

Gestão regional e metropolitana na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF): arranjo institucional, agentes e políticas públicas

Sergio Magno Carvalho de Souza

Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), Brasília, Brasil
smcsgeo@gmail.com

Resumo: O tema da política regional em Brasília tem origem no próprio processo de construção e consolidação da cidade, tendo em vista os impactos da implantação da Capital. Por outro lado, a questão metropolitana é mais recente, a partir da caracterização de Brasília como metrópole, marcadamente na década de 1980. A partir da constituição da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF), em 1998, houve a perspectiva da gestão dos temas metropolitanos de Brasília neste recorte espacial. Entretanto, este foi criado a partir de base legal e instituições próprias da política regional brasileira, o que tem criado claras dificuldades à gestão de uma política metropolitana. Este trabalho tem como objetivo analisar as questões regional e metropolitana existentes na Ride-DF a partir de seu arranjo institucional, especialmente em torno dos principais órgãos e políticas responsáveis por sua gestão. Os resultados apontam para uma clara contradição entre a base legal da Ride-DF e a atuação nas questões metropolitanas, haja visto o domínio legal da política regional de suas instituições e instrumentos, contribuindo para a pouca efetividade de ações em escala metropolitana na Ride-DF.

Palavras-chave: Gestão regional. Gestão metropolitana. Ride-DF.

Introdução

A partir do processo de construção da Nova Capital brasileira, o tema do desenvolvimento de sua região mais imediata se impôs, tendo em vista os impactos causados pela construção de Brasília. O governo federal buscou tratar a questão a partir de políticas que visavam, principalmente, a fixação da população dos municípios da “Região de Brasília” em suas localidades de origem, afim de reduzir os fluxos migratórios para o Distrito Federal. Mais recentemente, a partir da institucionalização da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF), tal recorte tem sido utilizado como referência para as políticas metropolitanas, estando, por outro lado, associada à política regional e suas instituições. Neste sentido, o objetivo deste trabalho é analisar as questões regional e metropolitana existentes na Ride-DF a partir de seu arranjo institucional, especialmente em torno dos principais órgãos e políticas responsáveis por sua gestão.

O tema regional, desde o problema das secas no Semi-Árido, tem feito parte da pauta de políticas do Estado brasileiro. Na década de 1980, em decorrência da perda do poder de

atuação deste motivado pela forte crise econômica, o tema regional perdeu fôlego, sendo retomado na década de 1990, com a preocupação em torno dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs) e, mais recentemente, com a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), com a preocupação em torno do desenvolvimento de recorte regionais inferiores às cinco macrorregiões tradicionais. Já o tema metropolitano tornou-se alvo das políticas públicas de formas mais intensiva em fins da década de 1960 e década de 1970, culminando na famosa, que delimitou as primeiras Regiões Metropolitanas do país. Após a Constituição Federal de 1988 houve uma proliferação na criação destas Regiões, ao mesmo tempo em que seus aparatos de gestão ficaram aquém do efetivamente necessário. Recentemente, com o Estatuto da Metrôpole (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 – BRASIL, 2015) há uma tentativa de tornar a gestão metropolitana mais dotada de instrumentos efetivos à gestão das Regiões Metropolitanas. De certa forma, numa análise histórica, os dois temas, embora imbricados, caminharam por caminhos distintos, tanto legalmente quanto institucionalmente, produzindo leis, instituições e instrumentos que pouco integram a atuação entre metrôpole e região no Brasil.

No caso de Brasília, a imbricação acima apontada e a pouca articulação do tema metropolitano-regional ganha contornos ainda mais complexos. Inicialmente, o tema do desenvolvimento regional atrelado à transferência da Capital Federal e sua construção foi alvo de programas como o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília (Pergeb), que visava promover o desenvolvimento dos municípios vizinhos à Brasília (e de uma região mais extensa), com a finalidade de controlar o processo de migrações para a Capital. Na década de 1980, com a conformação de Brasília como metrôpole (tal como reconhecido por Paviani, 1985), o tema regional teve sua importância reduzida, na esteira da própria perda de protagonismo do tema em nível nacional. Na década de 1990 foi instituída, por meio da Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998 (BRASIL, 1998), a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF), não sendo, por sua base constitucional, uma Região Metropolitana. Sua criação, por outro lado, foi pouco eficiente tanto no que tange ao tema metropolitano em Brasília, quanto na questão regional da cidade, por uma série de fatores, entre eles a crônica falta de recursos específicos para o desenvolvimento da região e a pouca articulação institucional existente. Dada esta ineficiência tanto no tema metropolitano quanto no regional, outros recortes têm sido propostos, como o da Área Metropolitana de Brasília (AMB), que abarcaria apenas os municípios partícipes da dinâmica metropolitana brasiliense. Entretanto, a AMB não goza de reconhecimento legal, o que dificulta a implantação de medidas efetivas, que estão, no atual momento, à cargo da Ride-DF. Além desta questão, é claro pela análise da bibliografia (inclusive da oficial) o reconhecimento da Ride-DF como sendo o espaço efetivo da

metrópole brasiliense e contendo a região de planejamento na qual deve o Estado atuar. Considerando suas origens e seu formato, vê-se a confusão existente entre o metropolitano e o regional na Ride-DF, o que demanda maior investigação sobre o tema, do ponto de vista institucional e da gestão.

Tendo em vista a discussão acima posta, o objetivo deste trabalho, conforme posto, é analisar as questões regional e metropolitana existentes na Ride-DF a partir de seu arranjo institucional, especialmente em torno dos principais órgãos e políticas responsáveis por sua gestão. O texto busca defender o argumento de que há uma confusão em torno do tema regional e metropolitano na Ride-DF, havendo atribuições próprias da política metropolitana sob gestão de órgãos ligados à política regional, o que ajuda, em partes, a explicar a baixa efetividade das ações de corte metropolitano na região.

Afim de concretizar o objetivo proposto, o texto, inicialmente, busca resgatar duas políticas de corte regional para Brasília, a partir de seus contextos e dos desdobramentos que ocasionaram no território: o Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal (Fundefe) e o Pergeb. Em seguida, passa-se a análise específica da Ride-DF, parte dividida em três: inicialmente é exposto o processo de criação desta região, seu arcabouço legal e as instituições responsáveis por sua gestão; num segundo momento, são expostas as lacunas existentes, especialmente em torno da questão metropolitana, que permanece ainda ausente de ações mais práticas para Brasília, sendo, ainda, analisado o arranjo proposto pela Área Metropolitana de Brasília, indicando suas potencialidades e limitações. A análise baseou-se no arcabouço jurídico que rege a Ride-DF, e alguns órgãos públicos (também em sua atuação), em especial: Ministério da Integração Nacional (MI), Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) e Ministério das Cidades (MCidades). Ao término seguem algumas contribuições para a discussão do tema metropolitano, bem como algumas sugestões em torno de tal política, além das reflexões finais.

