

PARANOÁ 8

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo

VI SEPEPUR 2012 –VI Seminário Nacional de Avaliação do Ensino,
Pesquisa e Extensão em Planejamento Urbano e Regional

Encruzilhadas no Ensino, pesquisa e extensão em Planejamento
Urbano e Regional

PARANOÁ é uma publicação temática semestral, editada pelo Programa de Pesquisa e Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

ISSN 1677-7395

Solicita-se permuta / Exchange requested

P223

PARANOÁ: cadernos de arquitetura e urbanismo/ Benny Schvarsberg, organizador.
- Ano 12, n. 8 (nov. 2013) - Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo, 2003 -
80 p.: il.; 30cm.

Semestral

Descrição baseada em: Ano 12, n.8 (dez.2012)

ISSN 1677-7395

1. Arquitetura e urbanismo. 4. Universidade de Brasília – Publicações
periódicas. I. Schvarsberg, Benny (org.). II. Universidade de Brasília. Programa de
Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.

CDU 72

Universidade de Brasília

Reitor: Ivan Marques de Toledo Camargo

Vice-Reitora: Sônia Nair Bão

Decano de Pesquisa e Pós-graduação: Jaime Martins de Santana

Decano de Ensino de Graduação: Mauro Luiz Rabelo

Decana de Extensão: Thérèse Hofmann Gatti Rodrigues da Costa

Decano de Administração e Finanças: Luís Afonso Bermúdez

Decana de Assuntos Comunitários: Denise Bomtempo Birche de Carvalho

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Diretor: José Manoel Morales Sánchez

Vice-Diretora: Cláudia Naves David Amorim

Coordenador do PPG-FAU: Márcio Augusto Roma Buzar

Revista do Programa de Pesquisa e Pós-graduação da FAU-UnB

Organizador deste Número

Benny Schvarsberg (FAU- UnB)

Comissão Organizadora do VI SEPEPUR

Ester Limonad (GEO- UFF) - Presidente da Anpur (2011-2012)

Benny Schvarsberg (FAU- UnB)- Secretário Executivo da Anpur (2011-2012)

Lucia Cony Cidade (GEO-UnB)

Marília Peluso (PORGEA – UnB)

Flaviana Barreto Lira (FAU-UnB)

Colaboradores do VI SEPEPUR

Luana Miranda Esper Kallas (FAU – UnB)

Juan Carlos Guillén Salas (FAU – UnB)

Fotografia

Juan Carlos Guillén Salas

Capa

Juan Carlos Guillén Salas

Luana Miranda Esper Kallas

Diagramação/ Formatação/Edição

Luana Miranda Esper Kallas

Juan Carlos Guillén Salas

Eduardo Grisoni

Apoio - VI SEPEPUR

ANPUR - Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

UnB - Universidade de Brasília

Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília

Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade de Brasília

Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais da Universidade de Brasília

Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília

Patrocínio - VI SEPEPUR

CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

Autores

Aldo Paviani

Graduado em Geografia e História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (1958), Livre Docente/doutor pela Universidade Federal de Minas Gerais (1977). Atualmente é professor titular - aposentado da Universidade de Brasília e Pesquisador Associado do Núcleo de Estudos WUrbanos e Regionais, do Centro de Estudos Avançados Multidisciplinares e do Departamento de Geografia da UnB. Fundou e organizou diversas coletâneas na Coleção Brasília - Editora UnB. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbana, atuando principalmente nos seguintes temas: urbanização em Brasília, gestão do território, planejamento urbano, exclusão socioespacial e emprego/desemprego em áreas metropolitanas.

Eliane Ribeiro de Almeida da Silva Bessa

Graduada em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1972), mestrado em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1993) e doutorado em Serviço Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2006). Atualmente é professora adjunta da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em História do Urbanismo, atuando principalmente nos seguintes temas: organização do território, políticas públicas, saneamento ambiental e meio ambiente.

Laura Machado de Mello Bueno

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (1976), mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (1994) e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (2000). Atualmente é professora titular da Pontifícia Universidade Católica de Campinas no Mestrado em Urbanismo e na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. É líder do grupo de Pesquisa Água no Meio Urbano, na linha de pesquisa Gestão Urbana. Participa da Sub Rede Cidades da REDE CLIMA. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Meio Ambiente, atuando principalmente nos seguintes temas: habitação, água, rios urbanos, bacia hidrográfica, favela, gestão urbana e urbanismo.

Olga Lúcia Castreghini de Freitas Firkowski

Graduada em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (1984), mestrado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (1989), doutorado em Geografia (Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo (2001) e pós-doutorado pela Université Paris 1- Panthéon-Sorbonne, (2007-2008). Atualmente é professor Associado 1 da Universidade Federal do Paraná, pesquisadora junto ao INCT/Observatório das Metrôpoles e coordenadora do Núcleo Curitiba do Observatório das Metrôpoles. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbano-Industrial, atuando principalmente nos seguintes temas: Curitiba, indústria automobilística, cidade, aglomerado metropolitano e espaço urbano.

Marcos Ferreira da Costa Lima

Graduado em Philosophie Politique - Université Montpellier 2 Sciences et Techniques - França(1978); mestrado em Sociologia pela Universidade Federal de Pernambuco (1985) e doutorado em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas (1998). Pós-doutorado na Université Paris XIII-Villetaneuse (2003-04) É prof. adjunto 4 da Universidade Federal de Pernambuco, no Deptº de Ciência Política. Missão à China para visita a Universidades e centros de pesquisa (2013). É coordenador do Núcleo de Estudos e pesquisas

regionais e do Desenvolvimento D&R (UFPE-CNPq). Tem experiência na área de Ciência Política, com ênfase em Política Econômica Internacional, atuando principalmente nos seguintes temas: Teorias do Desenvolvimento; Teoria Política Internacional; Globalização; Dinâmicas do Capitalismo; Região; Brasil, Mercosul, América do Sul; e Política Internacional Comparada.

Sandra Rodrigues Braga

Possui Licenciatura Plena em Geografia (1999), mestrado (2004) e doutorado em Geografia (2008) pela Universidade Federal de Uberlândia. Atualmente é analista plena do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, atuando como Coordenadora do Programa de Pesquisa em Ciências Sociais Aplicadas e Educação (COSAE). Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geopolítica, atuando principalmente nos seguintes temas: políticas públicas, Brasil, América Latina, geopolítica, geografia urbana e poder.

Rodrigo Ferreira Simões

Doutor em Economia pela Universidade Estadual de Campinas. É Professor Associado da Universidade Federal de Minas Gerais e pesquisador do CNPq. Foi Visiting Scholar no Land Economy Department da University of Cambridge - UK nos períodos entre 1999-2000 e 2007-2008. Foi Associate Researcher no Department of Geography and Environment da London School of Economics and Political Science (LSE) em London-UK entre 2007-2008. É Editor-Associado da Revista Brasileira de Inovação. É Sócio-Fundador e Membro Titular do Conselho Científico da Associação Brasileira de Estudos Regionais - Seção Brasileira da Regional Science Association International.. Atua na área de Economia, com ênfase em Economia Regional e Urbana e Planejamento Urbano e Regional.

