

# Entre a institucionalização e a vida cotidiana: elementos para repensar o espaço metropolitano de Brasília\*

Between institutionalisation and daily life:  
some elements to rethink Brasília's metropolitan space

Igor Catalão

## Resumo

Buscando demonstrar que as discussões concernentes às problemáticas metropolitanas devem obrigatoriamente considerar a diferenciação existente entre a metrópole como realidade experienciada, como conceito e como definição político-administrativa, apresento aqui algumas ideias para reflexão. A partir da análise de Brasília – abordando as formas de articulação regional e a constituição de seu espaço metropolitano – e tendo em vista corroborar o entendimento de que é impossível pensar o espaço sem aceitar seu duplo papel de produto-produtor de relações sociais, busco explicar que existe uma diferença entre as regionalizações legal ou academicamente pensadas e o espaço compartilhado pela população que nele vive a fim de que se possam encontrar medidas eficientes de resolução dos problemas.

**Palavras-chave:** metropolização; espaço metropolitano; gestão metropolitana; mobilidade cotidiana; Brasília.

## Abstract

*Aiming to demonstrate that the discussions concerning metropolitan problems must necessarily consider the difference that exists among the metropolis as experienced reality, as a concept and as political-administrative definition, I present here some ideas for reflection. Based on the analysis of Brasília – approaching the forms of regional articulation and the constitution of its metropolitan space – and aiming to corroborate the understanding that it is impossible to think of space without accepting its double role of product-producer of social relations, I seek to explain that there is a difference between regionalisation from both the legal or scholarly viewpoints and the space shared by the population that live in it. In doing so, we can find efficient ways of solving problems.*

**Keywords:** metropolitanisation; metropolitan space; metropolitan management; daily mobility; Brasília.

## Introdução

Para começar, partamos de um processo, a metropolização, e de uma forma dele característica, o espaço metropolitano. Neste artigo, meu esforço será o de demonstrar que as discussões que respeitam às problemáticas metropolitanas devem obrigatoriamente considerar a seguinte diferenciação, apresentada em ordem de importância.

(1) Antes de tudo, a metrópole precisa ser entendida enquanto realidade prático-sensível, qual espaço vivido e experienciado quotidianamente, composto de formas-conteúdo que são resíduos de outros tempos e que indicam claramente todas as ações práticas impetradas na produção do espaço, incluída aí a apropriação, e que revelam todas as contradições inerentes a essa produção. Esse é o ponto de partida para quaisquer medidas políticas e práticas que se pretendam efetivas. Retornarei a este ponto mais adiante.

(2) Partindo do entendimento supra-exposto, em segundo lugar, é necessário entender a metrópole como conceito utilizado para qualificar a realidade e, portanto, para analisá-la, explicá-la e conseqüentemente (intentar) compreendê-la. Em outras palavras, é importante reconhecer que para se elaborar toda e qualquer conceituação, como abstração mental que é, deve-se partir da realidade e a ela retornar num movimento que busca sempre acompanhar o real, sempre dinâmico e mutante como é. Nesse sentido, as conceituações e teorizações nunca coincidem plenamente com a realidade no sentido de que são sempre aproximações do real e nunca dão conta de todos os elementos e de

todas as especificidades de cada formação socioespacial.

(3) Em terceiro lugar, há a metrópole enquanto definição político-administrativa. No caso brasileiro, tanto aquelas que foram definidas pelo governo federal na década de 1970 – as primeiras Regiões Metropolitanas – quanto as que foram criadas pelos governos estaduais a partir da Constituição de 1988 – as novas Regiões Metropolitanas –, além das Regiões Integradas de Desenvolvimento. Essas metrópoles surgem, ou deveriam surgir, a partir da compreensão de que primeiramente a metrópole existe enquanto realidade, plena de problemas sociais, a partir da qual se criam mecanismos institucionais para a resolução desses problemas, cuja explicação e compreensão, por sua vez, advêm das conceituações e teorizações. Por essa razão, a metrópole como definição entra em terceiro lugar na diferenciação proposta, pois é resultado das duas primeiras e, nesse sentido, tampouco coincide com a metrópole como realidade e com a metrópole como conceito, justamente porque as definições são mais rígidas e envolvem critérios mais objetivos. Ainda assim, no caso brasileiro, temos um enorme afastamento do que se define como metrópole e o que quotidianamente pode ser visto e vivido como tal. Essa é a razão pela qual notamos uma enorme dificuldade de criar mecanismos de gestão e ordenamento territorial metropolitanos que sejam eficazes, isto é, em geral o espaço sobre o qual se age não coincide com o espaço sobre o qual se deveria agir.

Na geografia e nas outras ciências dedicadas à compreensão espacial da sociedade, o esforço, nas últimas décadas, tem sido o de corroborar o entendimento de que é impossível pensar o espaço sem aceitar seu duplo papel

de produto-produtor de relações sociais. Assim, há a premência de inserir esse entendimento a respeito da dialética socioespacial nas agendas políticas, tratando de encontrar uma práxis que dê conta de, senão fazer coincidirem, ao menos tentar aproximar ao máximo a realidade, o conceito e a definição da metrópole contemporânea.

Nessa direção, discutirei um pouco a respeito das formas de articulação regional no Brasil, apontando as experiências presentes e pretéritas no caso da metrópole brasiliense, com o objetivo de demonstrar que existe uma diferença entre as regionalizações legal ou academicamente pensadas e o espaço compartilhado pela população que nele vive. Em outras palavras, busco esclarecer que as formas de articulação regional precisam levar em conta critérios muito mais próximos do cotidiano vivido se seu interesse é justamente o de resolver problemas vivenciados por aqueles que vivem no espaço metropolitano.

## Formas de articulação regional

O reconhecimento de Brasília como metrópole é praticamente um consenso entre os estudiosos da urbanização brasileira e brasiliense,<sup>1</sup> bem como o fato de que a produção de seu espaço não pode ser compreendida sem levar em consideração as cidades goianas contíguas. Com efeito, Brasília possui uma vasta região de influência direta que se estende desde a região do nordeste mineiro, passando pela microrregião goiana do Entorno de Brasília, em direção ao norte do país. Entretanto e se bem

que se possa reconhecer que Brasília conforma uma aglomeração com um conjunto de cidades em seu redor com características metropolitanas, não há consenso sobre que cidades são essas. Essa falta de consenso dificulta a criação de um ente de gestão metropolitana eficaz e, conseqüentemente, interfere na maneira como se administra o espaço metropolitano e como isso repercute na vida da população, sobretudo aquela da periferia mais distante.

Na década de 1970, foram institucionizadas, pelo governo federal, as primeiras Regiões Metropolitanas, localizadas em sua maioria no Sul e no Sudeste do país, cujos núcleos eram constituídos pelas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Fortaleza e Belém. Elas foram instituídas pela Lei Complementar Federal n. 14, de 1973, à exceção do Rio de Janeiro, cuja região metropolitana ficou excluída da primeira oficialização, tendo sido incorporada posteriormente pela Lei Complementar Federal n. 20, de 1974 (Reolon, 2007; Catalão, 2007) (Quadro 1).