A seguir, o texto busca resgatar brevemente os antecedentes da política regional em Brasília, a partir do Fundefe e do Pergeb.

Antecedentes da política regional para Brasília: o FUNDEFE e o PERGEB

Tendo em vista a proposta acima posta, a presente seção visa reconstituir o processo de gestão regional e metropolitana em Brasília a partir dos recortes e políticas propostas. Anteriores à Ride-DF, duas políticas/ programas buscaram atuar em nível regional em Brasília, tendo maior destaque: o Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal (Fundefe) e o Programa Especial da Região Econômica de Brasília (Pergeb).

Sobre o primeiro, o contexto socioeconômico no qual foi criado apontava, inicialmente, para os esforços de construção de Brasília como sede da Administração Pública Federal, em importante ação de incorporação do Centro-Oeste brasileiro ao capitalismo nacional. O processo de transferência da Capital se dá com base no discurso do desenvolvimento local promovido pela região que receberia Brasília, o que, segundo Magalhães (2010) foi responsável por mobilizar os municípios da região do chamado “Planalto Central” para auxiliar na construção de Brasília. A partir da instalação do canteiro de obras, muitos foram os impactos nos municípios vizinhos, especialmente pela construção de rodovias (com destaque para a BR 060, entre Brasília e Anápolis) e pela expectativa em torno do pretense desenvolvimento a ser gerado, o que reforçou as migrações para estes municípios. Em termos econômicos, a região era ainda dominada por uma agropecuária de baixa tecnificação, voltada à subsistência, possuindo as cidades funções de apoio à esta pequena produção e comércio (MIRAGAYA, 2010). No Distrito Federal a economia esteve centrada, num primeiro momento, no setor secundário, em função do imperativo de construção da cidade e seu canteiro de obras, passando, aos poucos, ao domínio do terciário, como havia sido planejada. Em termos demográficos, Vasconcelos e Gomes (2015) observam a predominância, à época, de uma população jovem, em sua quase totalidade de origem imigrante, atraída pela construção da cidade. As autoras apontam como principais origens dos fluxos as regiões Sudeste e Nordeste e o próprio Centro-Oeste. No caso dos municípios vizinhos à Brasília, a maior parte da população estava concentrada no espaço rural, possuindo maiores contingentes demográficos Formosa-GO, Luziânia-GO e Unaí-MG.

É neste contexto que, por meio do Decreto-Lei nº 82, de 26 de dezembro de 1966, é criado o Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal (Fundefe), tendo por finalidade “viabilizar obras de infraestrutura para suporte das atividades econômicas e sociais do Distrito Federal e região geoeconômica, como forma de contrabalançar os vultuosos investimentos aplicados com a interiorização da capital” (SEF-DF, 2016). Desta forma, o fundo foi constituído na perspectiva de promover investimentos nos municípios sob influência (ou afetados) pela construção de Brasília, visando evitar o alargamento da desigualdade entre eles. Entretanto, do ponto de vista prático, Freitag (2012) aponta a fragilidade deste instrumento como efetiva política de desenvolvimento regional para a região de Brasília. Inicialmente pelo fato de que a maior parte dos recursos acabou aplicada no próprio Distrito Federal. E, além disto, pelo fato de o Fundo não ter sido parte de um programa maior de desenvolvimento regional, nem ser atrelado a algum planejamento específico para isto.

Desta forma, os desdobramentos efetivos sobre o território do Fundefe foram muito reduzidos, repercutindo em poucos efeitos sobre o quadro do desenvolvimento regional da região de Brasília. Na realidade, a maior preocupação do governo no período estava com a questão própria da transferência da capital e menos com os efeitos regionais da realização da obra, o que aponta uma baixa preocupação com a formulação de uma política regional clara para a região.

Em relação ao Pergeb, o contexto socioeconômico de sua elaboração apontava, à época, para a consolidação de Brasília como Capital Federal por parte do governo militar, o que seria decisivo no processo de consolidação do perfil econômico da cidade. Além disso, o papel da cidade como centro político nacional é reforçado, ganhando peso a partir de uma maior atuação dos órgãos da administração pública federal. Em termos econômicos, o terciário de Brasília coloca-se como o setor de maior importância, na esteira do processo de consolidação da cidade. Ao mesmo tempo, nos municípios vizinhos, iniciam-se processos de urbanização mais claros, associados à existência de uma periferia goiana ao Distrito Federal, no qual o comércio e serviços locais acabam por prosperar. Em razão da atuação do Governo Federal visando incluir o Centro-Oeste como grande produtor nacional, alguns dos espaços vizinhos ao Distrito Federal passaram por um processo claro de modernização da atividade agrícola, com destaque para os municípios de Formosa-GO e Unaí-MG. Sobre a questão demográfica, Brasília manteve a tendência de atração de importantes somas de imigrantes, o que levou à permanência da cidade com perfil jovem, e impulsionou muito do seu crescimento urbano interno. Vasconcelos e Gomes (2015) apontam a manutenção de uma fecundidade na cidade acima da média nacional de então (década de 1970), revelando traços do polo atrator de imigrações que era, então, Brasília. Gouvêa (1991) observa que a atração de população se dava em função da esperança da população na obtenção de emprego, o que elevou a pressão sobre o uso da terra na cidade, levando mesmo o governo local a praticar política de restrição do acesso à terra.

A partir deste contexto, especialmente pelo rápido crescimento demográfico do Distrito Federal e da pressão que tal fator exerceu sobre o processo de urbanização que então ocorria (apoiado na criação de cidades-satélites visando “erradicar” invasões), passou a haver maior atenção à questão regional, dada a percepção de que o baixo desenvolvimento dos espaços próximos à Brasília levava a uma maior pressão demográfica sobre a cidade. Daí que, na esteira do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), foi elaborado o Pergeb. O surgimento deste Programa, além da escusa acima apontada, tem ligação ainda com o avanço da política regional sobre o Centro-Oeste, do qual a criação da

Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), em 1967, será um dos pontos altos.