Ivo Marcos Theis

Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Regional de Blumenau (1983), mestrado em Administração pela Universidade Federal de Santa Catarina (1988) e doutorado em Geografia pela Universität Tuebingen (Eberhard-Karls) (1997). Atualmente é professor titular da Universidade Regional de Blumenau. Tem experiência na área de Economia, com ênfase em crescimento e desenvolvimento econômico, atuando principalmente em planejamento e desenvolvimento regional em Santa Catarina, e ciência & tecnologia e desenvolvimento territorial no Brasil.

Ana Cláudia Duarte Cardoso

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Pará (1990), mestre em Planejamento Urbano pela Universidade de Brasília (1994) e doutora em Arquitetura pela Oxford Brookes University, UK (2002). Atuou como professora na FAU/UFPA e PPGEC/ UFPA desde 1995 e 2003, respectivamente, até 2009. É Professora Associada da FAU UFPA atuando na graduação de Arquitetura e Urbanismo e no PPGAU. É pesquisadora de produtividade do CNPQ. É Pesquisadora Associada do Instituto Tecnológico Vale Desenvolvimento Sustentável. Atua principalmente nos seguintes temas: assentamentos informais, morfologia urbana, cidades amazônicas, planejamento e gestão.

Orlando Alves dos Santos Júnior

Graduado em Ciências Sociais pela Universidade Federal Fluminense (1988), mestrado em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1994) e doutorado em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2000). Atualmente é professor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - IPPUR da UFRJ e pesquisador da Rede Observatório das Metrôpoles. Tem experiência na área de Sociologia Urbana, atuando principalmente nos seguintes temas: planejamento urbano, política urbana, cidadania, democracia, cultura política, participação social.

Índice

PARTE I Artigos	Mesa 1 – Dilemas do ensino e pesquisa em desenvolvimento regional: como pensar a região e o desenvolvimento	Pág. 13
	<i>Artigo 1: Dilemas e impasses no ensino e nas pesquisas urbanas e regionais: novos rumos?</i> Autor: Aldo Paviani	
	Mesa 2 – Configurações atuais da pesquisa e do ensino de pós-graduação na interface urbano-ambiental: atualizando a agenda de pesquisa.	Pág. 23
	<i>Artigo 2: Gestão Pública e Cidadania: Contribuições Teóricas para o Debate sobre Políticas Ambientais Urbanas.</i> Autora: Eliane Ribeiro de Almeida da Silva Bessa	
	<i>Artigo 3: A Interface urbano-ambiental na área de arquitetura e urbanismo.</i> Autora: Laura Machado de Mello Bueno	Pág. 31
	Mesa 3 – O papel da Pós-graduação na formação do pensamento sobre as escalas do planejamento e desafios à gestão metropolitana e de cidades médias.	Pág. 35
	<i>Artigo 4: Constatações, questões e proposições acerca do papel da Pós-Graduação na formação do pensamento sobre as escalas do planejamento e desafios a gestão metropolitana no Brasil.</i> Autora: Olga Lúcia Castreghini de Freitas Firkowski	
	<i>Artigo 5: Cidades Médias: cuidar antes que seja tarde.</i> Autor: Marcos Ferreira da Costa Lima	Pág. 43
	Mesa 4 – A Natureza da Interdisciplinaridade na reflexão do Planejamento Urbano e Regional: a Visão dos órgãos de fomento e apoio a pesquisa	Pág.51
	<i>Artigo 6: A Natureza da Interdisciplinaridade na Reflexão do Planejamento Urbano e Regional: a Visão dos Órgãos de Fomento e Apoio a Pesquisa: o Planejamento no CNPq</i> Autora: Sandra Rodrigues Braga	

PARTE II
Relatos

Grupo de Trabalho 1 e Mesa 1– Dilemas do ensino e pesquisa em desenvolvimento regional: como pensar a região e o desenvolvimento e planejar o país? Pág. 59
Relator: Rodrigo Ferreira Simões

Grupo de Trabalho 1 e Mesa 1 – Dilemas do ensino e pesquisa em desenvolvimento regional: como pensar a região e o desenvolvimento Pág. 63
Relator: Ivo Marcos Theis

Grupo de Trabalho 2 e Mesa 2– Configurações atuais da pesquisa e do ensino de pós-graduação na interface urbano-ambiental: atualizando a agenda de pesquisa. Pág. 69
Relatora: Ana Cláudia Duarte Cardoso

Grupo de Trabalho 4 e Mesa 4 – A natureza da interdisciplinaridade na reflexão do planejamento urbano e regional a visão dos órgãos de fomento e apoio de pesquisa. Pág. 77
Relator: Orlando Alves dos Santos Júnior

Apresentação

Com grande satisfação apresentamos o presente número temático do periódico **Paranoá: Cadernos de Arquitetura e Urbanismo** do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Este número registra os trabalhos, mesas redondas e debates desenvolvidos no âmbito do Evento Nacional denominado “VI Seminário Nacional de Avaliação do Ensino, Pesquisa e Extensão em Planejamento Urbano e Regional”, que abreviaremos como “VI SEPEPUR”.

Tratou-se de um evento realizado nos dias 07, 08 e 09 de novembro de 2012 na Universidade de Brasília com público composto basicamente de professores, pesquisadores e estudantes de pós-graduação dos programas nas áreas de planejamento urbano e regional, arquitetura e urbanismo, geografia e congêneres, filiados e associados à ANPUR – Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, promotora do Evento. O VI SEPEPUR contou com a participação organizativa e executiva do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, do NEUR – Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais da UnB, do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UnB.

Desde a sua primeira versão em 2002, os Seminários Nacionais de Avaliação do Ensino, Pesquisa e Extensão em Planejamento Urbano e Regional, vem sendo organizados regularmente pela ANPUR a cada biênio. Nos últimos anos, esse evento contou com a presença dos coordenadores e representantes de todos os Programas de Pós-Graduação e Centros de Pesquisa filiados e associados, de muitos de seus professores e estudantes. Esse dado revela a abrangência e o reconhecimento do acúmulo acadêmico e científico produzido nesta trajetória de Seminários de Avaliação.

A proposta desta sexta edição do Seminário, cujos resultados são registrados nesta publicação, foi formulada com base num conjunto de desafios enfrentados pelas diversas instituições que compõem a pós-graduação na área reunida pela ANPUR envolvendo programas de Planejamento Urbano e Regional, Arquitetura e Urbanismo, Desenvolvimento Regional e Territorial, Geografia, Economia, Sociologia e de áreas afins – frente à relação entre ensino, pesquisa e extensão no presente.

Nesta perspectiva, o debate pretendeu também promover uma atualização e avaliação do estado da arte dos estudos, proposições e contribuições técnico-científicas em relação às políticas, programas e ações de ordenamento e planejamento territorial e urbano para as cidades, áreas metropolitanas, municípios e o Distrito Federal. E os desafios acadêmicos colocados para o ensino, pesquisa e extensão dos cursos de pós-graduação da área no sentido da produção de conhecimento para subsidiar a elaboração de políticas públicas que qualifiquem o nosso desenvolvimento urbano e territorial em bases técnico - científicas.

