos de circulação favoráveis ao avanço da agricultura moderna aí.
- **Municípios ligados ao turismo:** correspondem, atualmente, a apenas dois: Pirenópolis, cujo turismo histórico é bastante tradicional; e Abadiânia, onde o movimento de turismo religioso tem crescido bastante.
- **Municípios alvo da metropolização:** correspondem àqueles cujos fluxos pendulares da população são mais intensos, além dos que já possuem, em seus territórios, o avanço da expansão urbana causada pela metropolização brasileira. Em alguns casos, principalmente no sul do Distrito Federal, já se verifica alguma conurbação, no arco formado por Novo Gama, Valparaíso e Cidade Ocidental.

- **Municípios pequenos, de dependência regional:** estes municípios correspondem àqueles de população reduzida, atingidos ainda de forma muito incipiente pela metropolização de Brasília, possuindo ainda dependência desta, mas em escala regional. São os espaços de permanência do período anterior, onde as dinâmicas mais recentes têm atuado de forma ainda tímida. A economia da maioria deles é dependente de uma agropecuária de menor produtividade, destacando-se alguma produção mais importante em Padre Bernardo, além das atividades extrativas minerais de Cocalzinho de Goiás.
- **Luziânia – caso híbrido:** o caso de Luziânia torna-a difícil de ser encaixado em algumas das tipologias anteriormente elaboradas. Em parte isto se dá por seu território muito extenso, e localizado justamente numa das “fronteiras” entre o avanço da agropecuária moderna e a metropolização. Assim, encontram-se em seu território os dois principais processos de modificação do espaço da Ride-DF no momento, além do próprio desenvolvimento interno da cidade (visto pelos dados sobre a indústria), o que o colocam além da posição como fronteira, na posição de possível principal centro regional após Brasília.

Assim, considerando o acima posto, os dois processos em curso têm tido impactos diferenciados sobre a região, num jogo de permanências e avanços, sendo clara a presença de lógicas exógenas à Ride-DF no caso, principalmente, dos novos espaços da agropecuária moderna. Estes servem a centros de produção distantes (daí sua localização, não por acaso, ao redor de alguns dos grandes eixos de circulação rodoviária do Centro-Oeste), atendem às suas lógicas: dominam a técnica, não a política, como diria Santos (1996).

4. Considerações Finais

A partir dos resultados acima postos e analisados e retomando os objetivos propostos para este trabalho, vê-se que os dois processos propostos em análise, a metropolização brasiliense e a reestruturação produtiva, têm modificado de forma diferenciada o espaço da Ride-DF. Inicialmente, o processo de dependência regional sempre foi uma constante em relação à Brasília, dado o espaço existente então, modificado a partir da intenção do governo federal em promover o desenvolvimento regional numa escala imediata e mais ampla. A perspectiva de uma cidade ponta-de-lança de um processo de modernização e desenvolvimento regional logo deu espaço à realidade de municípios, muitos deles surgidos após a construção de Brasília, que com ela estabeleceram uma relação de dependência, dados os serviços e bens aí ofertados. Tal polarização foi, num primeiro momento, reforçada pelo processo de metropolização, este posterior à integração regional, porém atuante em sentido próximo, incluindo em sua lógica os espaços ao sul do Distrito Federal, inicialmente.

Num segundo período, o processo de reestruturação produtiva entra em cena, não pela tendência comum das outras metrópoles brasileiras, mas a partir da incorporação de alguns dos espaços regionais mais imediatos a Brasília a lógicas que lhe são estranhas. Assim, diferentemente de um espaço produtivo novo surgido pela desconcentração de atividades do centro metropolitano, o que tem ocorrido na Ride-DF é fruto de processos cujo centro e comando localizam-se afastados. É assim que se pode entender o que hoje ocorre no arco de municípios ao leste e sudeste de Brasília. Obviamente, tais lógicas não estão circunscritas apenas à Ride-DF, atingindo o oeste mineiro e o sudeste goiano, mas tendo chegado só recentemente à Ride-DF. Ao mesmo tempo, tem ocorrido a expansão metropolitana de Brasília, com a inclusão de novos municípios neste processo. Estes aparentam desenvolver a expansão também da estrutura de consumo interna ao quadrilátero, em um processo que, de certa forma, repete o ocorrido com as cidades-satélites. É assim que vêm surgindo aí subcentros ligados ao consumo, já possuindo importantes equipamentos de consumo que atendem não apenas ao municípios, mas a outros e mesmo a algumas porções do Distrito Federal; é, aparentemente, o caso de Valparaíso de Goiás, Águas Lindas de Goiás e mesmo Luziânia, sendo que para esta há também a influência do processo de reestruturação produtiva.

É dessa forma que se pode compreender que a antiga retórica da dependência dos municípios do Entorno em relação a Brasília, em uma relação de ligação pela contiguidade territorial e pela solidariedade (ou falta dela) horizontal, demanda ser relativizada, dado o surgimento de novas formas, novas funções a partir da incidência mais clara dos dois processos analisados. É possível, desta maneira, retomar e aí enxergar a perspectiva de uma região fragmentada em torno de lógicas próprias dos tempos atuais do capitalismo, nas quais as verticalidades, as solidariedades funcionais tornam-se importantes para seu entendimento, bem como espaços distantes. A Ride-DF, em que pese o valor de sua institucionalização, demanda incorporar, na ação de seus gestores, tais novas lógicas, sob pena da continuidade de ações e de um discurso descolado das dinâmicas espaciais.