A criação dessas regiões tinha por objetivo a resolução dos problemas urbanos partilhados pelas cidades aglomeradas e que transpassavam a esfera dos municípios, necessitando uma ação conjunta no planejamento e na gestão dos bens e serviços metropolitanos, bem como na promoção do desenvolvimento socioeconômico numa escala regional (Bordo, 2005). Entretanto, a gestão dessas regiões nunca foi uma tarefa fácil devido aos embates entre as esferas de poder municipal, estadual e federal, entre outros fatores, em que um ente de caráter regional se torna um complicador. Esse quadro se agravou, sobretudo, com a Constituição Federal de 1988, que reforçou

o papel dos municípios e deixou o ente metropolitano com menos poder e possibilidades de atuação.

À época da institucionalização das primeiras regiões metropolitanas, o Brasil iniciava seu período urbano, já que sua população acabara de inverter-se de predominantemente rural a majoritariamente urbana, com as primeiras metrópoles oficiais contando pelo menos um milhão de habitantes, sem considerar seus respectivos espaços metropolizados (Davidovich, 2003). As metrópoles sudestinas, sobretudo, apresentavam uma população cada vez maior, uma industrialização crescente e inúmeras possibilidades de expansão econômica (Catalão, 2007).

Sobretudo a partir de 1995, foram oficializadas as novas regiões metropolitanas, além de seus colares e áreas de expansão (Quadro 1), já então pelos poderes estaduais, haja vista que, com a Constituição de 1988, tornou-se atribuição dos estados federados a sua oficialização. Não obstante, é de se notar que houve uma modificação no significado que a expressão ganhou a partir da institucionalização dessas novas unidades de administração regional. Região Metropolitana parece se referir agora muito mais a qualquer simples aglomeração de cidades do que propriamente a um conjunto de cidades inserido num processo de metropolização. Se bem que possamos admitir que sempre tenha havido uma diferenciação entre a metrópole como conceito, como realidade espacial e como definição político-administrativa, tal como já apontei, agora tanto mais parece não coincidirem necessariamente os respectivos significados aos quais os termos se remetem. Como assevera Reolon (2007), inseridos no choque entre as questões científicas, dedicadas

ao estudo para compreensão e explicação da realidade, e as vontades políticas, que versam pelam institucionalização de unidades regionais administrativas, seja para quais fins forem:

[d]e um lado, têm-se conceitos (metropolização, área metropolitana, região metropolitana, aglomeração urbana, questões metropolitanas) e, de outro, apenas termos constitucionais (unidade regional, região metropolitana, aglomeração urbana, microrregião, região integrada de desenvolvimento, funções públicas de interesse comum). (2007, pp. 32-33)

Assim, enquanto as primeiras regiões metropolitanas foram oficializadas tendo por base critérios rígidos e mais coerentes com a realidade socioespacial de cada metrópole, as novas regiões metropolitanas foram definidas com base em critérios vagos, muitas vezes apenas políticos, agrupando cidades cujo conteúdo e cuja morfologia e estrutura espaciais não dizem respeito obrigatoriamente a uma realidade metropolitana. É fato que, em muitas das situações, vislumbra-se uma integração ou interdependência entre duas ou mais cidades de forma a se constituírem, porém, muito mais em aglomerações urbanas que em regiões metropolitanas. Segundo C. A. Silva (2006), a decisão das prefeituras pela inserção ou não de uma cidade em uma determinada região metropolitana liga-se aos interesses por recursos que se podem auferir e não às relações compartilhadas num mesmo espaço de vida, como se supõe.

No caso da metrópole de Brasília, sua especificidade político-administrativa, espacialmente inscrita, deixou-a durante muito tempo à margem das definições oficiais, embora, desde a década de 1970, algumas medidas para a

Quadro 1 – Regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento, leis e anos de criação

Tipo	Região Metropolitana/Integrada de Desenvolvimento	Cidade-sede	Unidade Federativa	Nº Lei de criação	Ano de criação
Primeiras regiões metropolitanas	RM de Belém	Belém	PA	LCF 14	1973
	RM de Belo Horizonte (+ colar metropolitano criado em 2002)	Belo Horizonte	MG	LCF 14	1973
	RM de Curitiba	Curitiba	PR	LCF 14	1973
	RM de Fortaleza	Fortaleza	CE	LCF 14	1973
	RM de Porto Alegre	Porto Alegre	RS	LCF 14	1973
	RM de Recife	Recife	PE	LCF 14	1973
	RM de Salvador	Salvador	BA	LCF 14	1973
	RM de São Paulo	São Paulo	SP	LCF 14	1973
	RM de Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	RJ	LCF 20	1974
Novas Regiões Metropolitanas	RM de Aracaju	Aracaju	SE	LCE 25	1995
	RM da Grande Vitória	Vitória	ES	LCE 58	1995
	RM da Baixada Santista	Santos	SP	LCE 815	1996
	RM de Natal	Natal	RN	LCE 152	1997
	RM da Grande São Luís	São Luís	MA	LCE 38	1998
	RM de Florianópolis (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Florianópolis	SC	LCE 162	1998
	RM de Londrina	Londrina	PR	LCE 81	1998
	RM de Maceió	Maceió	AL	LCE 18	1998
	RM de Maringá	Maringá	PR	LCE 83	1998
	RM do Norte/Nordeste Catarinense (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Joinville	SC	LCE 162	1998
	RM do Vale do Aço (Núcleo + colar metropolitano)	Ipatinga	MG	LCE 51	1998
	RM do Vale do Itajaí (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Blumenau	SC	LCE 162	1998
	RM de Goiânia (+ RID de Goiânia criada em 2000)	Goiânia	GO	LCE 27	1999
	RM de Campinas	Campinas	SP	LCE 870	2000
	RM Carbonífera (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Criciúma	SC	LCE 221	2002
	RM da Foz do Rio Itajaí (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Itajaí	SC	LCE 221	2002
	RM de Tubarão (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Tubarão	SC	LCE 221	2002
RM de João Pessoa	João Pessoa	PB	LCE 59	2003	
RM de Macapá	Macapá	AP	LCE 21	2003	
RM de Manaus	Manaus	AM	LCE 52	2007	
Regiões	RID do Distrito Federal e Entorno	Brasília	DF/GO/MG	LCF 94	1998
	RID da Grande Teresina	Teresina	PI/MA	LCF 112	2001
	RID do Pólo Petrolina-Juazeiro	Petrolina	PB/BA	LCF 113	2001

Fonte: Organizado pelo autor a partir das informações do IBGE, de pesquisa nas leis federais e estaduais, e de Catia Silva (2006).

resolução dos problemas urbanos crescentes e para a promoção do desenvolvimento regional, mormente focados em sua periferia goiana, tenham sido tomadas. Contudo, nenhuma delas se mostrou satisfatoriamente efetiva, tanto no que diz respeito a uma integração da capital com seu entorno goiano quanto no que tange ao desenvolvimento regional como um todo. Voltei a esse assunto adiante na discussão de algumas das formas de regionalização.