Adicionalmente, os trabalhos aqui registrados propiciam a realização de um mapeamento institucional e acadêmico sobre os contornos e conteúdos nas áreas de ensino, pesquisa e extensão das principais linhas do planejamento urbano e regional. Bem como permitem conhecer e debater outras experiências de ensino e pesquisa, inclusive internacionais, desenvolvidas nas áreas afins, e as perspectivas de ações políticas interassociativas. Desta forma, esta publicação constitui-se como um espaço de balanços temáticos, teóricos e metodológicos propiciando a análise do papel das Universidades (pesquisa, ensino e extensão) na formação do pensamento sobre as cidades e sobre o habitat, e a formulação de diretrizes para uma política da área urbana e regional.

O modelo de estrutura organizativa do VI SEPEPUR combinou mesas redondas temáticas reunindo palestrantes convidados, debatedores e relatores, com a dinâmica de Grupos de Trabalho que formularam e sistematizaram diretrizes, a partir dos recortes temáticos, para a formulação da política acadêmica a partir da avaliação do ensino, pesquisa e extensão em planejamento urbano e regional.

Em meu nome como organizador, em nome da ANPUR e da Comissão Organizadora, agradecemos especialmente a viabilização desta publicação ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, bem como ao NEUR/UnB, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UnB, ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Planejamento

Territorial da PUC-Goiás, ao IPEA e a CAPES/MEC. Por fim, um agradecimento particular a todos os autores que aqui participam pela dedicada revisão de seus trabalhos que muito contribuiu para a qualidade desta publicação, e a Luana Miranda Esper Kallas pelo seu empenho para a viabilidade editorial deste número.

Benny Schvasrberg
Novembro de 2013

Artigo 1: Dilemas e impasses no ensino e nas pesquisas urbanas e regionais: novos rumos? Aldo Paviani	PARTE I Artigos
Artigo 2: Gestão Pública e Cidadania: Contribuições Teóricas para o Debate sobre Políticas Ambientais Urbanas. Eliane Ribeiro de Almeida da Silva Bessa	
Artigo 3: A Interface urbano-ambiental na área de arquitetura e urbanismo. Laura Machado de Mello Bueno	
Artigo 4: Constatações, questões e proposições acerca do papel da Pós-Graduação na formação do pensamento sobre as escalas do planejamento e desafios a gestão metropolitana no Brasil. Olga Lúcia de Freitas Firkowski	
Artigo 5: Cidades Médias: cuidar antes que seja tarde. Marcos Ferreira da Costa Lima	
Artigo 6: A Natureza da Interdisciplinaridade na Reflexão do Planejamento Urbano e Regional: a Visão dos Órgãos de Fomento e Apoio a Pesquisa: o Planejamento no CNPq Sandra Rodrigues Braga	

Dilemas e impasses no ensino e nas pesquisas urbanas e regionais: novos rumos?

Aldo Paviani

Departamento de Geografia, do NEUR/CEAM e geógrafo da CODEPLAN/DF.

Lembrando MILTON SANTOS * 1926 + 2001

“Acostumamo-nos a uma ideia de região como um subespaço longamente elaborado, uma construção estável [...] As condições atuais fazem com que as regiões se transformem continuamente”. *A Natureza do Espaço*. São Paulo: Hucitec, 1996.

Resumo

O ensino e a pesquisa em estudos urbanos e regionais encontram-se em encruzilhadas, ou dilemas em razão de questões teórico-metodológicas e conceituais. Só se prosperará utilizando teorias e conceitos apropriados a cada caso específico, a partir, por exemplo, do entendimento do que seja o processo de urbanização e o correto significado de região e de área metropolitana – que não podem ser tomados como sinônimos. Neste artigo, são examinados os significados de metrópole, megalópole e metápole, seguindo-se a análise do crescimento populacional de algumas metrópoles brasileiras. Destacam-se os desafios para a gestão da Área Metropolitana de Brasília e da RIDE/DF, indicando a segregação pelo desemprego e desafios que travam o desenvolvimento regional e urbano. Sugere-se que órgãos públicos e empresas privadas elaborem planos e projetos para a descentralização das atividades sociais e econômicas. Nessa linha, avaliam-se: a falta de recursos para atender as demandas regionais/urbanas; as lacunas em infraestrutura, como do esgotamento sanitário e do fornecimento de água potável em muitos centros urbanos; as deficiências na área educacional e de saúde pública; o alargamento das periferias urbanas pela centrifugação das moradias, mas não das atividades laborais. Encerra-se com alguns encaminhamentos para que o desenvolvimento regional encontre rumos para o futuro, inclusive com a redução das desigualdades sociais apontadas para os centros urbanos da região.

PALAVRAS-CHAVE: Conceitos urbanos. urbanização e seus componentes. gestão urbana. Área Metropolitana de Brasília. RIDE/DF.

Introdução

Esta é uma homenagem ao grande mestre geógrafo mestre Milton Santos, que pontificou nos estudos urbanos e regionais, nos deixando precioso legado de quase cinco dezenas de livros. Seus ensinamentos servem para introduzir nossas preocupações com os rumos da pesquisa e do ensino envolvendo cada vez mais profissionais nas mais diferentes formações técnicas e científicas. De fato, regiões e áreas metropolitanas têm ocupado urbanistas, sociólogos, historiadores, geógrafos, arquitetos e outros, caracterizando o perfil inter, multi e transdisciplinar das pesquisas e do ensino sobre a matéria em questão. Com estes profissionais possuem bagagem específica, pode-se imaginar que certos impasses metodológicos, teóricos e epistemológicos acabem sendo diluídos ou omitidos em relatórios e trabalhos técnicos e mesmo ao longo da docência.

Por isso, caberia uma abordagem, como o faremos a seguir, definindo conceitos e/ou os adaptando para que se entenda a evolução do pensamento sobre áreas metropolitanas e respectivas Rides, quando essas forem objetos de políticas públicas em diferentes pontos de um dado território.

Conceitos adaptáveis e os impasses no ensino e na pesquisa

É comum, mesmo em áreas técnicas, entre pesquisadores e docentes, o uso equivocado dos termos *região* e *área metropolitana* como sendo territórios equivalentes. Isso gera impasses nas pesquisas e no ensino, pois as designações possuem significados distintos e não se equivalem para efeitos de coleta de dados, alocação de recursos ou para políticas públicas. Designa-se região para espaço delimitado para fins específicos em escala equivalente. Por vezes, a mais do que uma unidade federativa. É o caso das Grandes Regiões delimitadas pelo IBGE, quando dividiu o espaço brasileiro em cinco regiões procurando homogeneidades no interior dos territórios delimitados. Há também, no caso, a indicação geográfica – por pontos cardeais – como Grande Região Sul, Grande Região Centro-Oeste, etc. O construto regional teve grande aceitação, quando da classificação estatística, nos Censos Demográficos, na coleta de dados estatísticos de natureza econômica, a partir de considerações da geologia, hidrografia, dos biomas, e outras variáveis. Claro, as grandes classificações regionais possuem, como toda e qualquer idealização, alguma perda de informação, que se constata em qualquer classificação: “simplifica-se a realidade para entendê-la”, era a teoria subjacente e aceita pelos regionalizadores. Por isso, a regionalização acaba se constituindo em “construção artificial”, pois a região não é uma “entidade concreta”, mesmo quando surgem manchas com colorido diverso entre os espaços delimitados.

