

O ESTADO E SUAS REGIONALIZAÇÕES: UMA REFLEXÃO A PARTIR DA REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO (RIDE-DF)

Sergio Magno Carvalho de Souza*
Instituto Federal de Brasília (IFB)

Resumo: O presente trabalho objetiva analisar o processo de institucionalização de regiões realizada pelo Estado, a partir do caso da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF). Tal análise surge no contexto da renovação ocorrida nos conceitos de território e região, considerando os efeitos da produção mais fragmentada do espaço, e sua relação com o Estado. Há, ainda, um histórico de baixa efetividade da atuação do Estado na Ride-DF, sugerindo tensões entre a região institucionalizada e os processos efetivamente em curso. Partiu-se da premissa de que a produção desta região absorve as características próprias do Estado brasileiro ao produzir regiões e de que ela reflete a pouca capacidade normativa do Estado em lidar com realidades regionais complexas, onde atuam múltiplos processos produtores da região e do território. Os resultados apontam para a institucionalização do espaço da Ride-DF a partir de um modelo rígido de ligação do Estado brasileiro com suas regiões, com dificuldades em considerar tanto o território quanto a região como fragmentados. Isso fica claro ao se perceber o espaço em análise como resultado da atuação de três processos principais: a expansão metropolitana de Brasília, a expansão da agropecuária moderna e a integração do eixo Brasília-Anápolis-Goiânia.

Palavras chave: Região; Regionalização; Território; Ride-DF.

THE STATE AND ITS REGIONALIZATIONS: AN ANALYSIS OF THE INTEGRATED REGION OF DEVELOPMENT OF BRASÍLIA (RIDE-DF)

Abstract: This work aims to analyze the process of institutionalization of regions performed by the State, having as example the case of the Integrated Region of Development of Brasília (Ride-DF). This analysis has as context the renewal of the concepts of territory and region, considering the effects of a more fragmented production of space, and its relations with the State. There is also a history of low effectiveness of State actions in Ride-DF, suggesting stress between the institutionalized region and the spatial processes in this region currently underway. This work has two premises: the production of this region absorbs the main characteristics of the Brazilian State in producing regions; this region reflects the low capacity of the State to deal with complex regional realities, in which multiple producing processes of the regions and territories operate. The results point to the institutionalization of Ride-DF as the result of a rigid model linking the Brazilian State and its regions, with difficulties in considering both territory and region as fragmented. This becomes clear by perceiving that the space under analysis is actually produced by three main processes: the metropolitan expansion of Brasília, the expansion of modern agriculture and the integration of the axis Brasília-Anápolis-Goiânia.

Keywords: Region; Regionalization; Territory; Ride-DF.

EL ESTADO Y SUS REGIONALIZACIONES: UNA REFLEXIÓN A PARTIR DE LA REGIÓN INTEGRADA DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL (RIDE-DF)

Resumen: El presente trabajo tiene como objetivo analizar el proceso de institucionalización de regiones realizada por el Estado a partir del caso de la Región Integrada de Desarrollo del Distrito Federal (Ride-DF). El referido análisis surge en el contexto de la renovación que ocurrió en los conceptos de territorio y región, considerando los efectos de la producción más fragmentada del espacio y su relación con el Estado. Sin embargo, hay un histórico de baja efectividad en la actuación del Estado en la Ride-DF, sugiriendo tensiones entre la región institucionalizada y los procesos efectivamente en curso. Se parte de la premisa de que la producción de esta región asimila las características propias del Estado brasileño al producir regiones y de que ella refleja la poca capacidad normativa del Estado en lidiar con realidades regionales complejas, donde actúan múltiples procesos productores de la región y del territorio. Los resultados señalan la institucionalización del espacio de la Ride-DF a partir de un modelo rígido de conexión del Estado brasileño con sus regiones y con dificultades en considerar tanto el territorio cuanto la región como fragmentados. Eso está claro al entender el espacio en análisis como resultado de la actuación de tres procesos principales: la expansión metropolitana de Brasília, la expansión agropecuaria moderna y la integración el eje Brasília-Anápolis-Goiânia.

Palabras-llave: Región; Regionalización; Território; Ride-DF.

*Doutor e mestre em Geografia pela Universidade de Brasília (2016 e 2010) e bacharel e licenciado em Geografia pela Universidade de Brasília (2007). Professor do Instituto Federal de Brasília (IFB), Campus Ceilândia. Endereço: CSB 07, lote 04 apto 210 – Ed Maison Esmeralda – Taguatinga, Brasília-DF. CEP: 72015-957. E-mail: sergio.carvalho@ifb.edu.br. ORCID: 0000-0002-2073-236X.

Introdução

No momento atual de globalização, duas categorias essenciais à Geografia têm passado por fortes modificações em suas concepções: o território e a região. A primeira, historicamente concebida a partir da sua associação com o Estado (ou com o Estado territorial), tem reconhecido novos agentes e novos processos responsáveis por sua produção, relativizando o papel do Estado (CATAIA, 2011), e fazendo emergir noções de uma multiterritorialidade, como em Haesbaert (2016). Já a segunda, passou de um entendimento de unidade/homogeneidade interna, para a ideia da região produzida a partir das múltiplas relações sociais (ALLEN et al, 1998), não sendo mais naturalmente existente, mas fruto da interação humana (logo artificial) junto aos fatos espaciais (HAESBAERT, 2014). Em ambos os casos, verifica-se um avanço conceitual causado pelo processo de fragmentação da produção do espaço, característico do momento atual, no qual o Estado tem tido seu papel relativizado. Por outro lado, não está claro ainda como o velho Estado territorial (que parece ser a forma da maior parte desses entes, ao menos em seu ordenamento jurídico) tem lidado com essas dinâmicas e qual o reflexo disso em algumas de suas ações, como a produção de regiões-programa para sua atuação.

No caso do Estado brasileiro, estão presentes algumas dessas questões quando da institucionalização de regiões metropolitanas e das regiões integradas de desenvolvimento, caso da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF). Criada a partir da Lei Complementar nº 94/1998, é fruto do acúmulo de algumas outras tentativas de gestão regional para Brasília, além da busca, naquele momento, de um arranjo para a gestão metropolitana da Capital Federal. Muito tem sido dito em torno da baixa efetividade das políticas públicas aplicadas com enfoque na Ride-DF (BEZERRA e SCARDUA, 2015; SAMPAIO et al, 2013), o que parece ser ponto pacífico; porém, há poucos trabalhos voltados à análise sobre até que ponto o fracasso da gestão e da aplicação de políticas públicas pode estar ligado ao modo como o Estado brasileiro produz suas regiões, o que toca também na forma como esse ente lida com o território.

A partir da problemática acima posta, o presente trabalho tem como objetivo analisar o processo de institucionalização de regiões realizada por um agente essencial de produção do espaço, o Estado, a partir do caso da Ride-DF. Parte-se da premissa de que a produção dessa região absorve as características próprias do Estado brasileiro ao realizar sua ação regionalizadora e de que ela reflete a pouca capacidade normativa do Estado em lidar com realidades regionais complexas, nas quais há atuação de múltiplos processos produtores da região e do território.

A fim de explorar o objetivo posto, é realizada

inicialmente, uma discussão em torno da evolução e das noções recentes sobre território e região e sua associação com o Estado, em especial a ideia do Estado territorial. Em seguida, são analisados alguns trechos da Constituição Federal de 1988, bem como do Estatuto da Metrópole e do decreto que institucionalizou a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), em busca de melhor compreensão sobre a previsão legal para a produção de regiões no Brasil (metropolitanas ou integradas de desenvolvimento). Por fim, passa-se ao caso da Ride-DF, analisando brevemente as políticas anteriores para o tema em Brasília, o contexto do surgimento desse arranjo, as ações daí decorrentes e o espaço regional resultante, sendo destacados os principais agentes produtores desse espaço, como contraponto entre a fragmentação do espaço e o normativo existente.