Brasília, embora cientificamente reconhecida como metrópole desde fins da década de 1970, como indicam Barbosa Ferreira (1985) e Paviani (1985a), esteve fora dessa categorização no que tange às decisões políticas até 1998, quando foi criada a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE. Entretanto, no debate científico, outras discussões sobre a natureza de seu espaço metropolitano têm sido impreterdas exaustivamente, tanto na Academia quanto nos órgãos de pesquisa públicos; tanto é que Steinberger (2003) chama a atenção para o fato de que existem pelo menos seis<sup>2</sup> delimitações para a região que circunda Brasília, tendo cada uma delas sido feita de acordo com objetivos específicos e integrando cidades diferentes, muito embora o objetivo maior seja a delimitação de uma região com semelhanças e complementaridades entre as cidades abarcadas e, conseqüentemente, a criação de um ente de gestão que dê conta das especificidades socioespaciais e que ofereça subsídios à resolução dos problemas metropolitanos. A seguir, tomarei parte em algumas dessas discussões, buscando apontar as limitações das formas de articulação regional para, finalmente, indicar o que pode ser uma outra maneira de reconhecer e delinear o espaço metropolitano de Brasília.

## Região geoeconômica de Brasília

O Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília – PERGEB – foi criado na metade da década de 1970, no âmbito do II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND –, tendo em vista a preocupação das autoridades ligadas ao governo federal e ao estado de Goiás com o acelerado crescimento migratório para a região que circunscreve a capital (Peluso, 1983). O objetivo principal do programa era criar estratégias para promover o desenvolvimento da região sob influência direta de Brasília, visando, sobretudo, evitar a ampliação da dependência das cidades contíguas. Além do Distrito Federal, sua escala de abrangência territorial atingia 88 municípios, tais como Abadiânia, Alexânia, Cabeceiras, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Padre Bernardo, Planaltina, Pirenópolis, em Goiás, e Unai, em Minas Gerais, entre outros.

No âmbito do PERGEB, a manutenção do papel de Brasília como centro político-administrativo e cidade planejada era um fato marcante nas estratégias de desenvolvimento regional. Em linhas gerais, tratava-se de prover moradias, infraestruturas e empregos na Região Geoeconômica ao mesmo tempo em que se buscava desafogar os núcleos urbanos periféricos internos ao quadrilátero do Distrito Federal numa tentativa de evitar que Brasília se metropolizasse, sendo esse processo considerado o gerador de conurbações<sup>3</sup> e espaços repletos de inconveniências (Construtora Ocidental, [197-]), num momento em que apenas se iniciava o processo de metropolização de Brasília pela ocupação periférica do território goiano limítrofe.

Não é de se questionar a importância que tinha a urbanização da capital e a influência desse processo em uma escala regional desde a década de 1970, quando o PERGEB se apresentou, então, como um avanço na resolução dos problemas urbanos ampliados para uma escala regional, não obstante o fato de não se tratar de uma tentativa de criação de um ente de gestão metropolitana, como as regiões metropolitanas criadas pelo governo federal entre 1973 e 1974. Além disso, o conjunto de municípios abrangidos pelo programa não apresentava grande interação espacial com a capital, exceto Luziânia e Planaltina que, à época, começavam a ser inseridos no processo de produção do espaço urbano-metropolitano brasileiro. Para aliviar a dependência já existente entre a nascente periferia goiana e Brasília, o núcleo metropolitano, vislumbrou-se a criação de um polo de implantação industrial na Região Geoeconômica, mormente para atender ao município de Luziânia e sua gama de loteamentos e conjuntos habitacionais dispersos na direção da capital. Se, por um lado, o PERGEB propunha medidas de desenvolvimento regional e valorização socioeconômica da região de influência direta de Brasília – reconhecendo a ampliação da urbanização da capital para uma escala regional –, porém visando a impedir o advento de um processo de produção metropolitana, por outro, ele traz em seu bojo a evidência do começo deste processo.

Segundo Paviani (1996a), a inexistência de resultados eficazes do PERGEB diz respeito à falta de estratégias numa escala regional mais ampla que envolvesse, além do estado de Goiás, os estados de Minas Gerais e de Mato Grosso, haja vista os resultados, para o Centro-Oeste do país, do incremento migratório na

região em que a capital se insere. Além disso, o programa ficou centrado muito mais no discurso e na disputa político-partidária do que nas estratégias para atingir os objetivos propostos, de forma que a contradição entre estes e o orçamento financeiro de que dispunham as autoridades para levá-los a cabo acabou por enfraquecer o programa, que não chegou à década de 1980 (Seduma, 2008).

## Aglomerado Urbano de Brasília

O Aglomerado Urbano de Brasília – AUB – foi pensado no âmbito de um estudo desenvolvido em seis volumes para avaliar os instrumentos de planejamento e gestão do uso do solo e sua delimitação teve como base a inexistência de uma região metropolitana, tal como institucionalmente se indicou a definição, para Brasília (Gestão do Uso do Solo, 2001), levando-se em conta o fato de ter ele precedido a criação da RIDE.<sup>4</sup> Assim, sua composição foi indicada a partir do que comumente se denomina Entorno Imediato, contando com os municípios goianos de Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

Em relação à especificidade do termo Entorno nos estudos sobre Brasília cabe ressaltar um ponto. Dentro do que usualmente se entende por Entorno, existe uma série de subdivisões que varia de acordo com a metodologia de classificação das cidades. Em geral, todas as subclassificações agrupam as cidades em Entorno Imediato – ou próximo, ou metropolitano, ou de alta polarização – e Entorno Distante – ou de média e baixa polarização. Contudo, não há

coincidência entre elas, de sorte que o que se denomina Entorno Imediato num estudo, não corresponde necessariamente à mesma delimitação territorial em outro.<sup>5</sup> Diante disso, embora o AUB seja reconhecido como aquele formado pelas dez cidades do denominado Entorno Imediato citadas, não há referência aos critérios utilizados nessa classificação nem tampouco a estudos precedentes que a tenham originado.<sup>6</sup> Não obstante a relevância do estudo, essa imprecisão pode demonstrar uma fragilidade na metodologia. Ademais, se não havia unidade regional de caráter metropolitano reconhecida para Brasília à época, um estudo deste porte poderia corroborar para sua implantação, o que não aconteceu, haja vista que a criação da RIDE, em 1998,<sup>7</sup> ocorreu a despeito dos delimitamentos territoriais do estudo.