Conforme brevemente posto, e em função das necessidades do desenvolvimento econômico nacional de então, havia a premissa geral de expansão da agropecuária moderna sobre o Centro-Oeste, em movimento que já vinha se concretizando no Sul do Brasil. Para tanto, o planejamento regional fez-se necessário. Neste sentido, o II PND define o Centro-Oeste a partir de dois nortes básicos para sua ocupação e integração à economia nacional: “a importância crescente como área produtora de alimentos; sua caracterização, a partir da criação de Brasília como entrada e via principal de ocupação da Amazônia” (MINTER; SUDECO, 1975, p. 73). A partir daí, o Pergeb se insere na perspectiva de “oferecer condições de desenvolvimento mais equilibrado e consentâneo com o da Capital da República, visando a integração periférica ao Distrito Federal ao processo de desenvolvimento regional” (MINTER; SUDECO, 1975, p. 100). Possuía como norte principal a atuação em núcleos urbanos definidos, alargando as infraestruturas existentes, além de conter ações específicas para setores como educação, saúde, desenvolvimento rural, entre outros. Inicialmente sua atuação foi organizada em torno de áreas-programa, podendo ser destacados: Eixo Ceres-Anápolis, cujos projetos visavam justamente a contenção e absorção de correntes demográficas; a área de influência das BRs 040 e 050, com ênfase na produção pecuária; o Vale do Paranã, cuja atuação tinha foco na cadeia leiteira; e a área de Paracatu, com ações voltadas a seu desenvolvimento agrícola. A atuação do programa visava, desta forma, gerar empregos nas cidades vizinhas de Brasília, além de promover a desconcentração de serviços e estruturas (FRANÇA, 2009). A partir de 1979, o Programa passou a adotar uma nova estratégia espacial, propondo três escalas de intervenção: a de contenção, o próprio Distrito Federal; a de transição e controle; e, por fim, a regional, voltada à dinamização dos eixos acima postos. A própria reorientação espacial dá o claro tom de “preservação” da Capital Federal dos imigrantes que para lá se dirigiam.

Entretanto, a aplicação do Pergeb foi bastante restrita, especialmente por conta de suas premissas conflitantes com outro programa contido no II PND e mais fundamental na estratégia de inclusão do Centro-Oeste brasileiro na rota da agropecuária moderna: o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (Polocentro). Este programa tinha como premissa básica a ocupação produtiva dos espaços dos cerrados, colocando o aparato governamental a serviço da atração e expansão da agropecuária moderna na região. Sua aplicação, entretanto, pressupôs processos de concentração de terras em espaços sob influência de Brasília, responsável pela liberação de população para engrossar as correntes de imigrantes que se dirigiam para a Capital Federal. Desta forma, a atuação do Polocentro (e das outras políticas de modernização do campo) ia no sentido oposto ao pregado pelo

Pergeb, de fixação do homem no campo e descentralização de empregos e oportunidades (CAVALCANTI; BARREIRA, 2011).

Por conta destes fatores e da perda de protagonismo da política regional a partir da década de 1980, muitas das ações previstas no Pergeb foram pouco executadas, tendo ele reduzida repercussão sobre o território. A política regional específica para a Região de Brasília ficou a reboque do pressuposto geral de modernização da agropecuária do Centro-Oeste, promovendo a modernização de parte do espaço produtivo desta região.

Quanto à política metropolitana, considerando a sua reduzida “oficialização”, há dificuldades em se estabelecer os marcos iniciais. O próprio reconhecimento do fenômeno metropolitano em Brasília ocorreu a partir da década de 1980, destacando-se o trabalho de Paviani (1985) neste sentido. Desta forma, em termos acadêmicos, houve o reconhecimento da questão metropolitana que emergia a partir da expansão urbana de Brasília, porém o reconhecimento como política efetiva somente viria a ocorrer mais tarde, com alguns elementos na Ride-DF e, mais claramente recentemente, por meio da AMB.

A gestão regional e metropolitana na RIDE-DF

A presente seção dedica-se a analisar o tema metropolitano em Brasília a partir da Ride-DF, especialmente a partir das lacunas existentes à possibilidade de uma efetiva gestão metropolitana, considerando a estrutura atual de gestão e os instrumentos disponíveis. Para tanto, inicialmente, é necessário melhor caracterizar o processo de criação da Ride-DF, além de seu arcabouço legal e suas instituições gestoras.

A Ride-DF: arranjo institucional, órgãos e políticas.

A Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF) foi legalmente criada a partir da Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998 (BRASIL, 1998). Sua formalização deu-se no contexto da discussão em torno da efetivação de alguma região de planejamento específica para o tema metropolitano em Brasília, haja visto a dificuldade na implantação de uma Região Metropolitana de Brasília, dada a inexistência de base constitucional para tanto. A discussão em torno da perspectiva metropolitana, conforme apontado, já era algo presente desde pelo menos a década de 1980. Entretanto, o texto constitucional, em seu artigo 25, §3º, permitiu a criação de Regiões Metropolitanas a partir de Leis Complementares estaduais, não prevendo a possibilidade de Regiões Metropolitanas interfederativas (BRASIL, 1988).

É nesse sentido, especialmente a partir da Brasília metrópole terciária (PAVIANI, 1985), com economia centrada no terciário da Administração Pública Federal e em franco processo de expansão metropolitana para além das fronteiras do Distrito Federal, que a Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan) foi favorável à implantação de um espaço metropolitano que abarcasse os seguintes municípios vizinhos à Brasília: Luziânia, Cidade Ocidental, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto, Águas Lindas e Planaltina (CODEPLAN, 1997). A Codeplan defendia que estes municípios eram os que possuíam vínculo com Brasília de caráter metropolitano.