Território, Estado e Região

Iniciando a discussão a partir do território, dentre suas acepções mais clássicas, há a ideia de sua associação direta com o Estado, ocorrendo a confusão entre ambos (ou nos quais o território é posto como prolongamento do Estado)¹. Uma primeira perspectiva essencial neste âmbito é a de Ratzel, que sugere o solo não apenas como projeção material do Estado, mas como seu substrato essencial. Ratzel se aproxima das visões naturalistas ao sugerir a necessidade de uma porção do espaço como essencial para o desenvolvimento de uma dada sociedade (HAESBAERT, 2016). De uma certa forma, há uma retomada de tal perspectiva, em dicotomia com a ideia da proteção, realizada por Gottmann (1975). Ele aponta, historicamente, a visão do território pelo viés da proteção, daí sua imediata associação ao Estado, contrapondo-se à ideia do território como fator de desenvolvimento, que permeia as visões mais modernas acerca desse, em especial a partir dos avanços tecnológicos. Ainda que se possa considerar, como se verá à frente, que a ideia da pura associação Estado-território possui claros limitantes atualmente, há claros resquícios desse modelo na concepção do território, bem como na atuação do Estado. Cataia (2011) destaca o papel do Estado como principal autoridade política e militar, além de, em consonância com Santos (2011), apontar sua associação junto ao capital em sua reprodução globalizada.

A partir de tais visões sobre o atual papel do Estado, em especial a partir da perda de força da ideia do Estado territorial, Santos (2011) demonstra que tal processo é resultado de uma nova relação entre o território e o dinheiro. Anteriormente, o dinheiro (na verdade os vários dinheiros) estavam circunscritos aos territórios,

¹ Haesbaert (2016) aponta, ainda, no âmbito da raiz do uso da ideia de território, sua associação com visões naturalistas/biologistas desta categoria, nas quais o homem é visto como ser territorial e, por isso, demandante de uma porção específica do espaço para sua apropriação, igualando-se a outras espécies.

existindo em ampla variedade, tão variados eram os territórios. Na medida em que as trocas se ampliam, o dinheiro muda sua posição em tal relação, inicialmente associando-se ao Estado e, em seguida, suplantando-o e o colocando como parceiro (ou subalterno) em seu processo de expansão global. Por tabela, a ideia de um Estado-território passa a ser revista, na medida em que o dinheiro se torna o principal dos fluxos, operando na escala da rede e submetendo a política. O que poderia levar mesmo a uma desconsideração do território é contradito pelo próprio Santos (1998), ao falar do retorno do território (quase como sua revanche), ao considerar seu papel ativo na produção das ações: não se pode falar no fim da História, mas num período em que o território segue como categoria essencial.

Em tal quadro de transição da perspectiva do Estado territorial (ou do território-Estado, clássico da Geografia Política), há que se considerar outras perspectivas que melhor englobam essa nova realidade de fragmentação, por conta dos processos e da ascensão de novos atores. Uma primeira perspectiva a se considerar é a de Raffestin (1993), na qual o território é visto como produzido pelo homem – em contraposição ao espaço, que seria anterior a ele (a prisão original). A territorialidade é algo essencial à vida humana já que os homens tanto vivenciam a produção do território quanto as consequências desse processo. Os processos não podem ocorrer fora do território, não havendo desterritorialização, ainda que as territorialidades possam ser mais ou menos estáveis (as tessituras produzidas pelo poder econômico, por exemplo, são altamente instáveis). Assim, Raffestin propõe um modelo no qual o poder se materializa no território, não sendo mero receptáculo das ações da sociedade.

Além da contribuição de Raffestin, há a ideia de *território usado* (SANTOS, 2008; 2011; SANTOS e SILVEIRA, 2008). Milton Santos a propunha mesmo como o equivalente ao espaço geográfico, sendo resultado da ação humana sobre o espaço (primeira natureza). Santos (2008) concebe o espaço como sendo um sistema de objetos e um sistema de ações; os objetos, contudo, não são meras peças do espaço físico resultado das ações humanas, mas objetos-conteúdo, na medida em que sua produção retroage à ação humana, seja comunicando a ela uma simbologia própria, seja condicionando o sistema de ações. A ideia do uso do território prevê, assim, um papel ativo deste ao ser produzido, refutando a ideia de mero receptáculo ou apenas produto da ação humana. Cataia (2011) aponta tal perspectiva como essencial na consideração de outros agentes, vez que permite pensar o território para além do Estado.

É ainda importante considerar a proposta de Haesbaert (2016). Este autor propõe a perspectiva das multiterritorialidades, que visa se contrapor a ideia de uma desterritorialização e se refere à perspectiva da

convivência de múltiplas lógicas dentro de um mesmo território, em contraposição à perspectiva de um território monolítico. Ocorre a contraposição do território-rede em relação ao modelo mais conhecido, do território-zona. Haesbaert aponta ainda que esta é uma característica própria dos tempos atuais, já que cada período permitiu a produção de uma forma específica de território. Por outro lado, ele aponta que tal modelo não se expande a todos os territórios, sendo muito presente em espaços cosmopolitas, como as grandes metrópoles.

Nesse contexto, resta ainda questionar qual relação permanece entre o Estado e território. Conforme antes posto, Cataia (2011) aponta a permanência da autoridade política e militar. Indo mais além, cabe considerar, para a presente análise, qual relação político-jurídica permanece. Antas Jr (2005) propõe a relação entre território e norma, na medida em que ambos têm o poder, de certa forma, de “congelar” o quadro social da qual foram oriundos, ao menos por algum tempo. Dessa forma, o território e a norma se igualam como base das ações futuras, como suas condicionantes, dando norma a mesma propriedade enxergada na ideia do uso do território: não é apenas objeto (e Antas Jr a coloca como objeto técnico), mas objeto-conteúdo. Em tal relação, o autor nega ainda a perspectiva no monismo jurídico do Estado, em favor de, no tempo atual, um pluralismo jurídico, considerando as outras juridicidades geradas por outros atores, como as grandes corporações internacionais. Para o caso brasileiro, Antas Jr aponta que tal relacionamento ocorre com base no nosso sistema jurídico, de origem romano-germânica, que tem como características, entre outras: formalismo, base em legislações de repercussão geral, alto caráter prescritivo (previsão de casos abstratos) e componente repressivo. Tal modelo de Estado tem fortes ligações com o modelo europeu de Estado, cuja força maior encontra-se no ente central do sistema político (em nosso caso, a União). O federalismo, um dos componentes territoriais das normas, aparece no Brasil como um meio caminho entre o modelo estadunidense, mais descentralizado, e o europeu, mais centralizado.

É necessário ainda considerar a forma como o Estado transpõe isso para a região, retomando o debate sobre regiões e regionalizações. O debate aponta para um processo relativamente similar ao ocorrido com o território: as visões anteriores sempre buscaram a perspectiva da região una, sendo papel do geógrafo o mero reconhecimento técnico de sua existência – Berry (1968), por exemplo, sugere que isso seja feito por meio da teoria de campos (*field theory*). Ainda no pensamento marxista mais clássico sobre a região, havia a ideia de sua produção a partir da propagação geográfica da divisão do trabalho, porém, com caracteres de homogeneidade interna (LIPIETZ, 1988). Com o processo de globalização e nova organização do espaço, chegou-se mesmo a cogitar o fim da região, ou uma perspectiva desta como pura produção simbólica (ALBUQUERQUE JR, 1999).

Entretanto, tal como o território, novas perspectivas vêm sendo formuladas com o fim de compreender o lugar dessa categoria na atualidade.

Em uma perspectiva que enfatiza o modelo espacial de organização da economia atual, Veltz (1996) parte da consideração de que essa se constitui em formato de arquipélagos: diferentemente do modelo clássico, no qual a economia se expandia de forma zonal pelo território, ela tende a combinar, no momento, diversas tipologias espaciais – pontuais (polos), matriciais (redes) e zonais. Dessa forma, a economia tende a tornar os territórios mais fraturados, apontando para a tendência à formação de regiões nas quais prevalece a heterogeneidade.

A proposta de Veltz encontra forte ressonância no proposto por Santos (1998; 2008), ao abordar a organização do espaço a partir das *horizontalidades* e *verticalidades*. Ele trata, assim, de separar o processo de produção dos espaços regionais a partir de solidariedades com o local (horizontalidades) e de formas de solidariedade com lógicas externas à região (verticalidades). No presente momento, em especial nos espaços de modernização do capitalismo e com forte apoio da máquina estatal, tem prevalecido, em tais espaços “luminosos” da modernização, as lógicas verticais de produção dos espaços regionais.