Subsidiariamente, e, por essa metodologia, surgem as mesorregiões, as regiões de desenvolvimento econômico (como as RIDEs) e as microrregiões, plenamente aceitas, a partir de exaustivos estudos do IBGE, há cerca de cinquenta anos. De acordo com Caetano O’Neill (2013) a gênese dessas classificações regionais foi assim descrito

Em 1968, a Resolução do Conselho Nacional de Geografia (CNG) avaliou que o modelo de divisão regional vigente não atendia aos propósitos de servir como base para levantamento de dados e dar conta da realidade do país. As intensas transformações ocorridas na década de 1960 reforçaram a necessidade de reformulação do modelo de divisão regional anterior, apoiado, preferencialmente, nos elementos físicos do território (MAGNAGO, 1995). A Divisão de Geografia do IBGE empreendeu uma nova divisão regional para o país com uma proposta que reunia os conceitos de regiões polarizadas e homogêneas

e sugeria uma hierarquização das unidades identificadas com a definição de polos de desenvolvimento. Esta proposta coincide com o pensamento dos geógrafos na época que passaram a conceituar região como um “espaço organizado pelo homem”, privilegiando, em seus estudos, a compreensão da evolução de estruturas econômicas e sociais e análise dos fluxos (mercadorias, pessoas ou capital) regionais.

Na nova metodologia argumentou-se que, dada a complexificação do país, seria necessária mais de uma divisão regional, pois “a compreensão da organização espacial (...), do ponto de vista geográfico, implica na análise das duas ordens de fenômenos essenciais de uniformidade do espaço: regiões homogêneas, tratadas como a forma de organização em torno da produção, e regiões funcionais ou áreas distintas, analisadas segundo os fenômenos de interação e da vida de relação (GALVÃO e FAISSOL, 1963).

A proposta feita pelo IBGE ressaltou a importância das escalas macro e microrregionais, reforçando a noção de funcionalidade dos lugares e de relação entre uma cidade e sua região. Os estudos preliminares identificaram nove polos principais de desenvolvimento e 66 centros secundários. O estudo de centralidade desenvolvido no Departamento de Geografia do IBGE ao identificar e classificar as principais cidades do país como metrópoles nacionais e regionais indicou a presença de funções diversificadas e associadas a um patamar populacional superior a 400.00 habitantes.

Identificadas as regiões, e como subsídios para o Censo Demográfico, o IBGE definiu as variáveis necessárias para delimitar áreas metropolitanas. Na escala geográfica, as áreas são subespaços inseridas em regiões ou em microrregiões e visam a gestão de grandes cidades, sobretudo na administração de serviços públicos comuns para evitar a duplicidade e aumentar a eficiência da alocação de recursos. Além disso, as áreas metropolitanas agasalham projetos e programas específicos e, de acordo com a Constituição de 1988, cabe às unidades federativas criar áreas metropolitanas em seus respectivos territórios. A longa experiência do IBGE nos revela, ao final, a identificação das nove áreas metropolitanas, assim descritas por Caetano o’Neill (2013):

O IBGE constituiu o Grupo de Áreas Metropolitanas (GAM) com o objetivo de definir critérios para identificação e delimitação de áreas metropolitanas no país, para servirem de base territorial para as Pesquisas Nacionais de Amostra por Domicílios (PNAD) e as Pesquisas Mensais de Emprego (PME) e como base para o planejamento e gestão municipal (GALVÃO et. al., 1969). O GAM focou seus estudos nos nove principais polos de desenvolvimento – São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (MG), Recife (PE), Salvador (BA), Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR) e Belém (PA), além de Brasília (DF), utilizando os critérios demográficos, estruturais e integradores recomendados na CONFEGE. Na década de setenta, no âmbito federal, a preocupação com o desenvolvimento urbano foi reforçada no I PND (Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – 1972 - 1974) e na criação da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPNU). Neste período, Davidovich e Lima (1975), por solicitação do CNPU ao IBGE, ampliaram os estudos em questão e identificaram aglomerações que apresentavam um intenso processo de urbanização e com um patamar mínimo de população.

Ficam claros, portanto, as metodologias e os objetivos diversos das delimitações regionais e as de cunho urbano-metropolitano, cabendo, no ensino e na pesquisa seguir os caminhos teóricos indicados. Na realidade os caminhos vão sendo abertos por regionalizações elaboradas e seguidas por órgãos governamentais em âmbito federal, estadual e municipal, porquanto a base de dados foi estabelecida e os dados encontram-se disponíveis nos formatos descritos acima. Convém esclarecer que as classificações regionais não são rígidas, podendo sofrer alterações, ajustes e complementações ao longo de pesquisas específicas ou na elaboração de terminados projetos e programas, desde a classificação estabelecida pelo IBGE para o Censo de 1970 visando censo específico para as metrópoles brasileiras.¹

Nessa linha, o IBGE inovou com a delimitação das regiões de influência das cidades, em 2007, ao atualizar “o quadro de referência da rede urbana brasileira, com

estudo que constitui a quarta versão desta linha de pesquisa”. Nesse estudo, ao apresentar “a nova hierarquia dos centros urbanos, bem como a delimitação das regiões de influência associadas a cada um deles, o IBGE lança a REGIC com base em dados de pesquisa específica e, secundariamente, utilizando dados de outros levantamentos também efetuados pelo IBGE, bem como registros provenientes de órgãos públicos e de empresas privadas”. Com a REGIC, o IBGE disponibiliza importante trabalho para atualizar regionalizações anteriores, a partir de estudo pioneiro – de 1966, sobre a “divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas” (IBGE, 2008, p. 8 e quarta capa).

Urbanização: componentes também adaptáveis

Ao classificar cidades e metrópoles e suas áreas de influência, deve-se buscar na dinâmica urbana os fluxos interurbanos necessários para delimitar cada subespaço da rede urbana. Todavia, a dinâmica urbana possui componentes que derivam de um processo conhecido como **urbanização**. Há diversas acepções para definir esse conceito, mas, antes de prosseguir, voltemos no tempo para ampliar o que nos legou Haroldo Carter, em 1972. Assim, a partir das formulações do geógrafo inglês, adaptamos os componentes do processo indicando que urbanização inclui:

- **crescimento populacional.** Na maioria das vezes alguns profissionais identificam urbanização com esse único componente e seus desdobramentos em taxas de crescimento, de natalidade, de fecundidade, e outras. Há alguns anos, constatamos que “o conjunto urbano formado no Distrito Federal não teve a marca-lo apenas o volume populacional, mas também a rapidez do crescimento e um processo que se presumiu, inicialmente, ser passível de planejamento” (PAVIANI, 1985, p. 58 e 2010, p. 83). Recomenda-se que dados demográficos sejam utilizados nos estudos urbanos, mas não como os únicos que definam processo de urbanização, pois há outros componentes igualmente importantes, como, por exemplo o
- **crescimento físico e estrutural** dos centros urbanos. A expansão urbana tem íntima relação com o crescimento da população, pois a natalidade e as migrações para os centros urbanos ampliam os limites das cidades, por vezes de forma acelerada, tal como aconteceu, a partir dos anos 1960, com os grandes centros metropolitanos no mundo inteiro e no

1 Recomendamos o artigo Área de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. *Revista Brasileira de Geografia*, Vol. 60, n. 1-2, 2006, p. 255.