Notas

- 1 Sob tal rótulo estão agregados os valores referentes à indústria de transformação e extrativa mineral, da construção e de serviços de utilidade pública.
- 2 Sob tal rótulo estão agregados os valores referentes aos serviços de transporte, armazenagem, correio, intermediação financeira, atividades imobiliárias, o próprio comércio e outros.
- 3 Os valores aqui se apresentam muito díspares em relação aos dados apresentados na seção anterior, de 1985 (Tabela 02), dadas as mudanças na metodologia de cálculo do IBGE e no encerramento e abertura de nova série de dados.

Referências

ALLEN, J; MASSEY, D; COCHRANE, A. **Rethinking the region**. Londres: Routledge, 1998.

ASCHER, F. **L'âge des métropoles**. Paris: L'aube, 2009.

BRASIL. **Lei Complementar nº 94**, de 19 de fevereiro de 1998. 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. Diário Oficial da União, Brasília, seção 1, 20 de fevereiro de 1998.

BRESSER-PEREIRA, L. C. O novo desenvolvimentismo e a ortodoxia convencional. **São Paulo em perspectiva**, vol. 20, n. 3, pp. 5-25, 2006. Disponível em <<http://www.seade.gov.br/wp-content/uploads/2014/07/v20n3.pdf>>Visto em junho de 2015.

DAVIDOVICH, F. O estado do Rio de Janeiro: o urbano metropolitano. Hipóteses e questões. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 21, 2010.

DUPAS, G. **Economia global e exclusão social**: pobreza, emprego, Estado e o futuro do capitalismo. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

ESTEVAM, L. A. **O tempo da transformação**: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás. 203f. Tese (Doutorado em Economia). Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1997.

FRANÇA, K. C. B. **Complexidade da região urbana GAB**: o fragmento Alexânia-GO. 189f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

FREITAG, P. B. **A institucionalização do planejamento regional de Brasília**: o Fundefe e o Pergeb sob a lógica da metropolização. 156f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

GOUVÊA, L. A. A Capital do controle e da segregação social. In: PAVIANI, A. (Org.). **A Conquista da Cidade**: movimentos populares em Brasília. Brasília: EdUnB, 1991.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1992.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Sistema IBGE de Recuperação Automática**. Disponível em <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Visto em fevereiro de 2016.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, pp. 133-148, 2011.

LIPIETZ, A. **Audácia**: uma alternativa para o século 21. São Paulo: Nobel, 1991.

MAGALHÃES, L. R. **Sertão planaltino**: cultura, religiosidade e política no cadinho da modernização (1950-1964). 299f. Tese (Doutorado em História). Faculdade de História, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2010.

MINISTÉRIO DO INTERIOR (MINTER). **II Plano Nacional de Desenvolvimento**: programa de ação para a Região Centro-Oeste. Brasília: MINTER, 1975.

MIRAGAYA, J. F. G. Dos bandeirantes a JK: a ocupação do Planalto Central brasileiro anterior à fundação de Brasília. *In*: PAVIANI, A; BARRETO, F. F. P; FERREIRA, I. C. B; CIDADE, L. C. F; JATOBÁ, S. U (Orgs.). **Brasília 50 anos: a capital e a metrópole**. Brasília: EdUnB, 2010.

OLIVEIRA, M. L. P. **O mercado imobiliário urbano na periferia do Distrito Federal**: um estudo de caso – a Cidade Ocidental. 211 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 1983.

PAVIANI, A. A metrópole terciária. *In*: PAVIANI, A. (Org.) **Brasília, ideologia e realidade**: espaço urbano em questão. Brasília: Projeto, 1985.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EdUSP, 2008 (1ª edição 1996).

SASSEN, S. **Cidades na economia mundial**. São Paulo: Estudio Nobel, 1991.

_____. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **Eure**, Santiago, v. 33, n. 100, pp. 9-34, 2007.

SCOTT, A. J; AGNEW, J; SOJA, E; STORPER, M. Global city-regions. *In*: SCOTT, A. J. (Org.) **Global city-regions: trends, theory, policy**. Oxford: Oxford University Press, 2001.

SOJA, E. Para além de Postmetropolis. **Revista da UFMG**, Belo Horizonte, v. 20, n. 1, pp. 136-167, 2013.

STEINBERGER, M. Formação do Aglomerado Urbano de Brasília no contexto nacional e regional. *In*: PAVIANI, A (Org.). **Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania**. Brasília: EdUnB, 1999.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL. **Municípios da Ride-DF**. Disponível em: <<http://www.sudeco.gov.br/web/guest/municipios-ride#>>. Visto em janeiro de 2016.

TORMIN, C. V. **Um lugar e suas raízes**: o pensamento político em Luziânia/GO. 125f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2004.

VASCONCELOS, A. M. N; GOMES, M. M. F. A metrópole de Brasília na transição demográfica brasileira. *In*: RIBEIRO, R. J. C; TENORIO, G. S; HOLANDA, F. (Orgs.) **Brasília**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.