Entretanto, a institucionalização de um espaço de planejamento e articulação para o Distrito Federal e seus vizinhos observou outros fatores. Inicialmente, há a própria questão da base constitucional da instituição desta região: ele se dá com base no art. 43 da Carta Magna, que prevê: “Para efeitos administrativos, a União poderá articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais”, o que deve ser feito por meio de Lei Complementar Federal. Desta forma, juridicamente, não foi constituído um ente específico para a gestão metropolitana, mas sim para o tema regional. Além disso, o desenho previsto na Ride-DF é bem mais amplo que aquele proposto pela Codeplan, contemplando os seguintes municípios (além do Distrito Federal)¹: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho 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. O mapa da Figura 01 representa a região abrangida pela Ride-DF:

Além da definição dos municípios da Ride-DF, a referida Lei Complementar 94/1998, que criou a Ride-DF, previa ainda a criação de um Conselho Administrativo para a coordenação das atividades na Região. O referido Conselho – Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Coaride) – teve sua primeira definição dada pelo Decreto nº 2.710, de 4 de agosto de 1998. Este previa uma composição baseada especialmente na estrutura da extinta Câmara de Políticas Regionais do Conselho de Governo da Presidência da República (onde ficou alojada, por um tempo, a Secretaria Especial de Política Regionais), contando ainda com a participação dos Ministérios da Fazenda, Planejamento e Orçamento, além de representantes dos Estados de Goiás e Minas Gerais, do Distrito Federal e dos Municípios. Com a criação do Ministério da Integração Nacional (MI), em 1999, a estrutura do Conselho migra para este órgão, que

¹ A abrangência de municípios que atualmente compõem a Ride-DF guarda muitas semelhanças com a escala de “transição e controle” do Pergeb, que, ao longo da década de 1980, acabou por ficar conhecida com o rótulo de Entorno de Brasília.

passa a realizar sua administração, realizando algumas de suas reuniões ordinárias. Em sua maioria, estas possuíram reduzido caráter deliberativo, incluindo itens de discussão sobre políticas públicas específicas para a região.

Municípios da Ride-DF

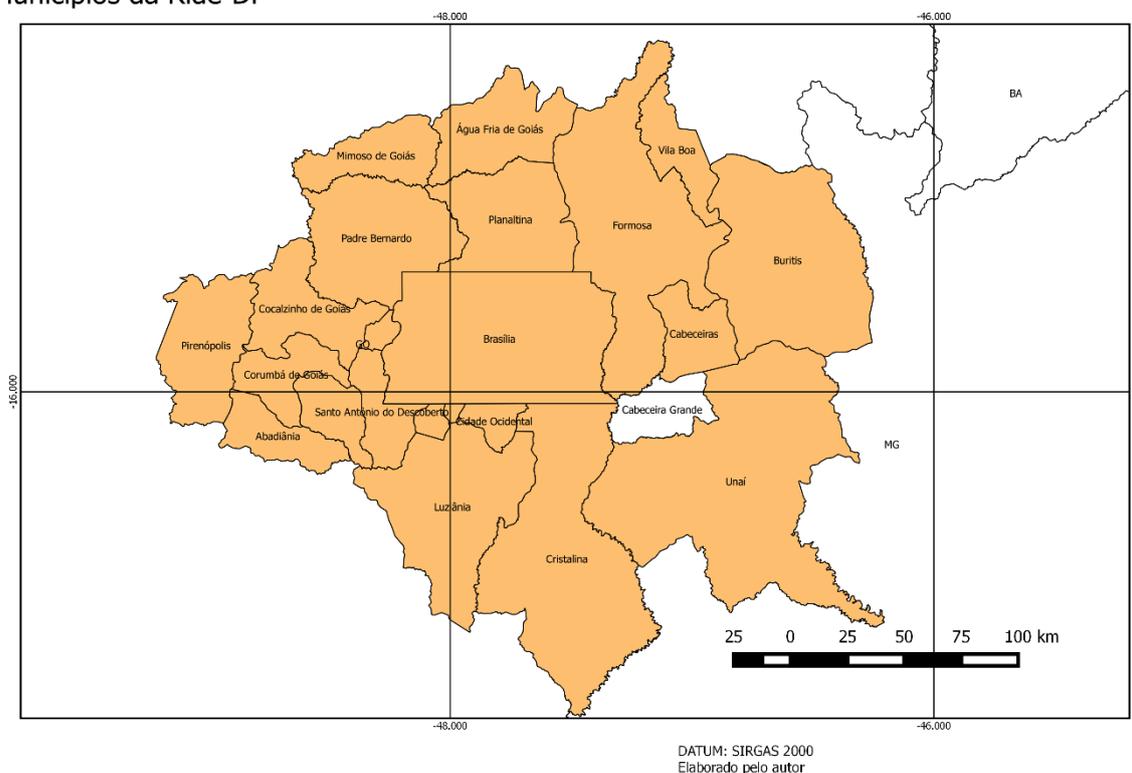


Figura 01 - Municípios da RIDE- DF

Ainda sob a gestão do MI, chegou a ser elaborado o Programa Especial para o Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal (Proride), em 2002. Este realizava uma leitura do espaço da Ride-DF a partir de anéis concêntricos, cujo critério de divisão estava no nível de integração com Brasília. Propunha uma série de ações para a região, com foco na melhoria dos serviços públicos, sintomático da questão metropolitana aí subjacente. Entretanto, o Programa jamais foi efetivamente implantado. Desta forma, a atuação do Ministério de forma efetiva em torno do desenvolvimento da região deu-se, de certa forma, à mesma moda do realizado com outros espaços regionais (e cuja tônica mantém-se ainda hoje): aplicação de recursos do Fundo Constitucional do Centro-Oeste (FCO) – voltado especialmente ao fomento do setor produtivo – e descentralização de recursos por meio de convênios, em geral oriundos de emendas parlamentares.

Com a recriação da Sudeco, em 2009, a estrutura do Coaride e a administração geral da Ride-DF passou à esta autarquia, vinculada ao MI. O Conselho transformou-se em órgão

colegiado da Superintendência, havendo, por força do Decreto nº 7.469, de 4 de maio de 2011 (BRASIL, 2011), a definição mais atualizada de sua composição, dominada por órgãos do governo federal: Ministérios da Integração Nacional (2 membros, além da presidência por parte do Ministro), Fazenda, Planejamento, Cidades, a própria Sudeco (o Superintendente e mais um membro) – permaneceram Governos de Goiás, Minas Gerais, Distrito Federal e Municípios com um representante cada.

Desta forma, o quadro atual imputa à Sudeco o papel principal de coordenação e de implementação de ações específica em relação à Ride-DF. A Sudeco foi recriada em 2009 por meio da Lei Complementar nº 129, de 8 de janeiro de 2009 (BRASIL, 2009), que prevê, entre as competências do órgão (art. 4º, inciso XVIII) o seguinte:

“observadas as orientações gerais estabelecidas pelo Ministério da Integração Nacional, gerenciar o Programa da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE, criado pela Lei Complementar no 94, de 19 de fevereiro de 1998, sendo vedada a utilização de recursos próprios, do FCO e do FDCO, sob qualquer forma ou finalidade, nos Municípios situados fora do Centro-Oeste;

Além desta competência, conforme dito, o Coaride passou a integrar a estrutura da Superintendência como um de seus órgãos colegiados (art. 5º, inciso II).