Allen et al (1998), em sua análise dos efeitos do neoliberalismo sobre a região londrina, apontam, inicialmente, que o espaço social precisa ser compreendido a partir das relações sociais aí estabelecidas. Assim, a região é delimitada a partir justamente disto: das relações sociais responsáveis pela produção do espaço aí existentes, sejam essas relações internas ou externas. A multiplicidade de relações existentes cria diversos formatos de superfície, relativizando o modelo de região homogênea. Além da questão das relações sociais, a formação de identidades e a política são também postos como responsáveis por processos de regionalização.

Mais recentemente, Haesbaert (2014) propôs a compreensão das regiões como *artefatos*: são, por um lado, fruto do artifício humano de buscar compreender e organizar a produção do espaço, sendo, ao mesmo tempo, um fato, por estarem apoiadas na realidade da organização espacial (nos “fatos”, nas realidades espaciais). Tal visão coloca-se, assim, como considerando a crítica à ideia das regiões como produção a partir das identidades criadas a respeito do espaço (como em ALBUQUERQUE JR, 1999, e, em partes, em ALLEN et al, 1998), porém respaldada, por outro lado, no estudo dos elementos de unidade existentes em uma determinada porção do espaço. Além disso, tal visão abarca em si a possibilidade de múltiplas regiões e múltiplas intenções ao se regionalizar: não existem regiões absolutas, mas regiões construídas, produzidas pela dinâmica dos artifícios humanos (e suas várias finalidades) e

da espacialização efetiva dos fenômenos.

Trazendo para a lógica da atuação do Estado sobre suas regiões, há a reflexão de Raffestin (1993) sobre o tema das *regiões-programa*. Ele coloca a região como tema constantemente perseguido pelo Estado, que busca dar uniformidade a porções de seu espaço. Porém, o que acaba ocorrendo é uma limitação meramente formal, sem base material-real que faça sentido. Não há uma territorialidade específica nesses espaços produzidos. Há uma multiplicação de regiões e de regionalizações nas quais o Estado se apropria da polissemia do termo, não praticando política regional de forma efetiva.

O debate aponta, assim, para a modificação das concepções acerca do território e da região a partir da fragmentação espacial ocasionada pela ampliação das trocas no capitalismo e a territorialidade que a isso corresponde, favorecendo lógicas não zonais. A próxima seção busca analisar como o ordenamento jurídico brasileiro lida com o processo de regionalização, considerando seu modelo prescritivo.

O Estado Brasileiro e o processo de regionalização: breve análise do ordenamento jurídico

Considerando a questão da regionalização, para o caso das regiões metropolitanas, verifica-se dispositivos na própria Constituição Federal. Para o mesmo tema, há ainda o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015), que buscou balizar algumas das ações em torno da institucionalização e gestão das regiões metropolitanas. Santos (2018) aponta o texto constitucional de 1988 como sendo um marco essencial no processo de institucionalização dessas regiões (sendo precedido por sua primeira instituição, na década de 1970, por meio da Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973), na medida em que houve o repasse do tema à esfera estadual.

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

(...)

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. (BRASIL, 1988)

A análise do texto pode partir, inicialmente, do local onde ele se coloca, considerando o conjunto do texto

constitucional. O trecho mencionado está inserido no Título III, “Da Organização do Estado”, no Capítulo referente à descrição das competências dos Estados-membros da federação. Como se pode ver no trecho acima, as regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões são constituídas de “agrupamentos de municípios limítrofes”, sendo expressa, dessa forma, a previsão de que a região resultante tenha um modelo mais próximo ao da região-zona (território-zona). Por outro lado, não há limitação específica sobre os critérios para a formulação de tal zona, sendo este puramente o político: aquele que a lei complementar estadual impor.

Desse período, até a edição do Estatuto da Metrópole, houve a produção em série de regiões metropolitanas, algumas delas a partir de leis complementares estaduais nas quais havia apenas a enumeração dos municípios que fariam parte de tal região, sem maiores detalhes em torno da gestão metropolitana e seu financiamento. Visando justamente dar maior padrão ao formato de institucionalização das regiões metropolitanas (e das regiões correlatas previstas na Constituição Federal), foi editado o Estatuto da Metrópole, em 2015, que prevê o seguinte:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – aglomeração urbana: unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais Municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas;

(...)

VII - região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

VIII - área metropolitana: representação da expansão contínua da malha urbana da metrópole, conurbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo, especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território; (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)” (BRASIL, 2015)

O art. 2º do Estatuto, em suas definições, deixa de forma muito clara que os entes a que pretende reger mantém a ideia de regiões contínuas, tendo em vista a manutenção da perspectiva de “municípios limítrofes” (aglomeração urbana e região metropolitana), bem como de “expansão contínua da malha urbana” (área metropolitana). A metrópole é vista, nesse sentido,

como um contínuo, como mancha que se expande pelo território e, politicamente, expressa-se por meio dos municípios que atinge.

Outro ponto essencial modificado pelo Estatuto da Metrópole (e alvo de controvérsias, como aponta SANTOS, 2018²) diz respeito aos critérios para a instituição das regiões metropolitanas. Há a imposição de outro critério que não apenas o político, a partir da previsão da realização de “estudos técnicos” sobre o espaço a ser regionalizado, sugerindo algum controle técnico sobre a delimitação destas regiões:

Art. 3º Os Estados, mediante lei complementar, poderão instituir regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, constituídas por agrupamento de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

(...)

§ 2º A criação de uma região metropolitana, de aglomeração urbana ou de microrregião deve ser precedida de estudos técnicos e audiências públicas que envolvam todos os Municípios pertencentes à unidade territorial. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018) (BRASIL, 2015)

Finalmente, o mesmo diploma legal prevê, em seu art. 22, que “as disposições desta Lei aplicam-se, no que couber, às regiões integradas de desenvolvimento que tenham características de região metropolitana ou de aglomeração urbana”. Há, assim, uma expansão do previsto no Estatuto para o caso das Rides, porém de forma facultativa (“no que couber”).

Em relação ao tema regional, de forma mais específica, o texto constitucional reserva um título específico para o tema, “Das Regiões”, contido no mesmo Título do tema das regiões metropolitanas (“Da Organização do Estado”), porém em Capítulo diferente: “Da Administração Pública”. Neste sentido, a questão regional é bem localizada como assunto administrativo do Estado brasileiro, não havendo possibilidade de ser considerada acima dos entes federativos ou de se inserir na autonomia destes.

Art. 43. 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.

§ 1º Lei complementar disporá sobre:

2 Santos (2018) aponta haver um quantitativo relevante de estudiosos que apontam possíveis inconstitucionalidades no Estatuto da Metrópole, em virtude de seu possível teor inovativo em relação à Constituição Federal. O caso dos critérios para a criação das regiões metropolitanas é um dos pontos passíveis de questionamento. Por outro lado, considerando o princípio da constitucionalidade aparente (presunção constitucional) das leis e a não provocação ao Supremo Tribunal Federal (STF) para que se manifeste sobre o tema, os dispositivos dessa lei seguem valendo.

I - as condições para integração de regiões em desenvolvimento;

II - a composição dos organismos regionais que executarão, na forma da lei, os planos regionais, integrantes dos planos nacionais de desenvolvimento econômico e social, aprovados juntamente com estes. (BRASIL, 1988)

O texto constitucional fala na perspectiva de “um mesmo complexo geoeconômico e social”. O termo que se pode enfatizar é “complexo”, sendo que a própria prática do Estado (como se verá à frente na análise da PNDR), aponta para uma região contínua, no modelo de região-zona. Este termo, além disso, remete à ideia de uniformidade, homogeneidade das regiões, aludindo à regionalização por características comuns, compartilhadas.

Ainda sobre a questão regional, há o Decreto nº 9.810, de 30 de maio de 2019 (que atualizou o antigo Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007), que institucionalizou a PNDR e prevê o seguinte:

Art. 5º A PNDR possui abordagem territorial, abrangência nacional e atuação nas seguintes escalas geográficas:

I - macrorregional - correspondente ao recorte geográfico das grandes regiões brasileiras, com prioridade para Norte, Nordeste e Centro-Oeste, com vistas a reduzir as desigualdades inter-regionais; e

II - sub-regional - correspondente ao recorte territorial em áreas prioritárias da PNDR, estabelecido para a atuação estatal coordenada, com vistas a reduzir as desigualdades intrarregionais. (BRASIL, 2019)

O trecho demonstra a manutenção da perspectiva das “grandes regiões brasileiras”, com a manutenção da clássica divisão do IBGE para as cinco macrorregiões. No caso da escala sub-regional, fala-se em “áreas”. Novamente, não se vislumbra a possibilidade de atuação do Estado a partir de outras lógicas espaciais que não a zonal.