Assim, inúmeros questionamentos podem ser feitos no tocante à escolha das dez cidades, posto que, no estudo, a delimitação territorial do AUB visa a resolver a questão da inexistência de uma unidade de gestão metropolitana, tal como a existente para as demais cidades estudadas nos outros volumes da publicação, como São Paulo, Rio de Janeiro ou Porto Alegre. Um exemplo é o porquê de Água Fria de Goiás ter sido incluída no grupo, haja vista tratar-se de um município de caráter rural, pouco povoado, distante do núcleo da aglomeração e com pouca representatividade no que tange à integração espacial com a capital.<sup>8</sup> Ademais, a formação do AUB é analisada tomando por base o crescimento da região circundante a Brasília como parte do processo de produção do espaço metropolitano, muito embora não haja qualquer posicionamento sobre o papel que cumpriu cada cidade do aludido Entorno Imediato nesse processo. Em outras palavras,

a explicação do processo de periferização das cidades goianas e a sua aglutinação pela urbanização de Brasília, ainda que coerente e bem elaborada, deixa uma indeterminação territorial em relação aos acontecimentos expostos. Se a opção era tomar por base um estudo oficial para evitar uma desnecessária inclusão de tópico destinado a explicar o porquê da escolha das nove cidades, a não explicitação dos critérios e a não especificação territorial dos processos deixou a delimitação imprecisa e questionável. Ademais, a avaliação dos instrumentos de planejamento e gestão do uso do solo – feita apenas para o Distrito Federal, é de se notar – somente aclarou o fato de que eles não existem em uma escala regional, deixando em aberto o porquê de se fazer um estudo para avaliar tais instrumentos no AUB, em que as demais cidades integrantes ficaram negligenciadas. Em outras palavras, como se poderiam avaliar os instrumentos de gestão do uso do solo numa escala regional, sendo que estes instrumentos não possuem tal abrangência? Se não existe unidade de gestão metropolitana para Brasília, os instrumentos existentes não poderiam atear-se senão ao território do Distrito Federal.<sup>9</sup>

## Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e entorno

Segundo Caiado (2006), a criação da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE – foi uma saída encontrada pelo governo federal para instituir regiões metropolitanas que abrangessem mais de uma unidade federativa, haja vista que a Constituição de 1988 relegou aos estados da Federação a função da criação dessas regiões, sendo



impossível a um único deles fazê-lo agregando municípios de um estado vizinho. Além da RIDE, outras duas Regiões Integradas de Desenvolvimento foram criadas: a que une Teresina, no Piauí, e Timon, no Maranhão, e a que agrega Petrolina, em Pernambuco, e Juazeiro, na Bahia (Quadro 1). Contudo, essas regiões, embora reconhecidas como de caráter metropolitano como as demais regiões metropolitanas, não contam com municípios integrados todos com esse caráter, tendo obrigatoriamente uma metrópole como núcleo – o que seria de se esperar para toda região de caráter metropolitano –, tal como acontece também com as Regiões Metropolitanas.<sup>10</sup>

Assim, com vistas a coordenar atividades de cunho administrativo entre a União, os estados de Goiás e de Minas Gerais e o Distrito Federal, a RIDE foi criada pela Lei Complementar Federal n. 94, de 19 de fevereiro de 1998, e regulamentada pelo Decreto n. 2.710, de 4 de agosto de 1998, agrupando o Distrito Federal, os municípios goianos de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, 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 de Goiás e Vila Boa e os municípios mineiros de Unai e Buritiz (Mapa 1), além daqueles que porventura vierem a se originar por desmembramento de algum dos municípios citados.<sup>11</sup> Para coordenar as atividades da RIDE, foi criado, pelo mesmo decreto, o Conselho Administrativo da RIDE – COARIDE – como órgão colegiado integrante do Ministério da Integração Nacional.

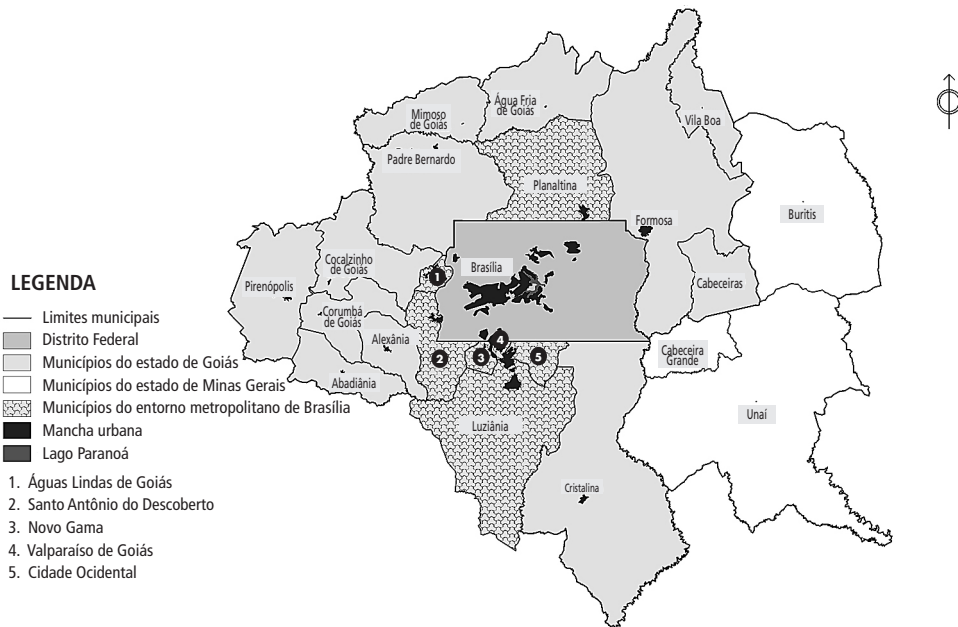
É importante reconhecer que a RIDE herdou tanto os princípios do PERGEB quanto boa

parte da estrutura territorial que o programa deixou, englobando hoje alguns dos seus municípios e os desdobramentos deles, além de ter incorporado outros novos, inclusive no estado de Minas Gerais. Ela foi criada como área de polarização do Distrito Federal para o desenvolvimento socioeconômico conjunto com os municípios envolvidos. Embora reconhecida nacionalmente como de caráter metropolitano, a RIDE não apresenta integração desse caráter entre a capital federal e todos os demais municípios componentes, não obstante significar um avanço em termos de política regional para a região circundante a Brasília. Entre os seus objetivos, constam a redução das desigualdades regionais, a implantação de linhas de crédito para atividades prioritárias, as isenções e os incentivos fiscais, a integração de serviços públicos, a geração de emprego e a fixação de mão-de-obra, entre outros (conforme Brasil, 1998a, 1998b, 2000).

Segundo Caiado (2006), os perfis dos municípios componentes da RIDE são muito diferentes entre si, com a maioria apresentando uma forte participação no setor primário da economia, enquanto que aqueles mais diretamente ligados ao processo de expansão urbana da capital, denominados pela autora de Entorno Imediato, possuem estrutura econômica baseada em atividades de caráter urbano.

No que respeita às suas limitações, considerando uma escala regional mais abrangente, se a RIDE inova por agregar municípios muito diversos e territorialmente bastante distanciados da capital – podendo trazer alternativas para a promoção do desenvolvimento regional –, numa escala mais restringida, aquelas cidades com maior dependência e socioespacialmente mais integradas a Brasília

Mapa 1 – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e entorno – 2008



Fonte: Ministério das Cidades, SIEG/GO – 2000.

Organização: Igor Catalão e Paula Lindo (Unesp Presidente Prudente). 2008.