Brasil. Mas, a expansão física das cidades pode ser fruto de implantação industrial ou mesmo de programas habitacionais e assim por diante. Carter ao referir “crescimento físico”, refere com o sentido de “cimento e tijolo”, ao que agregamos vidro e asfalto, componentes cada vez mais importantes em nossas cidades e que, ao longo do tempo, modificam as estruturas pretéritas a tal ponto que ao retornarmos a algumas cidades após dez ou vinte anos concluímos tratar-se de “outra cidade”, tal o grau de mudanças estruturais. Nessas podem ser incluídas as favelas, cada vez mais presentes, sobretudo nas metrópoles brasileiras;

- **mudanças e transformações** econômicas e sociais aespaciais. São características da urbanização de diferentes naturezas e percepções, pois as mudanças podem ser provocadas por medidas governamentais ou por agentes privados e empresas, ao longo de algum tempo. São de fácil percepção por significarem alterações no cotidiano dos urbanitas, como, por exemplo, a abertura de uma grande avenida para facilitar o fluxo de veículos, a implantação de um conjunto de moradias populares e/ou a “erradicação de invasões” como são denominadas as retiradas de favelas em Brasília, no sentido de transferir os favelados para um assentamento com melhor infraestrutura urbana. Muitas das “cirurgias urbanas” são apenas mudanças na paisagem sem grandes modificações na estrutura do território. Todavia, as transformações econômicas e sociais aespaciais são menos notórias porque não se traduzem no território da cidade por serem menos sujeitas a percepção visual ou de outra natureza. No nosso entendimento as transformações são de longa duração – podem levar dezenas de anos ou séculos. Na mudança de favelados, por exemplo, seria transformação se, ao transferir os pobres de lugar, houvesse igualmente a alteração de *status* socioeconômico pelo qual as pessoas deixassem a condição de pobreza. Ao longo do tempo, no caso referido, a paisagem igualmente se modificaria por se tratar não de uma mudança superficial (a transferência de lugar), mas de uma alteração na essência das pessoas (o fato de deixar a condição de pobreza).
- Por fim, a urbanização tem embutida a **emergência de um sistema de cidades**, por muitos especialistas traduzido como “rede urbana”. Esse componente da

urbanização surge em muitos estudos a respeito da regionalização ou “área de influência urbana”, como a referida REGIC e trabalhos de alguns geógrafos como Milton Santos (1981 e 1993), Roberto Lobato Corrêa (1989 e 2006), entre outros. Talvez esse componente seja o mais estudado na Geografia urbana e nas disciplinas do Urbanismo, pois sempre foi um desafio entender como as cidades organizam o espaço em sua volta, formando rede urbana.

Conceituando os grandes centros urbanos

As grandes cidades, nos últimos cem anos, passaram a receber cada vez mais atenções. Centros importantes em qualquer contexto geográfico, geralmente se constituem como centros de negócios que, desde o início do século passado, foram também núcleos industriais importantes, capazes de dinamizar vastos territórios a sua volta ou mesmo de um país inteiro. Igualmente, nas características acima, as metrópoles possuem destaque por abrigar grandes contingentes humanos, sendo capazes de continuada atração das correntes migratórias, contendo milhões de habitantes. Igualmente, são cidades com vasto espraiamento, pois o equipamento metropolitano ocupa as bordas dos ramais ferroviários e dos grandes eixos rodoviários. Sua dinâmica urbana se volta para a estruturação interna e, externamente organiza sua “área de influência”, criando importante rede urbana. Por isso, só é metrópole a cidade capaz de dominar territórios, capturando as cidades à sua volta, formando sua própria hierarquia de centros.

No caso brasileiro, as metrópoles foram classificadas por demandas voltadas para as estatísticas geradas a partir de um patamar populacional de 400 mil habitantes, (nos anos 1970), como referido acima (IBGE, 2006, p. 255). Com essa massa de população era esperado que a grande cidade criasse interação com cidades de menor hierarquia, fruto de seu aparato industrial capaz de atrair trabalhadores e consumidores dos núcleos circunvizinhos. Foi estabelecido um percentual de atração, que seria traduzido por movimentos pendulares diários periferia-centro para trabalhar nas indústrias do centro metropolitano.² Assim, a metrópole foi caracterizada como o centro dinamizador e organizador de sua região, muitas vezes capturando espaços urbanos periféricos

² O município seria incluído na área metropolitana “quando tiver pelos menos 10% de sua população total deslocando-se diariamente [...] para o município que contém a cidade central ou outros municípios da área” (IBGE, 2006, p. 263).

por conurbação.³ Há outras características como a dos deslocamentos diários (*commuting*) das cidades dormitórias para o núcleo central ou outra cidade da área no montante de 20% da respectiva população. Outras características igualmente necessitariam revisão, pois a evolução dos meios de comunicação tornou obsoleto, o que foi indicado há mais de quarenta anos. Como a Constituição de 1988 determinou que as unidades federativas se capacitem para classificar as respectivas metrópoles é para esfera estadual que se devem deslocar as preocupações com esses entes de gestão urbana.

Outros centros urbanos surgem no mundo inteiro, os *continuum* de grandes dimensões – denominadas megalópoles.⁴ Elas evoluem a partir da expansão de conurbações em pontos específicos do território. São exemplos as megalópoles americanas: SanSan (São Francisco-São Diego, na Califórnia), que engloba oito regiões metropolitanas da Califórnia e cerca de 36 milhões de habitantes e BosWash (Boston- Washington), que soma aproximadamente 50 milhões de habitantes, abrigados em cinco grandes metrópoles conurbadas e estruturas de porte avantajado. A mesma coisa acontece no Japão, com a megalópole Tóquio-Yokohama que ocupa vasto território e contém cerca de 37 milhões de habitantes, com interação e estruturas correspondentes. No caso brasileiro, formam a única megalópole a capital de São Paulo e a do Rio de Janeiro, ambas abrigando cerca de 40 milhões de habitantes e grande parque industrial, complexidade funcional e grande interação socioeconômica.

O conceito de megalópole, aceito e estudado no mundo inteiro, recebeu outro tratamento, na França, por parte de François Ascher, que teoriza sobre as “metápoles”. Para Ascher (2010), as metápoles são formações urbanas de grande amplitude, descontínuas e extensas no território, heterogêneas e multipolarizadas. Esse conceito é uma variante humanizada da megalópole, em que as grandes estruturas industriais e a complexidade funcional não são a base conceitual. Ao avaliar a obra de Ascher, Paviani (no prelo) destaca que

Na visão de Ascher, a metápole está inserida no que denominou de neourbanismo. Nele, se incorporam variáveis econômicas e sociais, levando em consideração as

3 Deve-se a Patrick Geddes o conceito de conurbação. O neologismo foi por ele utilizado em sua obra *Cities in evolution*, de 1915.