Quanto aos instrumentos de atuação da Sudeco, estes giram em torno das ações próprias da autarquia, em geral constantes em seu Plano de Ação (cujos recursos tem como fonte o Orçamento Gera da União), recursos que constituem seu orçamento anual, mas que tem origem em emendas parlamentares, e os recursos de dois fundos: o FCO, de origem constitucional e com recursos oriundos da arrecadação de impostos sobre renda e proventos, e o Fundo de Desenvolvimento do Centro-Oeste (FDCO), com recursos de origem orçamentária. Relativo aos dois fundos, sua aplicação dá-se de acordo com diretrizes próprias de Planos e Políticas ligadas ao tema regional: o Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRDCO) e a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR).

No caso específico da Ride-DF, esta, por ser considerada um espaço prioritário pela PNDR, conta com condições mais vantajosas para contratação dos recursos do FCO e FDCO. Entretanto, há vedação quanto ao uso destes (como para o setor público), sendo direcionados, conforme já adiantado, ao fomento ao setor produtivo. Em relação aos recursos de origem orçamentária, não há um fundo específico ou Programa (ainda que haja a previsão da elaboração e aplicação do Proride, o que nunca saiu do papel), levando a ações pontuais em temas específicos, geralmente de corte parecido com a atuação em outros municípios. No caso dos recursos de emendas parlamentares, estas visam a atender os

interesses específicos de parlamentares em suas bases eleitorais, não fazendo parte de um plano/ programa de maior vulto.

Assim, o que se vê, se forma geral, é uma atuação em torno da região, seja pelo MI, seja pela Sudeco, sem considerá-la efetivamente como espaço prioritário, digno de um programa específico voltado a seu desenvolvimento. Ademais, a atuação repete a tendência geral da política regional brasileira atual, atendendo a realização de obras específicas nos municípios ou o fomento a projetos muito atomizados, com baixa capacidade de promoção do desenvolvimento de forma mais encadeada. Essa atuação pulverizada, se repete na atuação dos Estados, especialmente de Goiás, havendo poucas iniciativas realmente efetivas das políticas regionais (o mesmo ocorrendo para a questão metropolitana).

É assim que se verifica uma atuação muito pautada em instituições e instrumentos próprios da política regional brasileira sobre temas metropolitanos, sendo estes pouco tratados, ou mesmo tratados por outras instituições (como no caso do Plano de Saneamento da Ride-DF, elaborado pelo Ministério das Cidades - MCidades). A próxima seção visa expor de forma mais claras as lacunas em torno da política metropolitana na Ride-DF.

As lacunas: a questão metropolitana na Ride-DF

Em termos de política metropolitana, quando de seu surgimento “oficial” em âmbito nacional, marcado pela edição da Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973 (BRASIL, 1973), Brasília ainda não figurava no cenário das Regiões Metropolitanas então instituídas. Como já apontado acima, a discussão da Brasília metrópole somente se tornou mais comum a partir da década de 1980, ainda que o processo de expansão urbana para além do Distrito Federal já tivesse em pleno curso à época da edição da referida Lei. Tal diploma previa um modelo centrado na figura do governo estadual e federal, dando enorme primazia às suas tecnoburocracias dentro do modelo previsto, com baixo ou nenhum protagonismo das prefeituras locais.

O tema foi retomado pela Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), que, diferentemente do previsto anteriormente, delega a competência para o reconhecimento das Regiões Metropolitanas aos Estados-membro, por meio de Lei Complementar (§3º do art. 25). Há um claro movimento de descentralização, esperando-se maior protagonismo dos governos estaduais frente o Governo Federal, tendo em vista o modelo previsto na LC 14/1973. Ao Governo Federal foi mantido o papel, dentro da política metropolitana, de apoio à programas e projetos específicos sobre o tema, porém de forma setorializada e sem um marco legal específico para tanto (já que a própria Constituição é silente a este respeito).

Aqui já havia um problema específico para o tema metropolitano em Brasília: como a instituição das metrópoles deveria ser realizada por meio de Lei Complementar Estadual e ainda não estava prevista a questão das Regiões Metropolitanas interfederativas, o Distrito Federal e seus Estados vizinhos não poderiam normatizar a criação de um ente metropolitano específico nesse sentido.

De certa forma, tal situação começa a ser modificada a partir da edição de alguns diplomas legais que passaram a tratar de aspectos específicos da gestão das cidades. Sem dúvida, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – BRASIL, 2001) é um marco neste sentido. Entretanto, tal lei restringiu sua atuação à escala do município e da gestão urbana aí circunscrita, não tendo se expandido para tratar do tema metropolitano. Tal lacuna somente foi preenchida a partir do Estatuto da Metrópole, recentemente aprovado (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 – BRASIL, 2015).

O Estatuto da Metrópole traz como principais pontos a possibilidade de criação de regiões metropolitanas (ou aglomerações urbanas) interfederativas, a partir de Leis Complementares aprovadas nas Unidades da Federação às quais pertencem os municípios. Além disso, diferentemente do que vinha ocorrendo, esta lei impunha a necessidade da observância de alguns requisitos mínimos em relação às leis complementares que instituem as regiões metropolitanas², especialmente no que tange à estrutura de governança e aos meios de controle social. Sobre a governança, a própria legislação aponta requisitos para sua estrutura básica, como a segregação entre instâncias executivas e instância colegiada deliberativa e sistema de alocação de recursos. Além disto, criou importantes instrumentos, sendo o de maior destaque (e obrigatoriedade de elaboração) o plano de desenvolvimento urbano integrado. Sobre a atuação da União, a lei prevê apoio desta à governança interfederativa, explicitando o apoio do Governo Federal aos Estados e municípios especialmente na implantação dos instrumentos – como os planos de desenvolvimento urbano integrados³.