Nota: Não havia informações disponíveis sobre as manchas urbanas de Vila Boa, Cabeceira Grande, Buritis e Unai.

não podem auferir muitos benefícios devido às incertezas dos âmbitos de ação do poder público e da dificuldade de união de forças entre os níveis de poder envolvidos – municipal, estadual, federal e do Distrito Federal – que, ao lado de outros agentes cujas decisões influenciam diretamente na produção do espaço metropolitano, se tornam excessivos. Em outras palavras, falta à RIDE o reconhecimento das especificidades municipais e do maior nível de interrelação existente entre as sete cidades consideradas e a capital. Isso se deve, quiçá, à falta de um fio condutor na delimitação dos critérios de junção das cidades pela negligência de fatores importantes, tais como a mobilidade cotidiana.

## Área metropolitana de Brasília

Na Geografia Urbana, Paviani é um dos principais expoentes no estudo da metropolização de Brasília, desenvolvendo trabalhos nessa temática desde meados da década de 1970, quando o processo de produção do espaço urbano brasileiro começou a agregar as cidades goianas contíguas. Para o autor (1985a), o fenômeno da metropolização da capital desenvolveu-se de acordo com as mesmas características observadas em outras metrópoles, como São Paulo, Porto Alegre ou Recife, muito embora essas características não tenham tido a mesma importância nem se tenham apresentado todas da mesma maneira.

Em princípio, o critério populacional por si só não é suficiente para o reconhecimento de uma cidade como metrópole, haja vista trata-se a metropolização de um processo mais complexo e heterogêneo.<sup>12</sup> Não obstante, é difícil aceitar que o crescimento populacional de uma cidade se dê *tout court*, ou seja, em desvinculação com outros processos que o geram ou que dele decorrem. Isso significa que, por trás do crescimento da população de uma cidade, em níveis metropolitanos, há uma série de outros fatores correlacionados, tais como dispersão territorial urbana, especializações funcionais, aumento das desigualdades socioespaciais, diferença na utilização do espaço e do tempo pelos habitantes, alargamento do espaço da vida cotidiana e intensificação da mobilidade (Dubresson, 2000).

No caso de Brasília, Paviani (1985a) destaca que o crescimento populacional, com a consequente ampliação do tecido urbano – embora, devo ressaltar, sob formas mais dispersas do que aquelas vislumbradas em outras metrópoles –, foi um fator preponderante em seu processo de urbanização, não apenas no tocante ao volume populacional alcançado, mas também no que tange à rapidez desse crescimento. Disso e de seu papel de capital deriva também a complexificação e ampliação das atividades, mormente nos setores terciário e terciário superior, ou quaternário, da economia, sobretudo os campos empresariais, da alta administração federal, dos serviços, do comércio e da construção civil (Paviani, 1996a).

Na análise da metropolização de Brasília, é de se destacar a importância que Paviani (1985a, 1996a, 2003, 2007) confere à integração espacial da capital com as cidades goianas que a circundam. Nesse sentido, ele vê como

imprescindível a criação da Área Metropolitana de Brasília – AMB – como uma necessidade de gestão em escala regional, cujo objetivo seria direcionar esforços conjuntos à implantação de infraestruturas e à geração de empregos nas cidades goianas que lhe seriam anexadas. Na proposição de Paviani (1994, 1996a, 2007), a questão do emprego tem destaque no fortalecimento do papel econômico da AMB, considerando a implantação de um setor industrial e tecnológico e a dinamização dos setores de serviços, tais como abastecimento, hotelaria e entretenimento.

Não obstante, o esforço de Paviani (1996a, 2007) para o entendimento de uma área metropolitana com vistas à resolução dos problemas regionais, sobretudo os entrevistados nas cidades goianas limítrofes, diz respeito ao seu comprometimento com proposições voltadas mais para o questionamento das políticas do que para as definições administrativas, tanto é que a AMB, por ele proposta, ora é apontada como coincidente com o AUB (Paviani, 2003), ora é distinguida como o conjunto metropolitano formado pela capital mais as cidades goianas fortemente integradas a ela (Paviani, 2007), ficando na incerteza quais cidades seriam essas.

Uma proposição de criação de uma área metropolitana para Brasília é apresentada também por Mathieu e Barbosa Ferreira (2006), muito embora a justificativa relativa às cidades componentes dessa área siga a mesma imprecisão de Paviani (1994, 1996a, 2007). No estudo, são consideradas as cidades goianas pertencentes ao AUB e novamente Água Fria de Goiás parece constar por um motivo aleatório não especificado. Além disso, fala-se, no trabalho, da necessidade de uma governança metropolitana

aliando os governos do Distrito Federal, do estado de Goiás e dos municípios goianos contíguos, sem que se apresente a real necessidade disso, pois à riqueza de informações sobre o Plano Piloto opõe-se a falta de detalhamento sobre a periferia goiana. Por exemplo, as autoras referem-se sempre à grande dependência de empregos e serviços no centro metropolitano, o Plano Piloto, por parte do entorno metropolitano, sem apresentar dados dessa região que comprovem essa dependência. Os dados apresentados dizem respeito apenas à concentração de empregos no Plano Piloto em relação ao Distrito Federal e não às cidades goianas.

## (Re)conhecendo o espaço metropolitano de Brasília

A partir do que foi discutido até agora com relação aos limites das delimitações territoriais regionais envolvendo Brasília e as cidades de seu entorno, metropolitano ou não, proponho-me a fazer alguns apontamentos no que concerne a uma outra perspectiva de reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília que fuja de abstrações ou imprecisões analíticas, mas que se configure numa maneira coerente de pensar o espaço metropolitano a partir de uma perspectiva cotidiana. Assim, o reconhecimento de um espaço metropolitano que difira, em alguma medida, das delimitações supra-apresentadas, ou de alguma outra, para o caso de Brasília não se pretende inédito a não ser no que diz respeito aos critérios usados para esse reconhecimento, que aqui ganham importância por deslocar o foco da análise para as escalas temporal e espacial do cotidiano, ou seja, uma

análise focada nos deslocamentos e na mobilidade. Em outras palavras, significa o desenvolvimento da compressão sobre a aglomeração brasiliense a partir dos estudos e definições já existentes, quer de ordem político-administrativa – como o PERGEB ou a RIDE –, quer de ordem científica – como o AUB ou a AMB –, enfocando dimensões espaciotemporais menos valorizadas ou apresentadas de maneira insuficiente nos referidos estudos.

Retomando Steinberger (2003), ao referir-se à região que circunscreve Brasília, a autora alerta para o fato de que é necessário especificar sobre que região se está falando. Assim sendo, este artigo não apenas se volta para a compreensão da metropolização de Brasília como processo que afeta, sobretudo, a vida cotidiana da população, mas objetiva reconhecer o espaço metropolitano a partir dos deslocamentos cotidianos dos habitantes da periferia goiana, por trás dos quais se revelam práticas espaciais, ou seja, de sua mobilidade, entendendo-a como fator de grande importância na dinamização do referido processo, haja vista que a compreensão das dinâmicas inerentes ao processo de urbanização – e, conseqüentemente, de metropolização – deve necessariamente considerar as diferentes formas de mobilidade espacial que as afetam (Dupont e Dureau, 1994), elemento desconsiderado nos estudos e nas definições regionais supraexpostos. Ou seja, trata-se da demarcação da área da qual estou falando e do porquê dessa demarcação, considerando a espacialidade como um aspecto inerente à existência humana e como algo que é produzido quotidianamente. Trata-se de um espaço metropolitano que vai se (re)desenhando por meio das práticas espaciais da população em seu processo de reprodução da vida.<sup>13</sup>

Segundo Dureau et al. (2000), a mobilidade espacial é o fator central das dinâmicas urbanas atualmente, podendo ser compreendida sob diversos aspectos, como a mobilidade residencial ou cotidiana, e como ponto-chave nos debates sobre o direito à cidade, à residência ou à mobilidade. Ademais, essa perspectiva de análise preza pelo reconhecimento dos habitantes como agentes plenos das dinâmicas de produção do espaço urbano-metropolitano.