Portanto, ainda que talvez mais explicitamente no caso da política metropolitana (com a repetição da ideia dos “municípios limítrofes”), o ordenamento jurídico nacional para os temas metropolitano e regional tem como base a perspectiva da região como zona, estabelecendo relação com ela a partir de um território concebido da mesma forma. No caso da política metropolitana, a base está claramente no município, ao passo que na política regional fala-se em “grandes regiões” ou em “complexos geoeconômicos e sociais”³. Há a clara presença de um

modelo legal abrangente, próprio do sistema jurídico brasileiro (romano-germânico), no qual a norma dá a base da ação futura, não tendo o papel meramente passivo.

Estabelecida a questão sobre como o Estado brasileiro atua em sua ação regionalizadora em âmbito mais geral, a seção seguinte trata do caso concreto da Ride-DF.

O caso da região integrada de desenvolvimento do Distrito Federal e entorno (Ride-Df)

Antes de avançar à análise da constituição da Ride-DF como região institucionalizada pelo Estado, é necessário considerar alguns antecedentes sobre o tema para o caso de Brasília. Nesse sentido, a partir da transferência da Capital, num primeiro momento, o interesse maior recaiu sobre a questão regional, tendo em vista a própria construção de Brasília ter a intenção de promover, em escala mais ampla, a integração do território nacional e, em escala local, o desenvolvimento de uma região então considerada um vazio demográfico.

Em tal contexto, duas políticas de corte regional foram produzidas a partir da implantação da Nova Capital. A primeira foi a criação do Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal (Fundefe), em 1966 (Decreto-Lei nº 82, de 26 de dezembro de 1966), que previa atuação na área impactada pela cidade, em especial na já então delimitada Região Geoeconômica de Brasília. Como aponta Freitag (2012), tal Fundo nunca se pautou por um programa/plano de desenvolvimento mais claro, atuando apenas como mecanismo de financiamento de algumas iniciativas – como no setor agropecuário –, porém sem maiores consequências para o desenvolvimento do seu espaço de atuação.

A outra política gestada para tal fim foi o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília (Pergeb), surgido como desdobramento do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), em 1975. Tinha como objetivo declarado oferecer um desenvolvimento mais “equilibrado” entre Brasília e sua região. Para tanto, partia de uma atuação em torno de áreas-programa, que abarcavam seu espaço de abrangência, com diretrizes específicas para cada uma delas (MINTER; SUDECO, 1975). No fim da década de 1970, o Programa muda sua forma de atuar, a partir de uma sub-regionalização: Brasília, como região de contenção; o Entorno do Distrito Federal, como zona de amortecimento; os outros municípios de Goiás e Minas Gerais, como zonas de dinamização (que pode ser visualizada na Figura 01). Ficava claro o intento, a partir daí, de reduzir as migrações para Brasília, visando fixar o homem no campo.

Ainda na esteira do II PND, e mesmo não sendo diretamente voltado para o fato regional criado por Brasília,

3 A ideia dos “complexos geoeconômicos” é uma permanência da ideia de região presente em alguns programas do Governo Federal para o tema, em especial o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975), que continha como um de seus desdobramentos programas como o Pergeb – Programa da Região Geoeconômica de Brasília.

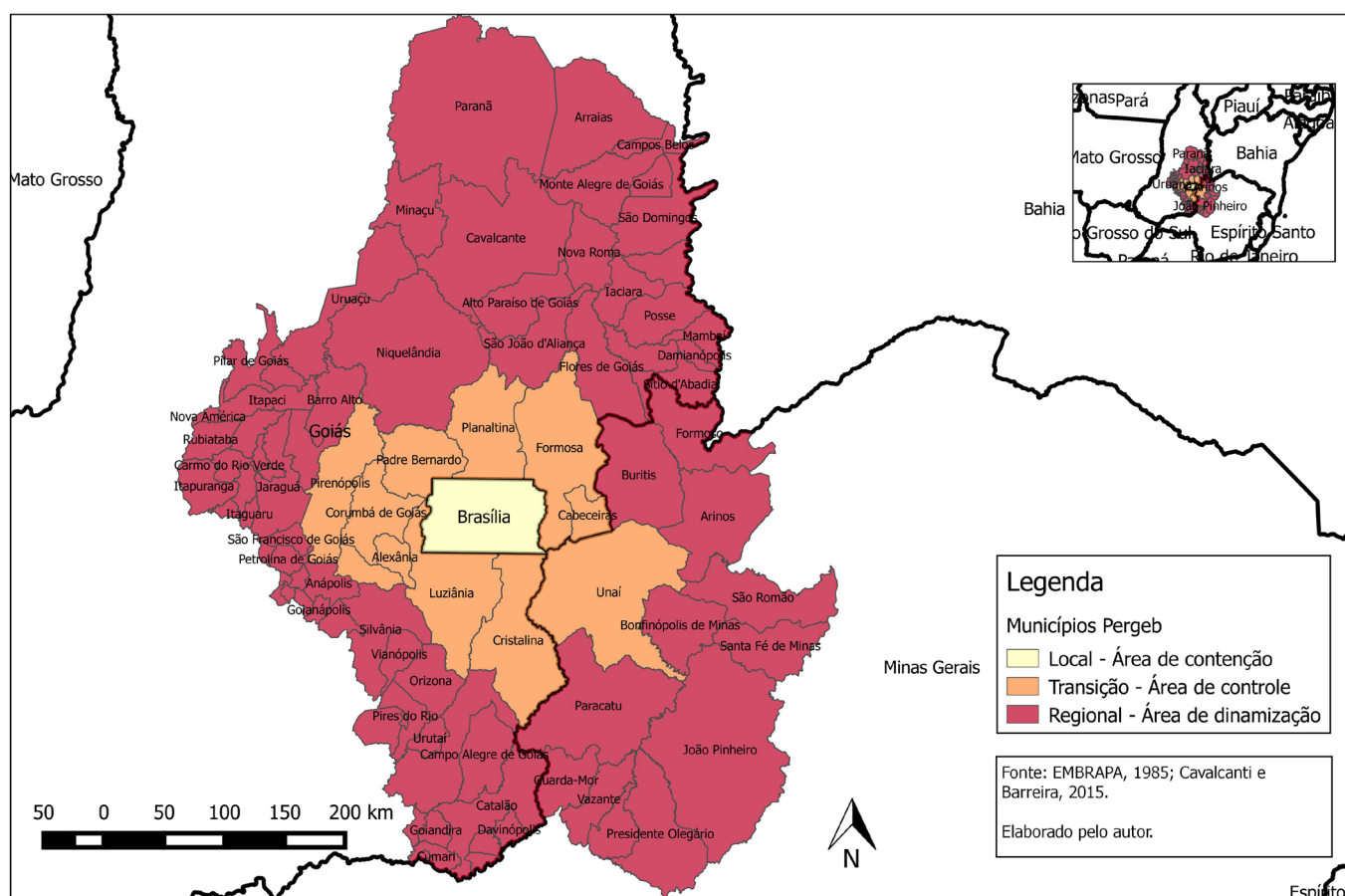
teve importância o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (Polocentro). Este previa a inclusão do Centro-Oeste no cenário produtivo nacional por meio de estímulos à implantação da agropecuária moderna, abrangendo tanto os aspectos creditícios quanto a tecnologia necessária. Cavalcanti e Barreira (2011) apontam para a pouca efetividade do Pergeb dado sua base de atuação diferenciada em relação ao Polocentro, que terminou por se impor: este último

programa tinha atuação que ia na contramão da ideia de fixação do homem no campo.