Por fim, considerando a possibilidade de aplicação do disposto na lei às regiões integradas de desenvolvimento “que tenham característica de região metropolitana”, ficou aberta a possibilidade de aplicação do Estatuto à Ride-DF. Entretanto, quando da edição

² Com a possibilidade de criação das Regiões Metropolitanas a partir de lei complementar estadual, como previsto na Constituição Federal de 1988, houve um verdadeiro surto de criação destes entes regionais, por meio de leis complementares muito simples, em alguns casos – muitas apenas delimitavam quais municípios fazem parte da região metropolitana. Isto deu margem à criação de diversas regiões metropolitanas em espaços onde não se verifica o processo de metropolização (COSTA, 2013).

³ É importante considerar que o texto original previa a criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano Integrado (FNDUI) – sua criação foi alvo de veto presidencial. Tal fundo seria parte importante da efetivação de uma mais ampla política metropolitana no país, respondendo pelo financiamento de iniciativas, dentre elas o processo de planejamento e governança metropolitana.

original do texto, havia a previsão de criação de região metropolitana que abrangesse o Distrito Federal, dispositivo vetado pela então presidenta Dilma Rousseff. Dentre as justificativas para o veto, foi apontado que:

“Em relação ao Distrito Federal, o instrumento de cooperação federativa adequado é a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico - RIDE, prevista no art. 43 da Constituição. Está já foi, inclusive, criada pelo Decreto no 2.710, de 4 de agosto de 1998 – substituído pelo Decreto no 7.469, de 4 de maio de 2011 – que regulamenta a Lei Complementar no 94, de 19 de fevereiro de 1998 (Mensagem nº 13, de 12 de janeiro de 2015 – PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 2015).”

Desta forma, a possível criação de uma Região Metropolitana de Brasília encontrou nova barreira legal, devendo o tema, ao que indica a Mensagem mencionada, ser tratada no âmbito da Ride-DF. Como se viu, os instrumentos previstos no Estatuto da Metrôpole aplicam-se, “no que couber”, à Ride-DF; tal acepção, porém, é demasiado ampla e não tem a mesma força de obrigação da efetivação dos instrumentos previstos para as outras regiões metropolitanas. Muito por isto, não há a mesma pressão pela adequação atualmente posta para as outras regiões metropolitanas, o que tem levado o Estatuto à figura de letra morta para o caso de Brasília. De forma clara, a própria gestão da Ride-DF no âmbito da Sudeco, órgão vinculado ao MI – logo mais afeto à aplicação da política regional – influencia a que pouco seja efetivado em termo da criação e implantação dos instrumentos de governança metropolitana criados.

Ao se mencionar novamente o Ministério da Integração Nacional, é impossível não se pensar que há uma lacuna em torno dos instrumentos utilizados por este Ministério e aqueles em uso pelo MCidades. Tal comparação é útil tendo em vista o papel de administração federal existente hoje na Ride-DF. Uma forma de se verificar tal situação diz respeito às competências dos dois Ministérios em discussão, definidas, atualmente, pela Lei nº 13.341, de 29 de setembro de 2016 (conversão da Medida Provisória nº 726, de 2016 – BRASIL, 2016), conforme posto no Quadro 01.

A análise das competências aponta que ao MI estão dadas competências específicas em torno da política de desenvolvimento regional do país, além da gestão dos fundos regionais específicos (constitucionais ou não), da defesa civil, obras contas as secas e infraestrutura hídrica em geral, irrigação, ordenamento territorial e o tema da Faixa de Fronteiras. Já ao MCidades, suas competências giram em torno do tema do desenvolvimento urbano e de políticas urbanas setoriais, com destaque para a habitação, transportes urbanos, saneamento ambiental e trânsito.

Quadro 01 – Competências dos Ministérios da Integração Nacional e das Cidades

Ministério da Integração Nacional (MI)	Ministério das Cidades (MCidades)
a) formulação e condução da política de desenvolvimento nacional integrada; b) formulação dos planos e programas regionais de desenvolvimento; c) estabelecimento de estratégias de integração das economias regionais; d) estabelecimento das diretrizes e prioridades na aplicação dos recursos dos programas de financiamento de que trata a alínea <i>c</i> do inciso I do caput do art. 159 da Constituição Federal; e) estabelecimento das diretrizes e prioridades na aplicação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento da Amazônia - FDA e do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste - FDNE; f) estabelecimento de normas para cumprimento dos programas de financiamento dos fundos constitucionais e das programações orçamentárias dos fundos de investimentos regionais; g) acompanhamento e avaliação dos programas integrados de desenvolvimento nacional; h) defesa civil; i) obras contra as secas e de infraestrutura hídrica; j) formulação e condução da política nacional de irrigação; k) ordenação territorial; e l) obras públicas em faixas de fronteiras;	a) política de desenvolvimento urbano; b) políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito; c) promoção, em articulação com as diversas esferas de governo, com o setor privado e organizações não governamentais, de ações e programas de urbanização, de habitação, de saneamento básico e ambiental, transporte urbano, trânsito e desenvolvimento urbano; d) política de subsídio à habitação popular, saneamento e transporte urbano; e) planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano, urbanização, habitação, saneamento básico e ambiental, transporte urbano e trânsito; e f) participação na formulação das diretrizes gerais para conservação dos sistemas urbanos de água e para a adoção de bacias hidrográficas como unidades básicas do planejamento e gestão do saneamento;

Fonte: Lei nº 13.341/2016

A análise do Quadro 01 complementa aquela realizada no fim da subseção anterior, em relação às competências e instrumentos de atuação da Sudeco, órgão vinculado ao MI. Fica novamente nítido que a Sudeco tem possibilidades reduzidas de atuar como efetivo órgão metropolitano na Ride-DF, haja visto: a Ride-DF ter prevista para atuação em si apenas instrumentos próprios da política de desenvolvimento regional – o que está ligada à sua natureza legal não metropolitana; o fato de a Sudeco estar ligada ao ministério próprio do tema do desenvolvimento regional e, por conta disto, fazer uso dos instrumentos caros a esta política.

Algo que pode ser visto como uma tentativa no sentido de superar tais lacunas e buscar maior integração da atuação do Distrito Federal e do Estado de Goiás foi o reconhecimento, por parte da Codeplan (CODEPLAN, 2014), da Área Metropolitana de Brasília (AMB). Tal reconhecimento ocorreu em nível técnico, e apontou, entre outras coisas (e a partir de dados recentes sobre o mercado de trabalho e a mobilidade da população), que um menor número de municípios efetivamente possui ligação (ou participa da dinâmica) metropolitana com Brasília. Daí resulta um recorte menor que o da Ride-DF, englobando os municípios de Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso.