Chauvin (2006), ao analisar o processo de metropolização de uma das cidades da Índia, atenta para o fato de serem as metrópoles espaços de mobilidade, cujo funcionamento só pode ser entendido pela compreensão dos deslocamentos de população, tais como os deslocamentos residência-trabalho, que engendram práticas urbanas diversificadas e cada vez mais complexas.

Tendo isso em vista, considerando a impossibilidade de abarcar todos os tipos de mobilidade espacial e admitindo também que os deslocamentos cotidianos são um dos principais critérios de delimitação dos espaços metropolitanos em nível internacional (IBGE, 2000; Chauvin, 2006), esse tipo de deslocamento foi utilizado no reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília, que a seguir se apresenta. Trata-se de um reconhecimento que encontra no espaço vivido a junção das dimensões do percebido – do espaço em sua configuração territorial – e do concebido – do espaço imaginado, vislumbrado, apreendido subjetiva e simbolicamente –, que se realizam plenamente no cotidiano.<sup>14</sup>

Segundo Oliveira (2006, p. 64), é no cotidiano, nas experiências de vivência do espaço e do tempo no plano do imediato, que se pode reconhecer um espaço como metropolitano:

[...] reconhecer a metrópole significa reconhecê-la repetidamente [...] no ir-e- vir de casa para o trabalho, para a escola, para o lazer, para a vida social e cultural.

Desse modo, o reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília aparece num duplo processo. Primeiramente, trata-se de reconhecê-lo tendo em vista a multiplicidade de delimitações territoriais referentes à região circundante a Brasília, a partir da ideia de que existe um espaço metropolitano de Brasília que, porém, se articula muito mais em função da mobilidade da população, como vou analisar mais detalhadamente a seguir, do que de relações tomadas outrora no reconhecimento dos espaços metropolitanos.

O segundo aspecto do processo, sobre o qual não vou discorrer neste artigo, diz respeito ao reconhecimento cotidiano do espaço metropolitano, ou seja, à vivência espacial da população em seus deslocamentos e em suas práticas, já que, se a mobilidade é um fator importante a ser considerado na dinamização dos espaços metropolitanos (Dureau et al., 2000; Chauvin, 2006), é a reprodução da vida das pessoas por meio de suas práticas que anima esse processo.

## Um espaço reconhecido nos trajetos cotidianos

O processo de metropolização de uma cidade pode ser entendido sob dois aspectos. O primeiro diz respeito à produção das condições para que uma cidade seja reconhecida como metrópole, ou seja, o porte territorial e demográfico, e a inserção no sistema mundializado

de cidades (Dureau et al., 2000), no qual estas apresentam os serviços necessários à reprodução do capital (Lencioni, 2006). O segundo aspecto se refere aos limites até onde se estende o espaço metropolitano propriamente dito ou a área de atração do núcleo metropolitano de que vou tratar agora.

Segundo Dureau e Lévy (2007), os espaços metropolitanos podem ser entendidos como o conjunto de trajetos quotidianos de seus habitantes. Reconhecer tais espaços dessa maneira desloca o plano da análise da abstração para o plano da vida, em que a realização do ser social se faz espacialmente (Lefebvre, 2000).

Assim, pois, dadas as variadas maneiras existentes de reconhecer a aglomeração brasileira, incluindo, cada uma delas, um conjunto diferente de cidades nos estados de Goiás e Minas Gerais, o reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília para fins do estudo do qual se originou este artigo foi feito tendo por base a mobilidade quotidiana da população de cada uma das cidades do entorno metropolitano em suas práticas espaciais e suas relações funcionais com o núcleo.

Tomando como base a RIDE, é possível notar a concentração de fluxos de deslocamento quotidiano em três eixos: sul, onde se encontram as cidades de Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia; oeste/sudoeste, onde se localizam as cidades de Águas Lindas de Goiás e Santo Antônio do Descoberto; e norte, onde está situada a cidade de Planaltina.

No começo da década de 1990, uma pesquisa realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal – Codeplan – apon- tou a intensidade de fluxos quotidianos entre

Brasília e as cidades circundantes da região, e demonstrou a predominância de algumas delas em relação às demais do então denominado Entorno.<sup>15</sup> Das 56.000 viagens computadas pela pesquisa em 1990, Luziânia respondia sozinha por 55% do total, sendo que, na ocasião, Cidade Ocidental, Novo Gama e Valparaíso de Goiás ainda não se haviam emancipado. Planaltina e Santo Antônio do Descoberto – neste contido também Águas Lindas de Goiás que, à época, possuía população pequena e tampouco possuía independência política – compartilhavam 13% e 11% respectivamente. Assim, essas três cidades contavam juntas 79% do número total de viagens, estando entre as causas que orientavam os deslocamentos o trabalho, com 52% (Seduma, 2008).

Já a partir dos dados dessa pesquisa, pode-se notar a grande disparidade de mobilidade entre as três cidades supracitadas e as demais doze da chamada região do Entorno, que juntas respondiam por 21% dos deslocamentos. Assim, muito embora Brasília polarize uma ampla região no Centro-Norte do Brasil, dentre as cidades que atualmente compõem a RIDE – admitindo-se esta como uma região oficial de caráter metropolitano para Brasília –, inegavelmente não são todas que possuem interação socioespacial com a capital em âmbito metropolitano, entendendo essa interação como o resultado da mobilidade espacial da população, especialmente a mobilidade quotidiana. Nesse sentido, seria possível falar de duas zonas distintas na RIDE para agrupar as cidades que a compõem, ambas relacionadas à centralidade de Brasília. A primeira seria a zona de atração, abrangendo as sete cidades do entorno metropolitano, e a segunda, a zona de influência, formada pelas demais cidades (Mapa 1).

Os dados do Censo Demográfico permitem uma melhor apreensão dos deslocamentos quotidianos entre Brasília e as demais cidades da RIDE<sup>16</sup> dez anos depois da pesquisa realizada pela Codeplan. Em 2000, do total de pessoas dessa região que trabalhavam ou estudavam em outra cidade, 123.425, ou 91,3%, faziam-no em Brasília (Tabela 1). Destas, 115.878, ou 92,9%,

residiam nas sete cidades que estou denominando entorno metropolitano, enquanto que as 8.797 pessoas restantes, ou 7,1%, eram residentes das demais quatorze cidades. Esses dados demonstram, assim, a grande força de atração de Brasília sobre as cidades da RIDE que compõem seu entorno metropolitano, o que resulta numa mobilidade intensa entre periferia e núcleo.