Como principais desdobramentos dessas políticas, em especial do Pergeb e do Polocentro, ocorre a implantação, em sua região de atuação, da agropecuária moderna, cujos primeiros focos ocorreram nos municípios de Unai-MG, Formosa-GO e Luziânia-GO. Considerando a totalidade do espaço regional que se ia produzindo, é essencial considerar

Figura 1

Municípios do Pergeb, por escala de atuação do Programa (de acordo com a divisão político-administrativa de 1980)



Fonte: EMBRAPA, 1985; Cavalcanti e Barreira, 215. Elaborado pelo autor

também como processo produtor de tal espaço, a expansão urbana de Brasília que, a partir da segunda metade da década de 1970, começa a ganhar um traço de expansão metropolitana. Isto ocorre a partir do avanço da expansão urbana brasiliense sobre o território dos municípios goianos limítrofes, em especial ao sul (Luziânia-GO). O modelo urbano que se ia expandindo correspondia ao que Paviani (1987) chamou de "polinucleamento", com amplos vazios urbanos, o que permitia um processo rápido de expansão e ocupação de novos espaços. Paviani (1985) caracteriza, ainda, a metrópole que ia surgindo como uma metrópole terciária, na medida em que sua evolução era diferenciada do modelo clássico metropolitano, marcando a primazia quase sempre presente do terciário.

aprovação da Constituição Federal, o quadro regional de Brasília apontava para a evolução de dois macroprocessos: a implantação da agropecuária moderna e a expansão metropolitana em seus primórdios. Ia se montando um quadro regional já fragmentado, porém, até o momento, ocasionado por uma preponderância da ação tecnocrata do Estado (contraditória em si, ao se considerar a diversidade de objetivos entre programas como Pergeb e Polocentro), ação essa que também era a regionalizadora de então. A Constituição Federal, como se viu, transferiu tal poder para o político, com menor mediação técnica.

O contexto que iria levar à formalização da Ride-DF apontava ainda para a adesão ao modelo neoliberal de regulação da economia, com a progressiva redução da atuação do Estado, o que impactou as políticas territoriais,

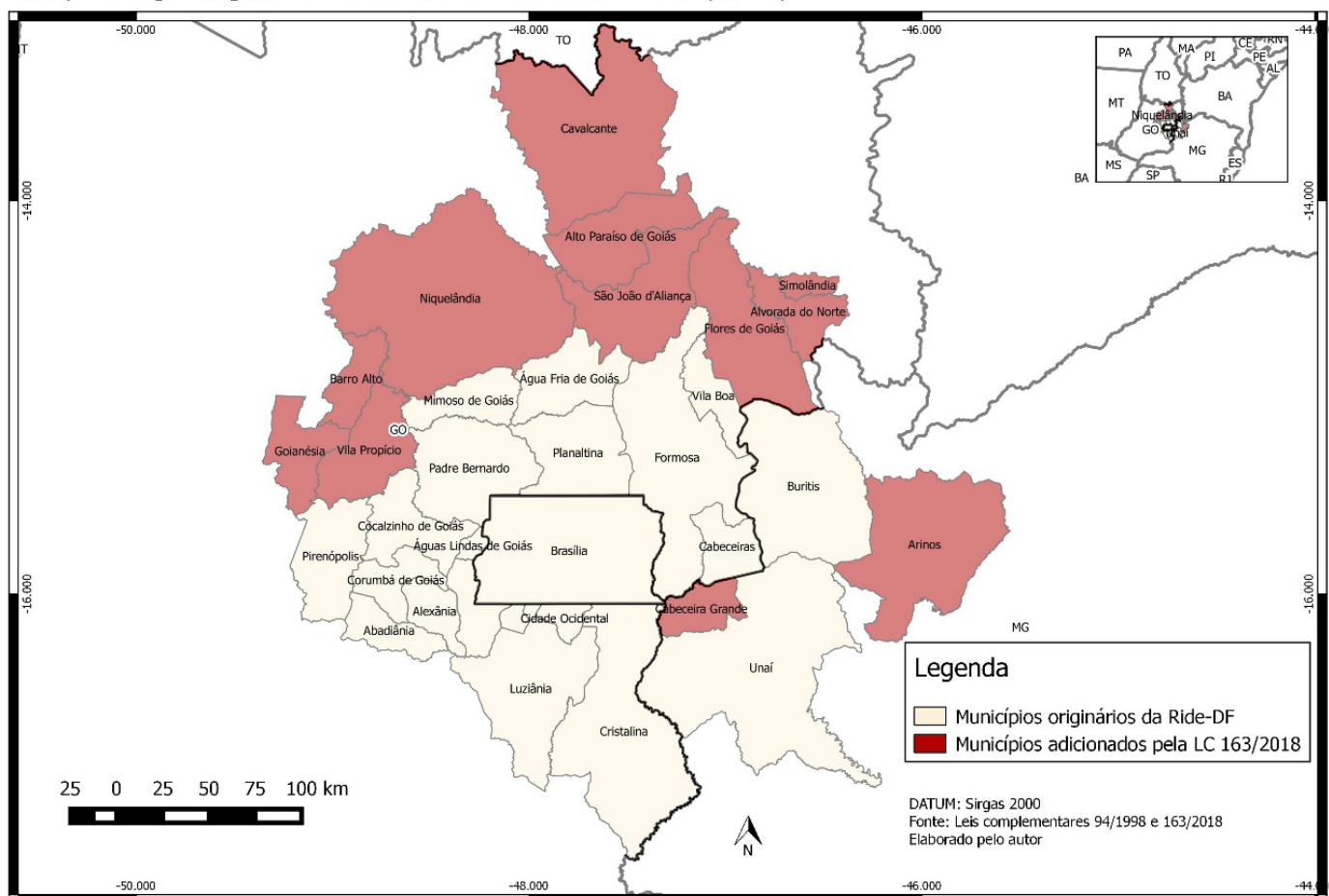
em especial as políticas regionais. É assim que, desde o fracasso em torno da efetividade do Pergeb, houve um grande hiato em torno de uma política regional local, ao mesmo tempo em que o tema metropolitano ganhou força, por conta da evolução da expansão metropolitana brasiliense. A medida de tal preocupação pode ser dada a partir do esforço de discussão e proposição sobre o tema realizado pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan), ao estudar e sugerir a criação de um espaço que fosse efetivamente correspondente ao fenômeno metropolitano (CODEPLAN, 1997).

Entretanto, a formalização da Ride-DF (Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998) ocorreu a partir de uma deturpação do que fora ali proposto. Inicialmente, havia (na verdade há) uma questão legal não resolvida: como formalizar uma região metropolitana para Brasília sem expressa previsão constitucional? A solução se deu a partir do uso do tema das regiões (art. 43 da Constituição Federal), levando à formalização de uma região integrada de desenvolvimento. Além disso, prevaleceu, a manutenção de um grupo de municípios que abarca o fenômeno metropolitano de Brasília,

mas também sua articulação em escala regional (sem contendo abranger toda esta articulação), em clara manifestação de prevalência do político sobre o técnico. Inicialmente, compuseram essa região institucionalizada os seguintes municípios: 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 Unai e Buritis, além do próprio Distrito Federal. Mais recentemente, em processo marcado por nova prevalência do componente político sobre o técnico, foram adicionados os seguintes municípios: Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cavalcante, Flores de Goiás, Goianésia, Niquelândia, São João d'Aliança, Simolândia, e Vila Propício, do Estado de Goiás, e Arinos e Cabeceira Grande do Estado de Minas Gerais (Lei Complementar nº 163/2018). A Figura 02 aponta o atual delineamento da Ride-DF, com destaque para a adição desses municípios.

Figura 2

Municípios da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF)



Fonte: Leis complementares 94/1998 e 163/2018. Elaborado pelo autor.