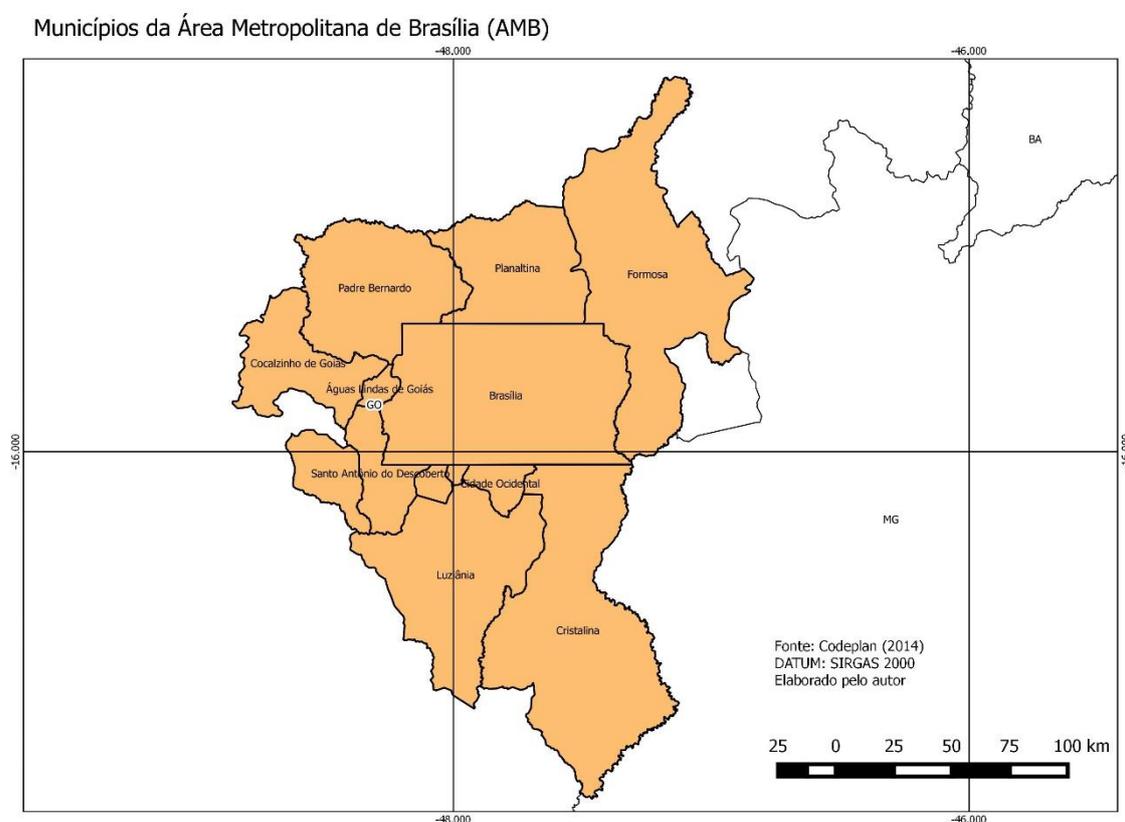


Figura 02 – Municípios da área metropolitana de Brasília

Apesar de tal reconhecimento, as ações em torno da AMB são ainda pouco efetivas, dado o não reconhecimento legal da região. Tal reconhecimento tem levado ao norteamiento de ações no âmbito da própria Codeplan, como a realização da Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) e outras ações pontuais. Por conta deste impedimento, não há um conselho ou órgão específico responsável pela gestão de políticas no âmbito da AMB. O que tem ocorrido tem se dado a partir de consorciamento público, tendo na experiência

atual do Consórcio Público de Manejo dos Resíduos Sólidos e das Águas Pluviais da Região Integrada do Distrito Federal e Goiás (Corsap DF/GO) um piloto em termos de cooperação na gestão de serviços públicos de interesse comum. Entretanto, mesmo esta experiência é baseada territorialmente na Ride-DF (na realidade houve a inclusão de municípios fora da definição desta região) e é ainda incipiente.

Assim, o não reconhecimento legal da AMB gera dificuldades no que tange à criação de uma região específica de planejamento para o tema metropolitano em Brasília que, como se viu, é apenas marginalmente tratado no âmbito da Ride-DF. O que poderia ser superado a partir de uma maior articulação das administrações do Distrito Federal e do Estado de Goiás tem apontado, por outro lado, para uma reduzida congruência de ações, especialmente em temas claramente metropolitanos e ainda sem horizonte de maior articulação, podendo ser destacados o transporte público urbano e metropolitano e o acesso a serviços como de educação e saúde. Pelo atual formato da política, especialmente a partir da “superestrutura” federal, o tema metropolitano em Brasília encontra-se claramente a descoberto, amparando apenas superficialmente pelos órgãos de desenvolvimento regional.

Considerações finais

O objetivo deste trabalho foi analisar as questões regional e metropolitana existentes na Ride-DF a partir de seu arranjo institucional, especialmente em torno dos principais órgãos e políticas responsáveis por sua gestão. Inicialmente foram retomados os primeiros esforços da política regional para Brasília, a partir do Fudefe e do Pergeb. No caso do primeiro, como se viu, sua atuação deu-se centrado apenas no financiamento de ações de desenvolvimento, com baixo impacto regional. No caso do Pergeb, sua atuação foi muito comprometida por não ter figurado como programa principal de desenvolvimento da região na década de 1970, que seguiu mais claramente os ditames de modernização agrícola contidas no Polocentro (conflitantes com o previsto no Pergeb). Neste primeiro momento o tema metropolitano era ainda marginal nas discussões, já que Brasília ainda não se caracterizava claramente como metrópole.

Com a Constituição Federal de 1988, a possibilidade de gestão regional e metropolitana de Brasília ficou legada à criação da Ride-DF, em 1998. A efetivação desta “região oficial”, tanto nas políticas de desenvolvimento regional quanto na metropolitana que aí se confundem, tem sido muito aquém das necessidades dos municípios vizinhos à Brasília. A região, ainda que considerada atualmente prioritária pela PNDR, nunca o foi de fato, recebendo menor atenção que o devido na política regional brasileira. Por outro lado,

como se viu a partir das competências do MI e MCidades, os instrumentos que poderiam efetivamente promover a gestão metropolitana desta região encontram-se sob o poder do segundo, ao passo que a gestão oficial está a cargo de um dos órgãos vinculados ao primeiro. Há, desta forma, uma desarticulação em torno da gestão metropolitana em Brasília, não tendo o órgão responsável por sua gestão os instrumentos propícios. Por outro lado, com a impossibilidade legal da criação de uma Região Metropolitana de Brasília, impõem-se dificuldades em torno da articulação entre os Governos do Distrito Federal e de Goiás, que acabam mediadas, de certa forma, pelo Governo Federal.