4 Patrick Geddes e Jean Gottman popularizaram a expressão para as megacidades. Geddes por ocasião das formulações para o planejamento urbano, batizou o termo para o conjunto urbano existente entre Boston e Washington, cunhou a megalópole como Bos-Wash. Gottmann com seu livro *Megalópolis*, de 1961, incrementou a teorização sobre a temática das grandes metrópoles.

mudanças, transformações, mutações e a evolução da modernidade. Pelo neourbanismo, a urbanização possibilita que se entenda a “terceira modernidade”, que acelera a expansão da periferia urbana, onde se nota a expansão das cidades com o empobrecimento de seus habitantes. Mas, essa formulação traz em seu bojo, isto é, no âmago do neourbanismo, as mudanças e transformações ocasionadas pelo avanço da informação, das técnicas de transporte de bens e mercadorias para serviço de estoque para uma população que cresce e se dissemina no território. Essa passa a ter maior possibilidade de escolha para “onde morar e onde trabalhar”. Mas não é em todos os grandes aglomerados que isso acontece, uma vez que nem sempre a disseminação dos lugares de moradia é acompanhada da distribuição das atividades sociais e econômicas, que permanecem centralizadas. Na era do automóvel, com precariedade dos transportes coletivos, esses se tornam um grande gargalo. O centralismo das atividades poderá levar ao congestionamento dos grandes aglomerados urbanos, que não contam com fluxos contínuos ao longo da jornada de trabalho. Metapolização é um duplo processo de metropolização e de formação de novos tipos de territórios urbanos, as metápoles ou vastas conurbações, extensas, descontínuas, heterogêneas e multipolarizadas (PAVIANI, no prelo).

A abordagem teórico-metodológica sobre alguns conceitos ligados aos grandes centros busca avaliar como pensadores trataram as respectivas temáticas e oferecer aos que se dedicam à pesquisa e ao ensino da matéria, pistas para encontrar suas próprias interpretações. Como há limitações de espaço, não nos alongaremos. Ao contrário, o propósito é indicar a diversidade de tratamento dado por teóricos de variada formação profissional.

Antes de abordar a interface urbano e regional nos deteremos em alguns problemas empíricos, inicialmente voltados ao exame do incremento populacional das metrópoles e, posteriormente, aos problemas de gestão urbana e regional – nesse caso a Região de Desenvolvimento Integrado do Distrito Federal e Entorno (RIDE/DF).

O crescimento populacional em algumas metrópoles

Embora alguns autores minimizem a importância do volume populacional dos aglomerados urbanos no tange à capacidade

gestora nas instâncias governamentais, nossa interpretação vai no sentido de, quanto maior o número de habitantes, tanto maiores são os desafios para atender às demandas dos urbanitas. Assim, enquanto as metrópoles brasileiras se agigantam, a percepção é a de que, em setores importantes, a velocidade dos serviços públicos não acompanha a expansão demográfica. Em algumas metrópoles, água tratada, esgotamento sanitário, transporte público, ruas asfaltadas não chegam a todos os bairros, especialmente à periferia.

Tabela 1 – Incremento populacional em algumas metrópoles brasileiras 2000-2010

Metrópole	População recenseada		
	2000	2010	Incremento
São Paulo	10.434.252	11.244.369	810.117
Rio de Janeiro	5.857.904	6.323.037	465.133
Salvador	2.443.107	2.676.606	233.499
Brasília	2.051.146	2.562.963	511.817
Goiânia	1.093.007	1.302.001	208.994

Fonte: Censos do IBGE: Anos 2000 e 201

Na Tabela 1, escolhendo cinco metrópoles, nota-se que, entre o Censo de 2000 e 2010, o incremento populacional foi de 2.229.566 habitantes, um somatório equivalente a outra metrópole. Provavelmente, esse incremento será bem maior se incluirmos as metrópoles criadas pelos estados a partir da Constituição de 1988.

Desafios para a gestão metropolitana

Com o incremento populacional intercensitário pode-se inferir que as esferas administrativas dos estados e suas respectivas instâncias legislativas devem preparar as condições para o melhor atendimento das necessidades da população, dos setores empresariais e da própria administração. As condições emanam de orçamentos alocados para minimamente atender demandas e resolver problemas emergenciais bem como eventos imprevisíveis como os ligados às intempéries – chuvas torrenciais, alagamentos e períodos prolongados de seca, que avassalam as grandes aglomerações urbanas. Assim, os entes metropolitanos, antevendo a expansão urbana, providenciam recursos para que os transportes urbanos, nos diferentes modais, facilitem o ir e vir dos trabalhadores e dos materiais necessários ao desempenho dos serviços urbanos e das indústrias estabelecidas na metrópole. As infraestruturas viárias devem ser implantadas para atender a mobilidade diária dos trabalhadores. Como, de modo geral, as grandes cidades possuem um modelo concentrado de oferta de trabalho, os fluxos diários desenvolvem-se de modo centrípeto, pela manhã, quando

as vias de acesso se tornam intransitáveis pelo congestionamento. Ao final do dia, a mobilidade se inverte e se tornam centrifugas, complicando o retorno aos bairros residenciais.

Nos últimos anos, junto com os postos de trabalho – centralizados - a construção de habitações populares e para a população de classe média e alta, acontece em espaços periféricos, seguindo as leis de mercado, no primeiro caso, que procuram terrenos de menor valor. No segundo caso, a procura por terrenos nos anéis externos das metrópoles segue um padrão ambiental, que, presumivelmente, oferece condições para casas com maior conforto ecológico, embora distantes do local de trabalho. Nesse sentido, vale repetir que o modelo centralizado de atividades, sobretudo do terciário e quaternário, sobrecarrega os que se deslocam diariamente e faz recomendar urgente modificação desse padrão: que novas oportunidades de trabalho sejam abertas na periferia metropolitana. O retorno de atividades de planejamento urbano apressaria as iniciativas no sentido da descentralização, o que traria alívio para as correntes de mobilidade diária e desafio das vias radioconcêntricas. A mesma recomendação pode ser feita para os serviços educacionais, de saúde e de segurança pública, localizados em áreas centrais dos grandes aglomerados. Quebrar uma tradição de séculos de centralização requer a implantação de planos específicos de atividades de planejamento e programas articulados com o setor privado. Cada vez mais o setor privado é chamado a ter um papel importante e ativar forças criativas para a descentralização e o incremento de condições propícias para elevar a qualidade de vida metropolitana. Assim, ao mesmo tempo em que o perímetro urbano se expande em direção a áreas periféricas, é necessário um esforço para que a localização de novos postos de trabalho acompanhe a periferização residencial. É o que se propugna para o Distrito Federal, onde o padrão de concentração é historicamente reconhecido por ser Brasília a capital federal. Recente trabalho da CODEPLAN (2013a) aponta nesse sentido, pois,

[...] nada menos que 163,7 mil servidores que têm suas atividades laborais na RA-I [Plano Piloto], muito embora apenas 44,2 mil nela residam, significando que cerca de 120 mil servidores para ele deslocam-se diariamente de outras regiões administrativas [as cidades-satélites]. Iniciativas como a construção do novo Centro Administrativo do GDF, localizado em Taguatinga/Ceilândia, concorrem bastante para reduzir a forte concentração do emprego público no

Plano Piloto e melhorar sua distribuição em todo o território do Distrito Federal. Deve haver, contudo, um esforço também do Governo Federal em descentralizar a localização dos órgãos federais, construindo-os ou os transferindo para outras RAs que não o Plano Piloto.