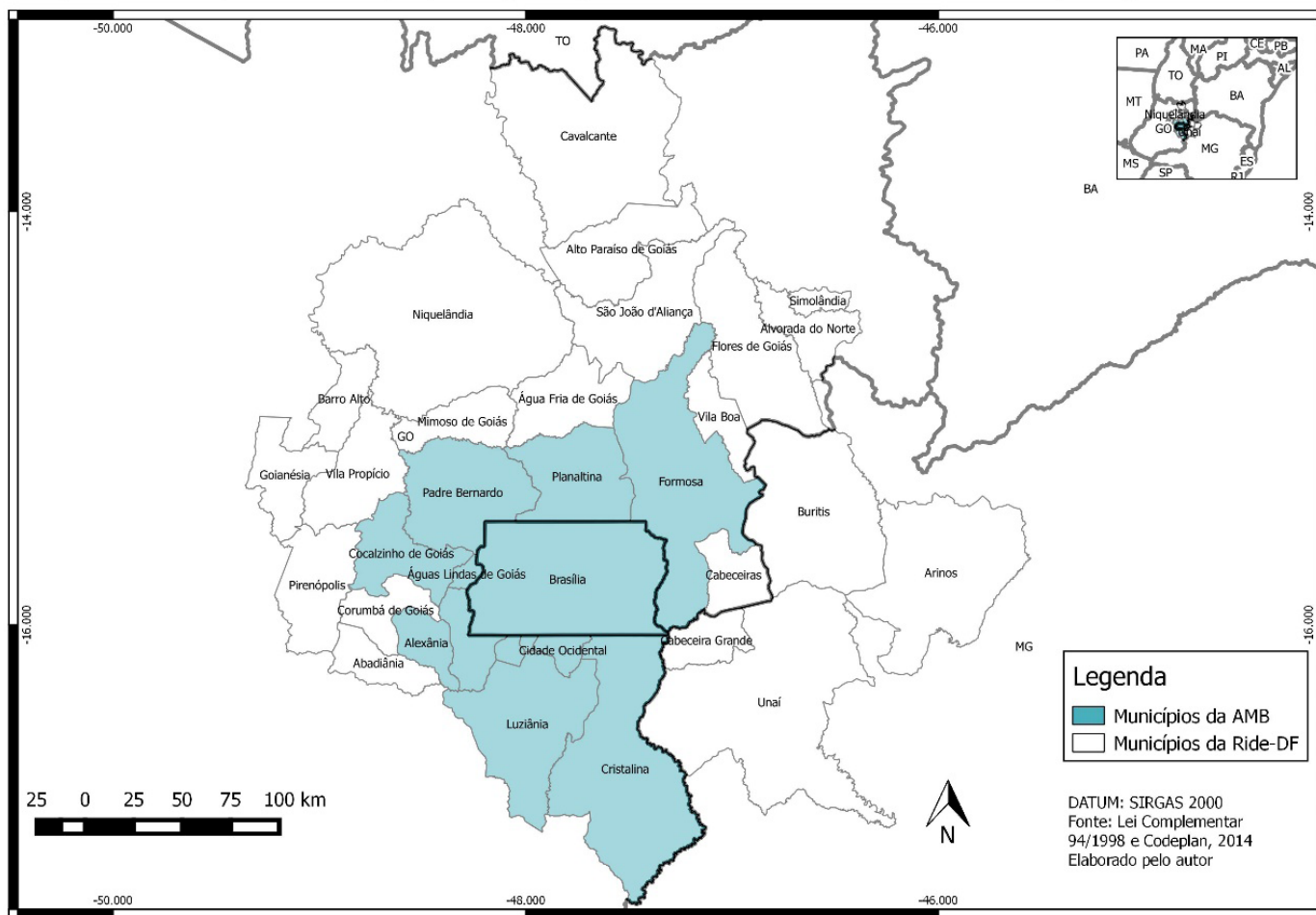
Apesar de sua institucionalização, a atuação específica do Estado em torno da Ride-DF tem ocorrido de forma pouco articulada, considerando o esvaziado papel da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco). A reduzida eficácia tem ocorrido especialmente sobre a articulação para oferta de serviços considerados comuns, sendo notórios os problemas em torno da mobilidade metropolitana e da saúde. Por outro lado, a Ride-DF é considerada como um espaço prioritário da PNDR, a qual reserva condições mais facilitadas de acesso aos fundos da política regional nacional, sendo o mais importante para tal região o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO). Este, em conjunto com outros recursos oriundos do Estado de Goiás, tem sido os principais impactantes da ação do Estado no desenvolvimento da região, tendo muito de seus recursos capturados pelo setor do agronegócio modernizado, que se expandiu bastante nas últimas décadas.

Além da falta de um ente propriamente metropolitano, as políticas nesse quesito também são bastante rarefeitas (ou realmente inexistentes, do ponto de vista prático) e dedicadas a questões específicas, sem qualquer planejamento mais amplo ou ação coordenada. Permanece o impasse entre política urbana e metropolitana, afetando qualquer iniciativa e os arranjos de gestão (SOUZA, 2018). Considerando tal “limbo” a Codeplan delimitou, em 2014, a Área Metropolitana de Brasília (AMB), considerando os municípios efetivamente atingidos pelo prânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso (Figura 03).

Mesmo a partir desta delimitação, poucas tem sido as ações em torno dos serviços ou funções públicas de interesse comum dos municípios. A que mais se destaca, porém ainda com resultados muito tímidos, é a criação de um consórcio em torno do tema dos resíduos sólidos, o Consórcio Público

Figura 3

Municípios da Área Metropolitana de Brasília (AMB) e da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF)



Fonte: Lei complementar 94/1998 e Codeplan, 2014. Elaborado pelo autor.

de Manejo dos Resíduos Sólidos e de Águas Pluviais da Região Integrada do Distrito Federal e Goiás (Corsap DF/GO).

Dessa forma, o que se percebe é que o quadro de atuação do Estado, tanto para a questão regional (institucionalizada) quanto para a metropolitana, acaba tendo reduzida

repercussão em escala regional. Nesta escala, como visto anteriormente, dois processos foram importantes: a implantação da agropecuária moderna e o início da expansão metropolitana de Brasília. Sobre tais processos, no momento, vem ocorrendo uma expansão da agropecuária moderna,

não mais pelo direcionamento dado por programas regionais específicos como no caso do Polocentro, mas muito movido a partir do uso dos fundos públicos no impulsionamento da produção agrícola. Em termos espaciais, tem descrito, no âmbito da Ride-DF, um arco de expansão com tendências de alcançar mais claramente o nordeste do Estado de Goiás. No caso da expansão metropolitana, ela tem se expandido e ocorrido em novos eixos, para além daquele que rumou para Luziânia-GO nas décadas de 1970/80: à oeste, em direção à Águas Lindas de Goiás-GO e ao norte, em direção à Planaltina-GO.

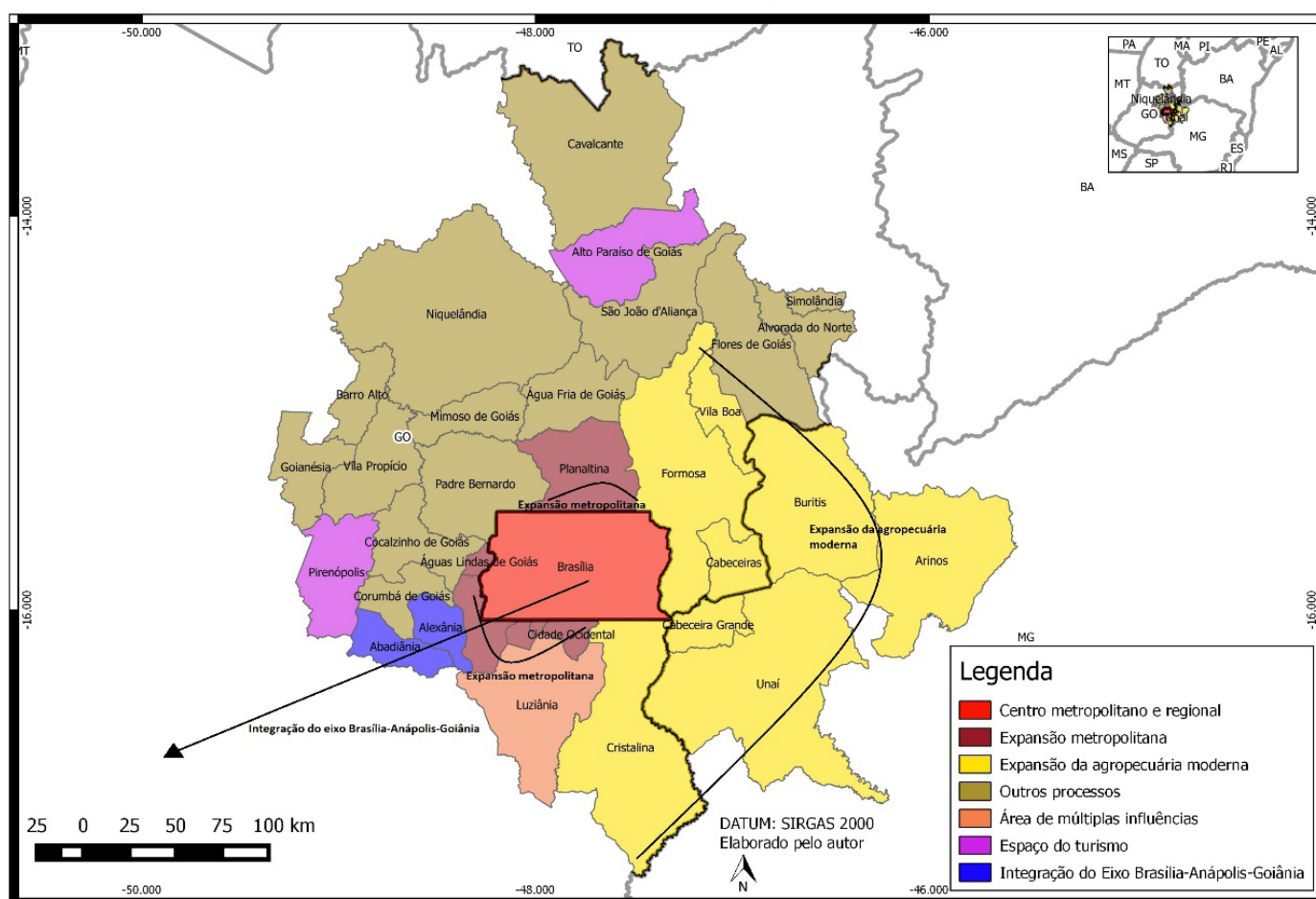
Por fim, mais recentemente surgiu um terceiro macroprocesso: a integração do eixo Brasília-Anápolis-Goiânia, que tem atuado no espaço da Ride-DF sobre os municípios de Alexânia-GO e Abadiânia-GO, principalmente. Tal processo é resultado da consolidação econômica das jovens capitais e da manutenção de