Considerando a permanência da questão e a porta fechada para uma região metropolitana institucionalizada (dado o veto presidencial ao Estatuto da MetrÓpole), uma possibilidade de superação seria a proposição de Emenda Constitucional específica que permitisse a criação de tal ente metropolitano (ou permitindo que o Distrito Federal pudesse integrar alguma, nos termos já previstos pelo próprio Estatuto da MetrÓpole), o que terminaria com as dúvidas legais. Obviamente, apenas a instituição de uma região metropolitana específica não seria a garantia da efetivação de uma gestão a nível metropolitano das funções públicas de interesse comum do Distrito Federal e dos municípios, mas possibilitaria uma atuação e cooperação mais claras por parte dos Governos do Distrito Federal e Goiás (algo já premente, dado o esforço de definição da AMB e criação do Corsap DF/GO). Por outro lado, à Ride-DF deveria caber um papel mais voltado ao desenvolvimento regional do tema, abrangendo sua escala para atuação junto à espaços mais amplos, especialmente do norte e nordeste goiano e noroeste mineiro, que claramente demandam ações neste sentido (CODEPLAN, 2013)⁴.

Considerando a dificuldade do processo legislativo que leva à aprovação de uma Emenda Constitucional, uma medida que pode ser mais efetiva e encontra-se mais à mão no momento seria uma aproximação mais clara entre MI e MCidades, com o eventual compartilhamento da gestão do Coaride e possibilidade mais clara da Sudeco em aplicar instrumentos próprios de desenvolvimento urbano e metropolitano no caso da Ride-DF.

Regional and metropolitan management in the integrated region of development of Brasília (RIDE-DF): institutional arrangement, agents and public policies

Abstract: The regional policy theme in Brasilia has its origins in the process of construction and consolidation of the city, considering the impacts of the Federal Capital's implantation. On the other hand, the metropolitan issue is more recent, emerging after the characterization of Brasilia as a metropolis, notably

⁴ Tal esforço legal já vem sendo feito (ainda que não com esta intenção), por meio de projetos de lei que visam alterar a composição da Ride-DF. O que se encontra em estágio mais avançado, no momento, é o Projeto de Lei da Câmara 102/ 2015 – no momento da redação deste texto, tal Projeto encontra-se pronto para a deliberação do plenário do Senado Federal.

in the 1980s. From the legal constitution of the Integrated Region of Development of Brasília (Ride-DF), in 1998, there was the perspective of the management of the Brasília's metropolitan themes in this spatial cutout. However, Ride-DF was created from Brazilian regional policy legal basis and institutions, which has created clear difficulties to the management of a metropolitan policy. This work has as its objective to analyse the regional and metropolitan issue in the Ride-DF from its institutional arrangement, especially about the principal legal institutions and policies responsible for its management. The results points to a clear contradiction between the legal basis of the Ride-DF and the action in the metropolitan issues, given the legal domain of its regional policy institutions and instruments which contributes to the poor effectiveness of actions in metropolitan scale in the Ride-DF.

Keywords: Regional management; metropolitan management; Ride-DF.

Referências

BRASIL. Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973. *Diário Oficial da União*, Brasília, seção 1, 11 jun. 1973.

_____. *Constituição* (1988). Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm, visto em setembro de 2017.

_____. Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998. *Diário Oficial da União*, Brasília, 20 fev. 1998.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. *Diário Oficial da União*, Brasília, 11 jul. 2001.

_____. Lei Complementar nº 129, de 8 de janeiro de 2009. *Diário Oficial da União*, Brasília, 9 de jan. de 2009.

_____. Decreto nº 7.469, de 4 de maio de 2011. *Diário Oficial da União*, Brasília, 5 de mai. de 2011.

_____. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. *Diário Oficial da União*, Brasília, 13 de jan. 2015.

_____. Lei nº 13.341, de 29 de setembro de 2016. *Diário Oficial da União*, Brasília, 30 de set. de 2016

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.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL (CODEPLAN). *Delimitação do espaço metropolitano de Brasília: estudo preliminar para subsidiar a criação da Região Metropolitana de Brasília*. Brasília: CODEPLAN, 1997.

_____. *Nota Técnica: A área de influência de Brasília e proposta de ampliação da RIDE do DF e Entorno*. Brasília: Codeplan, 2013. Disponível em: http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/desenvolvimento_regional/2013/NT_A_AREA_DE_INFLUENCIA_DE_BRASILIA_E_PROPOSTA_DE_AMPLIACAO.pdf. Visto em agosto de 2017.

_____. *Nota Técnica nº 1/2014. Delimitação do espaço metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília)*. Brasília: Codeplan, 2014. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/desenvolvimento_regional/2014/AMB%20-%20Nota%20Tecnica%20dez2014.pdf> Visto em agosto de 2017.

COSTA, M. A. Quarenta anos de regiões metropolitanas no Brasil: um breve balanço exploratório. In: COSTA, M. A; TSUKUMO, I. T. L (org.s). *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil*. Brasília: IPEA, 2013.

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.

GOUVEA, 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.

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; SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO CENTRO-OESTE (SUDECO). *II Plano Nacional de Desenvolvimento: Programa de ação do Governo para a Região Centro-Oeste*. Brasília: SUDECO, 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.

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

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Mensagem nº 13, de 12 de janeiro de 2015. *Diário Oficial da União*, 13 de janeiro de 2015.

SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA DO DISTRITO FEDERAL (SEF-DF). *Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal – Fundefe*. Disponível em <http://www.fazenda.df.gov.br/area.cfm?id_area=169>. Visto em agosto de 2017.

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. (org.s). *Brasília: transformações na ordem urbana*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

Sobre o autor

Sergio Magno Carvalho de Souza – Doutor em Geografia pela Universidade de Brasília e analista técnico administrativo da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), desempenhando aí também a função de Coordenador-Geral de Articulação, Planos e Projetos Especiais.

Recebido para avaliação em outubro de 2017.

Aceito para publicação em dezembro de 2017.