Segregação pelo desemprego

A pesquisa sobre o emprego público da capital federal mostra apenas uma parte da concentração dos postos de trabalho. A mesma pesquisa da CODEPLAN indica que 47,7% dos empregos são oferecidos no Plano Piloto, que detém apenas 8,17% da população urbana do DF. Inere-se que, os 91,83% da população dos bairros (cidades-satélites) ocupam-se nos 52,3% dos postos de trabalho do DF, um desequilíbrio que faz pensar no alto grau de segregação existente, via oferta de oportunidades de emprego. Na Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED), referente ao mês de março de 2013, a CODEPLAN divulga algo preocupante: o DF apresenta 13,3% de desemprego, ou 192.000 pessoas fora do mercado de trabalho formal. A PEA do DF, em março, era de 1.450.000 pessoas e o total de pessoas ocupadas era de 1.258.000 (CODEPLAN, 2013b, pp. 1 e 2.)

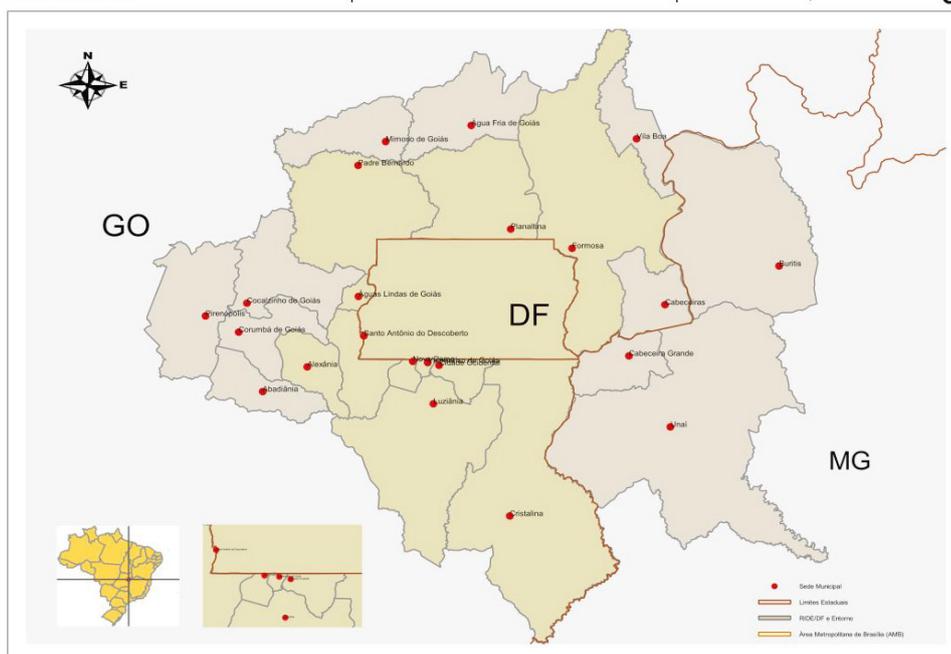
A exclusão pelo desemprego fica mais evidente ao se agruparem, por estratos socioeconômicos, os núcleos urbanos. Os de melhor situação constituem o Grupo 1 – Plano Piloto, Lago Sul e Lago Norte; o G-2, composto por

cidades de renda intermediária – Gama, Taguatinga, Sobradinho, Planaltina, Núcleo Bandeirante, Guará, Cruzeiro, Candangolândia e Riacho Fundo e o G-3, núcleos de renda mais baixa: Brazlândia, Ceilândia, Samambaia, Paranoá, São Sebastião, Santa Maria e Recanto das Emas. Os dados da PED indicam uma crescente taxa de desemprego, de tal modo que o G-1, em março de 2013, apresentou 5,7% de desemprego, menos da metade da taxa média (13,3%); o G-2, próximo da média com 11,1% e o G-3, com desemprego acima da média, ou 16,3%. Isto revela que: quanto menor a renda média do núcleo urbano e mais distante do Plano Piloto, maior é o desemprego. Os aquinhoados estão justamente mais próximos das oportunidades, conseguem os melhores postos de trabalho, com maior remuneração. Essa desigualdade já tem estatuto histórico, perpetuando o vício da exclusão social.

Deve-se considerar igualmente a centrifugação populacional pretérita, isto é, o movimento migratório dos anos 1970 e 1980, por ocasião da abertura de loteamentos em município goianos, nas proximidades do DF. Na evolução desse processo, milhares de famílias procuraram resolver o problema habitacional comprando lotes ou moradias em Valparaíso de Goiás, na Cidade Ocidental, no Novo Gama, no Pedregal (Parque Estrela D'Alva VI) e muitos outros. Nos anos 1990, foi a vez de Planaltina de Goiás, de Águas Lindas e Santo Antônio do Descoberto oferecer terrenos para famílias de baixa renda. Atualmente, se constata que nada menos de 1.050.000 pessoas residem no que vulgarmente passou a se denominar de “Entorno”, que nada



Área Metropolitana de Brasília - AMB Núcleo metropolitano da RIDE/DF e Entorno



Mapa temático produzido pelo Núcleo de Geoprocessamento da CODEPLAN, 2013.

Mapa 1 – RIDE-DF e Área metropolitana de Brasília

mais é do que uma extensão do DF (Mapa 1). Dessa população, estima-se que entre 80 e 90 mil pessoas estejam no mercado de trabalho do DF. Em razão desse processo, passamos a considerar esse conjunto externo do DF como parte da Área Metropolitana de Brasília (AMB).

A respeito da Área Metropolitana de Brasília, justificamos, em 2003, que

Embora a AMB, inistrativamente, ainda não tenha uma lei ou ato criatório, não deixa de produzir consequências de magnitude variável como, por exemplo, sobre o mercado de trabalho. À força de trabalho de Brasília, deve-se acrescentar a do Entorno, o que amplia a influência sobre as taxas de emprego/desemprego da AMB, esteja ou não sendo isso computado nas estatísticas oficiais. Essa é uma questão funcional do aglomerado que se expande e se consolida (PAVIANI, 2003, p. 31).

Até meados de 2013, a CODEPLAN estará divulgando a Pesquisa Metropolitana de Amostra por Domicílios (PMAD), que revelará o grau de importância que os municípios externos da AMB apresenta no mercado de trabalho e em outros setores da vida econômica e social (pressão sobre equipamento educacional e de saúde, por exemplo). Do mesmo modo que o Plano Piloto não é o lugar de moradia dos que nele trabalham, a população periférica deverá receber atenções dos administradores do DF e de Goiás e, igualmente, da União para que tenham oportunidade de trabalhar próximos ao local de moradia – seja na periferia goiana, seja nas cidades-satélites do DF. Com isso, se atenuará o alto grau de injustiça social que, até aqui, mantém Brasília num lugar elevado no pódio da desigualdade e pobreza nacional.