Tabela 1 – Pessoas residentes na RIDE, exceto Brasília, e no entorno metropolitano que trabalham ou estudam em outra cidade – 2000

Local de residência	Pessoas que trabalham ou estudam		
	Em outra cidade	Em Brasília	%
Abadiânia	366	116	31,7
Água Fria de Goiás	143	7	4,9
Águas Lindas de Goiás	28.315	27.397	96,8
Alexânia	982	605	61,6
Buritis	321	196	61,1
Cabeceiras	387	160	41,3
Cidade Ocidental	10.364	9.617	92,8
Cocalzinho de Goiás	956	597	62,4
Corumbá de Goiás	256	85	33,2
Cristalina	940	664	70,6
Formosa	4.874	3.786	77,7
Luziânia	19.520	16.975	87,0
Mimoso de Goiás	56	23	41,1
Novo Gama	19.498	18.724	96,0
Padre Bernardo	1.863	1.705	91,5
Pirenópolis	398	74	18,6
Planaltina	13.469	13.092	97,2
Santo Antônio do Descoberto	9.640	9.409	97,6
Unai	1.439	744	51,7
Valparaíso de Goiás	22.619	20.664	91,4
Vila Boa	91	35	38,5
<b>Total RIDE*</b>	<b>136.497</b>	<b>124.675</b>	<b>91,3</b>
Entorno metropolitano**	123.425	115.878	93,9
Demais cidades da RIDE*	13.072	8.797	67,3

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000, microdados da amostra.

Nota: \*Exceto Cabeceira Grande – \*\*Entorno metropolitano formado pelas cidades de Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

Não obstante, os dados do Censo Demográfico indicam apenas os deslocamentos para trabalho ou estudo. Se considerado o número de viagens realizadas por transporte coletivo entre as cidades goianas metropolizadas e Brasília, sem discriminação do tipo de atividade que orientou os deslocamentos, os valores são ainda mais expressivos e mais distanciados para o entorno metropolitano em relação a outras cidades da RIDE, segundo demonstram os dados do Anuário 2001 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (Tabela 2).

Ao se tomar o grupo de cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo – que, segundo os dados do Censo, foram as duas cidades que mais se aproximaram do referido grupo em quantidade de pessoas que se deslocam para Brasília para fins de trabalho ou estudo –, tem-se que, do total de 1.314.568 viagens realizadas para finalidades diversas no ano 2000, apenas 6,1% representavam os trajetos entre Brasília e as duas últimas cidades.

Analisando a quantidade de passageiros transportados, 99% deles foram encontrados nos trajetos ligando Brasília às sete cidades do entorno metropolitano (Tabela 2).

Para uma melhor apreensão do peso que tem cada cidade nos deslocamentos cotidianos entre o entorno e o núcleo metropolitano, foi elaborado um índice a partir dos dados fornecidos pela ANTT que relativiza a quantidade de passageiros transportados pela população municipal de cada município. Assim, de acordo com o índice, Águas Lindas de Goiás é a cidade que apresentava mais passageiros transportados em relação à sua população em 2000, com um índice de 111,58, seguida de perto pela Cidade Ocidental, com 100,22. Santo Antônio do Descoberto e Planaltina são as seguintes, com os índices muito próximos de 96,64 e 95,67 respectivamente. Luziânia e Valparaíso de Goiás apresentaram índices muito baixos em comparação às cinco primeiras cidades e abaixo da média, porém ainda bastante distanciados de

Tabela 2 – Número de viagens e quantidade de passageiros transportados entre Brasília e as cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo – 2000

Trajetos	Nº de viagens	%	Transporte de passageiros			
			Ida	Volta	Total	%
Águas Lindas de Goiás - Brasília	231.852	17,64	5.889.037	5.910.085	11.799.122	25,42
Cidade Ocidental - Brasília	133.442	10,15	1.998.092	2.048.452	4.046.544	8,72
Luziânia - Brasília	267.816	20,37	3.848.474	3.782.207	7.630.681	16,44
Novo Gama - Brasília	139.430	10,61	3.457.180	3.291.139	6.748.319	14,54
Planaltina - Brasília	252.877	19,24	3.503.712	3.549.440	7.053.152	15,19
Santo Antônio do Descoberto - Brasília	110.240	8,39	2.471.195	2.544.263	5.015.458	10,80
Valparaíso de Goiás - Brasília	137.297	10,44	1.835.546	1.833.993	3.669.539	7,90
Formosa - Brasília	40.150	3,05	228.614	202.511	431.125	0,93
Padre Bernardo - Brasília	1.464	3,05	13.824	14.349	28.173	0,06
Total	1.314.568	100,00	23.245.674	23.176.439	46.422.113	100,00

Fonte: Empresas permissionárias e autorizatárias. Anuário ANTT 2001.



Tabela 3 – População total municipal e quantidade total de passageiros transportados entre Brasília e as cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo – 2000

Trajeto	População*	Transporte total de passageiros*	TPT/Pop***
Águas Lindas de Goiás - Brasília	105.743	11.799.122	111,58
Cidade Ocidental - Brasília	40.378	4.046.544	100,22
Luziânia - Brasília	141.081	7.630.681	54,09
Novo Gama - Brasília	74.380	6.748.319	90,73
Planaltina - Brasília	73.720	7.053.152	95,67
Santo Antônio do Descoberto - Brasília	51.896	5.015.458	96,64
Valparaíso de Goiás - Brasília	94.857	3.669.539	38,68
Formosa - Brasília	78.650	431.125	5,48
Padre Bernardo - Brasília	21.513	28.173	1,31
Total	682.218	46.422.113	68,05

Fonte: \*IBGE – censo Demográfico 2000; \*\*Empresas concessionárias, Anuário ANTT 2001.

Nota: \*População recenseada em 2000; \*\*\*TPT/Pop – Total de população transportada anualmente dividido pela população total municipal.

Formosa e Padre Bernardo, que aprestaram índices pouco representativos em comparação às sete demais (Tabela 3).

Avaliando esses índices, é possível notar a preponderância das cidades do entorno metropolitano em relação às demais da RIDE quanto à mobilidade espacial cotidiana da população entre periferia e núcleo. Essa preponderância também está ligada à proximidade territorial das sete cidades em relação a Brasília, ainda que esse não seja o fator explicativo principal, haja vista que há cidades que, estando mais próximas, não possuem uma população que se desloca com tanta frequência para o núcleo metropolitano. Entre as cidades do entorno metropolitano, Águas Lindas de Goiás e Novo Gama, que possuem os

maiores índices de deslocamento para Brasília – 56,67% e 50,49% respectivamente –, por exemplo, não são as que estão mais próximas do centro metropolitano.

Para as demais cidades da RIDE, alguns casos também contradizem a ideia da distância como fator explicativo principal dos deslocamentos para Brasília. Padre Bernardo, por exemplo, apresenta um índice cerca de 4% superior ao de Formosa, não obstante estar 26 quilômetros mais distante de Brasília, mesma situação que se observa para Cabeceiras e Pirenópolis, Cocalzinho de Goiás e Unai, etc. Essa falta de coincidência entre os índices e as distâncias têm a ver com as carências intraestruturais e de serviços, e com o papel que as cidades desempenham na rede urbana.