Anápolis-GO como polo logístico nacional, algo reforçado, pela duplicação da BR 060 na década passada. Novas atividades têm se instalado nesse polo, com destaque para plantas industriais ao redor da rodovia, centros de consumo (como um Outlet) e a atividade de turismo, esta última analisada por Araújo Sobrinho (2008).

Estes três macroprocessos acabam por suscitar a ideia de que a Ride-DF, como região institucionalizada é, na realidade, espaço produzido a partir de lógicas “regionalizantes” muito distantes da mera influência de Brasília. Na última fase analisada fica clara a influência do processo de reestruturação produtiva capitalista, que tende a capturar e refuncionalizar o espaço em função de novas lógicas produtivas, o que pode ser visualizado no mapa da Figura 04, que propõe, a partir dos macroprocessos identificados, uma regionalização para a Ride-DF.

Figura 4

Regionalização proposta para a Ride-DF, a partir dos macroprocessos regionais de produção



Fonte: Elaborado pelo autor.

A partir de tal regionalização, são identificados os seguintes espaços: o centro metropolitano e o espaço metropolizado, correspondente a Brasília, que mantém seu papel de principal articuladora metropolitano e regional e aos municípios atingidos pelo processo de

expansão metropolitana; a área de influências combinadas, correspondente ao município de Luziânia-GO, que, dado seu enorme território, é alvo tanto da expansão metropolitana quanto da expansão da agropecuária moderna; o arco da agropecuária moderna, agrupando os municípios à leste do

Distrito Federal alvos da expansão da agropecuária moderna; a área do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia, os municípios de Alexânia-GO e Abadiânia-GO, locais onde tem ocorrido a atração de investimentos por conta da existência do eixo. Não diretamente ligadas aos três macroprocessos, estão: uma extensão de municípios classificados como “outros processos”, onde há tendência de predomínio de uma agropecuária menos modernizada; Pirenópolis-GO e Alto Paraíso-GO, ligados ao turismo.⁴

A análise dos macroprocessos e da regionalização que eles geram apontam para um quadro fragmentado, no qual a região institucionalizada da Ride-DF aparece fragmentada em outras regiões “factuais”. Tal ponto permite mesmo duvidar da realidade da Ride-DF como região, ao ponto de ser considerada apenas um recorte fortuito sobre o espaço. Pelo exposto, fica claro que a Ride-DF não corresponde à totalidade do espaço de influência de Brasília. Além disso, alguns dos processos aí correntes não estão realmente sob controle de Brasília, como é o caso da atividade da agropecuária modernizada, cujos centros de comando estão em outras regiões, já que Brasília mantém seu perfil de cidade voltada ao terciário. Dos três macroprocessos identificados, apenas a expansão metropolitana é exclusivamente originária de Brasília, porém esta não abarca toda a Ride-DF.

Outra questão a se considerar sobre esse processo de regionalização é que a Ride-DF existe a partir do interesse na articulação da ação administrativa das Unidades da Federação que a formam (Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais). Há, desse modo, a perspectiva de que a Ride-DF é uma região para finalidades de articulação da administração pública dos entes subnacionais que a compõem, o que, conforme visto na seção anterior, é característico da política regional no Brasil. Fica claro, assim, a atuação do critério político-administrativo na delimitação dos limites dessa região, absorvendo as características próprias da forma de se produzir regiões pelo Estado brasileiro. O art. 1º da lei de criação da Ride-DF (Lei Complementar 94/1998) deixa tal caráter claro:

Art. 1º É o Poder Executivo autorizado a criar, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás e Minas Gerais e do Distrito Federal, conforme previsto nos arts. 21, inciso IX, 43 e 48, inciso IV, da Constituição Federal, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE. (BRASIL, 1998)

A análise aponta de forma clara, para a Ride-DF como espaço regionalizado a partir das características político-jurídicas próprias do Estado brasileiro, no sentido

da continuidade do modelo zonal de regionalização tendo como sua base os entes da federação brasileira (e seus territórios). Em contrapartida, a ocorrência dos macroprocessos de formação do espaço da Ride-DF deixam clara a tendência de fragmentação desse espaço institucionalizado, enfatizando a distância entre a ocorrência dos processos no território a forma pela qual o Estado lida com eles.

Considerações Finais

Considerando os propósitos deste trabalho, num primeiro momento foi proposta uma discussão em torno da relação entre as categorias território e região e o Estado, no qual ficou claro como tais categorias foram influenciadas pelo padrão de produção do espaço de forma mais fragmentada, questionando seus modelos clássicos. As ideias mais arraigadas de um território-zona e de uma região-zona tem sido fortemente questionadas e passam a ser consideradas as relações exteriores à sua produção – as verticalidades, como sugerido por Santos (2008). O Estado tem dificuldades em lidar com essa nova realidade, tendo em vista que a sua relação clássica com o território, dada a partir das unidades básicas do modelo federativo (no caso o brasileiro), ainda se pauta em uma visão do território e da região com uma morfologia zonal, desconsiderando processos que se dão em outras formas. Por consequência, a produção de suas regiões segue uma tendência igualmente rígida. Para o caso do Estado brasileiro, ficou evidente tal tendência no momento de produzir dois tipos de regiões previstas na Constituição Federal de 1988: as regiões metropolitanas e as regiões integradas de desenvolvimento.

A análise do caso concreto da Ride-DF demonstrou a produção de um espaço regional a partir de uma discussão na escala metropolitana, por conta das limitações legais impostas pela própria Constituição Federal de 1988. Apontou ainda para um processo no qual ocorreu o comum em torno das regionalizações no Brasil (mesmo para o caso das regiões metropolitanas): a prevalência de aspectos políticos, levando à produção de uma região que acaba por não abarcar a contento nem a escala metropolitana e nem a regional de Brasília. Além disso, a partir dos três macroprocessos responsáveis, no presente momento, pela produção do espaço da Ride-DF (expansão metropolitana de Brasília, expansão da agropecuária moderna e integração do eixo Brasília-Anápolis-Goiânia), fica evidenciada a fragmentação do espaço da Ride-DF, fato que enfatiza a tensão entre a abrangência regional, num modelo zonal de região, e o espaço regional em si, não mais homogêneo. O modelo de região da Ride-DF se aproxima muito da ideia

⁴ A regionalização ora proposta é um desdobramento da apresentada por Souza (2016), considerando os novos municípios adicionados à Ride-DF.

de pouca uniformidade interna e produção a partir de lógicas exteriores, como em Santos (2008) e Allen et al (1998). Considerando ser um território institucionalizado, há a territorialização de múltiplos processos, produzindo outras territorialidades para além da oficial (HAESBAERT, 2016). Se encaixa, ainda, na retórica da região-programa como mera retórica, proposto por Raffestin (1993). Levando em conta a prevalência de aspectos políticos na institucionalização da Ride-DF, ela acaba por absorver a característica própria do Estado brasileiro no momento de sua criação; dada a fragmentação desse espaço e as dificuldades na aplicação das políticas públicas, fica clara a dificuldade do Estado em lidar com os múltiplos processos.