Dados e problemas da RIDE/DF

As intencionalidades político-econômicas procuram dar o direcionamento preconizado por Lucio Costa, no sentido de que, uma vez implantada Brasília, ela daria ensejo à sua região. Parece que foi esse o determinante para o ato legislativo que criou a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF), em 1998.⁵ Passados quinze anos, a legislação faz parte do grupo de “leis que não pegam”, como vulgarmente

se constata. Para que a RIDE se consolide, alguns procedimentos foram arrolados pela SUDECO buscando as providências cabíveis, quando às demandas de “interesse da RIDE [...] comuns ao Distrito Federal, Estados de Goiás, Minas Gerais e aos Municípios que a integram [...]” (SUDECO, 2013). A busca de soluções envolvem: infraestrutura, saneamento básico, geração de empregos, equacionamento dos problemas viários e/ou de deslocamento para o trabalho, aproveitamento de recursos hídricos, de minérios, proteção ambiental. Desenvolvimento cultural e educacional, resolução do problema alimentar e de produção agropecuária, e outros.

Os serviços de uso comum, de “interesse da RIDE/DF”, se revestem de amplitude e ainda estão por receber projetos e recursos para serem efetivados. É interessante considerar alguns dados da RIDE/DF para avaliar em que “chão” os estímulos deveriam ser efetivados. A área total da RIDE é de 56.400 km², que abrange 23 municípios, distribuídos por três de Minas Gerais, 19 de Goiás e o município de Brasília. Sua população é estimada em mais de 3,7 milhões de habitantes (dos quais 2,6 encontram-se no interior do DF). O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) médio da RIDE é de 0.748, sendo que o extremo superior pertence ao DF (0.874) e o inferior ao município de Mimoso de Goiás (0.664), o que demonstra desigual distribuição da renda no interior da região.

Esse dado revela que há problemas para o desenvolvimento social e econômico da região, que se deve ater, em primeiro lugar, à elevação da capacidade produtiva, em termos industriais. O setor demonstra baixo dinamismo, embora sejam alocados recursos do Fundo de Desenvolvimento do Centro-Oeste (FCO) para novas atividades econômicas ou ampliação das já existentes. Para que a indústria aumente sua participação no desenvolvimento do Centro-Oeste, será interessante proceder a um levantamento das potencialidade, quanto às matérias primas, à oferta de mão de obra qualificada e, sobretudo, ao estabelecimento de metas para a região. Uma das metas será a de enfrentar o grande problema da desigualdade social, materializada no desemprego existente na região e no baixo desempenho educacional. Outra meta indispensável é de enfrentar a baixa integração existente, embora seja a grande bandeira para o desenvolvimento regional, que estão impressas na própria designação da RIDE/DF.

Encaminhamentos – à guisa de conclusão

Do examinado, podem ser extraídos direcionamentos e encaminhamentos, relativamente encaixados em um tópico comum

⁵ A Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE/DF) é uma região integrada de desenvolvimento econômico, criada pela Lei Complementar n.º 94, de 19 de fevereiro de 1998, e regulamentada pelo Decreto n.º 7.469, de 04 de maio de 2011, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás, Minas Gerais e do Distrito Federal. SUDECO (2013).

à regiões de povoamento recente. Trata-se de **planejar rumos para o futuro**, seja para as grandes cidades, seja para as regiões a elas circundantes – dependentes dos influxos e demandas delas emanados. Assim, mesmo cientificado da listagem acima, feita pela SUDECO, propugnamos em adendo:

- Em primeiro lugar, **descentralizar atividades**, pois os entes metropolitanos brasileiros, evoluíram de tal modo que o padrão centralizado de atividades afoga iniciativas novas, em razão da congestão urbana e falta de espaço para expansão;
- Ao mesmo tempo que se descentraliza a produção de bens, serviços e atividades econômicas, há necessidade de **dotar a região da necessária infraestrutura** para elevar o IDH e o PIB dos municípios componentes das respectivas áreas metropolitanas. É importante elevar o padrão de consumo de água tratada e dotar os núcleos de esgotamento sanitário, de tal modo que se possam elevar as condições de higiene e saúde pública. As demais infraestruturas são indispensáveis: eletricidade, hospitais equipados e rede escolar no meio urbano e rural;
- Como a RIDE possui potencialidades ainda a serem avaliadas, é interessante recomendar investimentos nos empreendimentos voltados à inovação.

Ciência e tecnologia podem caber em qualquer espaço geográfico, sobretudo nos que dispõem de variada gama de centros de pesquisa e ensino pós-graduado como é o caso em pauta. Já há em Brasília, centros de excelência nas universidades e na EMBRAPA, onde estímulos podem indicar capacidades ociosas ou nichos para a descoberta do novo, do avançado, do propício à redução da pobreza. Por isso, a recomendação para o desenvolvimento científico e tecnológico, a partir da base educacional que tem condições de incrementar o patamar educacional de jovens e adultos que procuram melhores condições de vida e ascensão na escala social;

- Os itens acima nos conduzem a recomendar a utilização de matérias primas da região, respeitando os limites impostos pela natureza. O ambiente natural é rico em plantas para o desenvolvimento de medicamentos e para o uso de materiais para a decoração, além de plantas propícias à indústria de mobiliário. Todavia, o uso deve maximizar a reciclagem para evitar desperdício e para que a pressão sobre plantas, minerais e animais não deprede e polua o ambiente.

Portanto, há um longo caminho a percorrer. Dependerá de como se conduzam os programas e projetos para, a médio e longo prazo, se obter as respostas planejadas.

Referências bibliográficas

ASCHER, F. *Os novos princípios do Urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

CAETANO O'NEILL. M. M. V. Considerações sobre identificação e delimitação de áreas metropolitanas. Coordenação de Geografia/IBGE. Documento oferecido pelo IBGE à CODEPLAN, em abril de 2013, via internet.

CODEPLAN. Emprego no setor público no distrito federal: local de trabalho e de moradia dos servidores federais e do GDF. Pesquisa divulgada em 02 de abril de 2013a.

CODEPLAN. *Pesquisa de emprego e desemprego no Distrito Federal. Resultados: março/2013*. Brasília: DIEESE/SEADE/CODEPLAN, 2013b.

CORRÊA, R. L. *A rede urbana*. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CORRÊA, R. L. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CARTER, H. *The study of urban geography*. Londres: Edward Arnold, 1972.

IBGE. Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. Rio de Janeiro: *R. Bras. Geogr. Vol. 60, n. 1 e 2, jan./dez.. 2006*.

IBGE. *Regiões de influência das Cidades – 2007*. Rio de Janeiro, IBGE, 2008.

PAVIANI, A. Ambiente urbano com desemprego. In PAVIANI, A.; GOUVÊA, L. A. DE C. (Orgs.). *Brasília: controvérsias ambientais*. Brasília: Editora UnB, 2003.

PAVIANI, A. A metrópole terciária. In PAVIANI, A. (Org.) *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Editora Projeto, 1985 e 2ª. edição. Brasília: Editora UnB, 2010.

PAVIANI, A. Neourbanismo e a evolução das metápoles. In GONZALES, S. F. N; PAVIANI, A. e FRANCISCONI, J. G. (Orgs.). *Urbanismo e planejamento urbano: a teoria e a prática*. São Paulo: Livre Expressão Editora (no prelo).

SANTOS, M. *Manual de Geografia Urbana*. São Paulo: Editora Hucitec, 1981.

SANTOS, M. *A urbanização Brasileira*. São Paulo: Editora Hucitec, 1993.

SUDECO. RIDE/DF. Disponível em <http://www.sudeco.gov.br/ride-df>, acessado em 05/05/2013