A partir da confirmação da premissa posta, duas tensões podem ser apontadas como desdobramentos. A primeira delas diz respeito à forma das regiões produzidas pelo Estado, reflexo da visão zonal sobre seus territórios e sobre as regiões por ele produzidas, e a produção em si dos territórios e regiões. A ocorrência de múltiplos processos – e de suas múltiplas territorialidades – é pouco reconhecida no ordenamento jurídico brasileiro e em sua forma federativa. Como se viu, isto é (entre outros fatores) uma herança do sistema jurídico nacional, romano-germânico, no qual a demanda por uma prescrição geral e a autorização legal para ação do Estado tornam necessária a formalização de regiões com aspecto zonal – é necessária uma região para articulação administrativa dos entes federados. Isso reforça as dificuldades de gestão no âmbito metropolitano e regional – talvez mais agudas no caso do segundo, considerando sua maior fragmentação. Por outro lado, a questão federativa demanda maior análise, tendo em vista ser necessário compreender até que ponto o modelo territorial de divisão do poder é também um obstáculo à operacionalização das políticas metropolitana e regional.

Uma segunda tensão, alvo de atenção secundária e decorrente da análise proposta, é sobre os critérios (e, por conta disso, dos agentes) responsáveis pela regionalização no Brasil. Como se viu, desde a edição da Constituição Federal de 1988 há prevalência de critérios políticos. Contudo, com a proliferação de regiões metropolitanas e seus problemas de gestão, viu-se que o Estatuto da Metrópole tem buscado impor algumas travas de ordem técnica ao processo. A clássica tensão entre política e técnica, que muito tem sido alvo de análise pelos interessados em política metropolitana e regional, se coloca como uma questão maior: quem tem, de fato, legitimidade para propor as regionalizações do Estado? Na realidade, a tensão entre política e técnica é algo próprio do corpo do Estado e se vê transposto

para os mapas, na medida em que os limites das regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento vão sendo institucionalizadas. Considerando mesmo o questionamento em torno da consideração ou não destes espaços institucionais como regiões, pode-se retomar a ideia de Haesbaert (2014) em torno da ideia das regiões como artefatos: possuem um aspecto artificial, por sua produção humana, mas são baseadas em fatos espaciais. Parece ser esse o caso das regiões produzidas pelo Estado brasileiro, porém com uma tendência maior de descolamento dos fatos espaciais em função de uma hegemonia do fator político. Há que se dizer que, baseado no proposto pelo autor mencionado, a política deve ser considerada como legitimada para a proposição de regiões; por outro lado, o claro fracasso das políticas públicas para tais espaços leva a que se reconsiderem premissas técnicas em tal processo.

Referências

- ALBUQUERQUE JR, D. M. (1999) *A invenção do Nordeste e outras artes*. São Paulo: Cortez.
- ALLEN, J.; MASSEY, D.; COCHRANE, A. (1998) *Rethinking the region*. Londres: Routledge.
- ANTAS JR., R. M. (2005) *Território e regulação: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito*. São Paulo: Associação Editorial Humanitas.
- ARAÚJO SOBRINHO, F. L. (2008) *Turismo e dinâmica territorial no eixo Brasília - Goiânia*. Tese (Doutorado em Geografia). Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia.
- BERRY, B. J. L. (1968) A synthesis of formal and functional regions using a general field theory of spatial behavior. In: BERRY, B. J. L. (Ed.) *Spatial analysis: a reader in statistical geography*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- BEZERRA, M. C. L.; SCARDUA, F. P. (2015) Políticas públicas e governança na Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal. In: RIBEIRO, R. J. C.; TENORIO, G. S.; HOLANDA, F. (orgs.) *Brasília: transformações na ordem urbana*. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- BRASIL. (1988) *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília: Presidência da República.
- _____. (1998) Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998. *Diário Oficial da União*, Brasília, seção 1, 20 de fevereiro de 1988.
- _____. (2015) Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. *Diário Oficial da União*, seção 1, 13 de janeiro de 2015.
- _____. (2019) Poder Executivo Federal. Decreto nº 9.810, de 30 de maio de 2019. *Diário Oficial da União – Edição extra*, Brasília, Seção 1, 30 de maio de 2019.
- CATAIA, M. (2011) Território político: fundamento e fundação do Estado. *Sociedade & Natureza* vol. 23, nº 1, p. 115-125.
- CAVALCANTI, M. A.; BARREIRA, C. C. M. A. (2011) Ações da Sudeco no desenvolvimento do Centro-Oeste no Estado de Goiás. *Boletim Goiano de Geografia*, Goiânia vol. 31, nº 2, p. 179-191.
- COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL (CODEPLAN). (1997) *Delimitação do espaço metropolitano de Brasília: estudo preliminar para subsidiar a proposta de criação da Região Metropolitana de Brasília*. Brasília: CODEPLAN.
- _____. (2014) Nota Técnica nº 1/2014. *Delimitação do espaço metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília)*. Brasília: Codeplan.
- FREITAG, P. B. (2012) *A institucionalização do planejamento regional de Brasília: o Fundefe e o Pergeb sob a lógica da metropolização*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília: Universidade de Brasília.
- GOTTMANN, J. (1975) The evolution of the concept of territory. *Social Science Information*, vol. 14, nº 3, p. 29-47.
- HAESBAERT, R. (2014) *Regional-global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- _____. (2016) *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” a multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- LIPIETZ, A. (1988) *O capital e seu espaço*. São Paulo: Nobel.
- MINISTÉRIO DO INTERIOR (MINTER); SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO CENTRO-OESTE (SUDECO). (1975) *II Plano Nacional de Desenvolvimento: Programa de ação do Governo para a Região Centro-Oeste*. Brasília: SUDECO.
- PAVIANI, A. (1985) A metrópole terciária. In: PAVIANI, A. (org.) *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. Brasília: Projeto.
- _____. (1987) Periferização Urbana. In: PAVIANI, A. (org.) *Urbanização e Metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília*. Brasília: EdUnB, Codeplan.
- RAFFESTIN, C. (1993) *Por uma Geografia do poder*. São Paulo: Ática.
- SANTOS, M. (1998) O retorno do território. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, Anpur.
- _____. (2008) *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EdUSP.
- _____. (2011) O dinheiro e o território. In: SANTOS, M.; BECKER, B. (orgs.) *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro: Lamparina.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. (2008). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.
- SANTOS, M. O. (2018) Análise institucional: Estatuto da Metrópole e outros instrumentos normativos que tratam da questão metropolitana. In: MARGUTI, B. O.; COSTA, M. A.; FAVARÃO, C. B. (orgs.) *Brasil metropolitano em foco: desafios à implementação do Estatuto da Metrópole*. Brasília: Ipea.
- SAMPAIO, C. S.; PAZ, F.; CORRÊA, G.; CASTRO, S. M. (2013) Arranjos institucionais de gestão metropolitana: o caso da Ride-DF. In: COSTA, M. A.; TSUKUMO, I. T. L. (orgs.) *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil*. Brasília: IPEA.
- SOUZA, S. M. C. (2016). *Reestruturação produtiva, produção de subcentros e desigualdades socioespaciais na Ride-DF*. Tese

(Doutorado em Geografia). Brasília: Universidade de Brasília.

_____. (2018) Gestão regional e metropolitana na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF): arranjo institucional, agentes e políticas públicas. *Élisée* – Revista de Geografia da UEG, vol. 6, nº 2, p. 09-28.

VELTZ, P. (1996) *Mondialisation, villes et territoires: l'économie d'archipel*. Paris : PUF.