## As especificidades do entorno metropolitano

Brasília faz parte do processo de mudanças espaciais das metrópoles modernas, iniciado há cerca de trinta anos, que trouxe consigo modificações significativas na condição urbana da sociedade e na maneira como interpretamos essas mudanças, segundo relata Soja (2000). Talvez as mudanças mais marcantes digam respeito à exurbanização como processo de crescimento das metrópoles e dispersão do tecido urbano para uma extensão territorial regional cada vez mais acentuada. Para Soja (ibid.), essa região circundante às metrópoles tem deixado de ser apenas uma zona de transferência de população via deslocamentos quotidianos para trabalho – *commuting* – para ganhar um modo de vida particular, com suas especificidades espaciais, sobretudo, atreladas à generalização do uso do automóvel e às escolhas residenciais, como também indicam Dureau e Lévy (2007). Trata-se de formas espaciais resultantes de uma urbanização difusamente generalizada nas periferias metropolitanas, denominadas por Soja (2000) *outer cities*.<sup>17</sup> As novas formas espaciais das metrópoles contemporâneas marcam o fim das metrópoles modernas como unidades espaciais monocêntricas, fortemente centralizadas no núcleo e densamente ocupadas, e o início da transição para um espaço pós-metropolitano que, entretanto, contém a metrópole engendrada em período pretérito.

Em Brasília, o fenômeno do crescimento das cidades externas é uma característica marcante do processo de produção de seu espaço metropolitano, apresentando, no Brasil, a especificidade de que este espaço ultrapassa seus

limites político-administrativos, englobando algumas cidades limítrofes pertencentes ao estado de Goiás. De fato, não se trata de um fenômeno recente mas, se consideramos o contexto do processo de produção do espaço urbano de Brasília iniciado com a construção do Plano Piloto em fins da década de 1950, é bem antigo, datando de meados da década de 1970. Em 1985, Barbosa Ferreira já apontava esse fenômeno em seu pleno desenvolvimento:

Brasília hoje não pode ser considerada apenas como o Plano Piloto de Lúcio Costa, como era nos anos cinquenta. Tampouco pode ser apenas a cidade com seus núcleos periféricos dispersos, dos anos sessenta. Ela é agora uma metrópole, que envolve além desses espaços os municípios vizinhos do entorno do DF. (1985, p. 56)

Não obstante, se o desenvolvimento de uma região fortemente urbanizada na periferia metropolitana brasileira é uma marca característica da metrópole contemporânea, ou a pós-metrópole a que se refere Soja (2000), o centro metropolitano ainda se apresenta com forte poder de atração e centralização à escala regional, marcando uma continuidade entre a metrópole e a pós-metrópole, tal como existe entre o fordismo e o pós-fordismo, a modernidade e a pós-modernidade (ibid.).

Considerando a metrópole de Brasília como o conjunto de núcleos urbanos dispersos situados dentro dos limites do quadrilátero do Distrito Federal e fortemente centralizados no Plano Piloto, muito grosseiramente pode-se aceitar que as cidades do entorno metropolitano brasileiro se constituem basicamente na grande periferia goiana da capital. Assim, trata-se, nesse caso, de uma delimitação territorial

baseada apenas no critério político-administrativo. Inúmeras outras classificações poderiam ser adotadas com base em critérios socioeconômicos ou na morfologia urbana, porém essa simplificação advém do fato de a análise se direcionar para os espaços periféricos goianos.

Ao qualificar o entorno metropolitano de Brasília como sua grande periferia, estou retomando o conceito de periferia empregado por George (1983) em sua análise da aglomeração parisiense, que se forma com Paris como núcleo metropolitano e sua *banlieue*, formada pelas demais cidades que integram a aglomeração. Em outras palavras, a periferia diz respeito a unidades urbanas com elevado grau de incompletude dos serviços urbanos e, portanto, com grande dependência em relação ao centro (cf. Miyazaki, 2008).

Assim, na periferia goiana de Brasília, embora cada cidade tenha suas especificidades e características socioespaciais próprias, de forma geral, trata-se de um conjunto bastante homogêneo, marcado por elevada dependência em relação a Brasília, pela precariedade de infraestruturas e serviços urbanos, pelo alto índice de desemprego resultante da falta de postos de trabalho locais e pelo elevado nível do que se tem denominado “violência urbana”. Outrossim, ainda que as periferias atualmente apresentem novos conteúdos (Monclús, 1999; Sposito, 2004), na situação aqui estudada, permanece, em larga medida, o antigo significado do termo, tal como George (1983) o empregou.

É de se questionar se a proximidade territorial das sete cidades consideradas em relação a Brasília é um ponto relevante para sua denominação entorno metropolitano, excluindo-se as demais cidades da RIDE, haja vista parecer óbvio que, quanto mais perto, maior é

a interligação entre os núcleos urbanos e mais intensos são os fluxos de pessoas, sobretudo os que se fazem quotidianamente. De fato, essa obviedade existe, embora ela não seja aleatória. No contexto do processo de produção do espaço metropolitano de Brasília, a proximidade das sete cidades consideradas foi um ponto de extrema relevância para a ocupação da região. Para o governo do Distrito Federal, estariam resolvidos os problemas de falta de moradia da população de baixa renda a partir de sua instalação no entorno goiano, sem que houvesse falta de mão-de-obra para as diversas atividades desenvolvidas em Brasília e sem que o poder público da capital tivesse de se ocupar das demandas. Não se trata, pois, de uma situação em que uma metrópole cresce até que seu tecido urbano se torne contínuo ao de outras cidades próximas – tal como aconteceu com São Paulo e algumas das cidades constitutivas de seu espaço metropolitano, por exemplo –, mas de uma intencionalidade de que o processo de metropolização ocorresse dessa forma, isto é, criando cidades a fim de atenderem a um ou mais propósitos específicos.

Assim, o espaço urbano situado ao redor da capital foi produzido por meio de parcelamentos múltiplos de terras rurais desvalorizadas, então tornadas urbanas, para supostamente atender às finalidades de moradia das classes mais baixas, estando por trás a verdadeira finalidade que era utilizar a terra com pouca serventia para alavancar o mercado imobiliário, já que, no Distrito Federal, havia inúmeras restrições à ação dos agentes (cf. Peluso, 1983; Paviani, 1987).

Ora, tendo surgido dessa forma, não é de se estranhar que hoje o entorno metropolitano de Brasília se caracterize por dois

principais aspectos. O primeiro deles é a forte dependência em relação à capital e o segundo, a oposição baseada sempre na carência, na insuficiência, na precariedade dos serviços, dos equipamentos e das infraestruturas urbanas, em relação à reconhecida qualidade destes no Distrito Federal.

Não obstante, outros aspectos merecem ser considerados na caracterização do entorno metropolitano de Brasília, sobretudo porque a diferenciação socioespacial é um fenômeno presente em todos os espaços metropolitanos que, segundo Soja (2000), são como mosaicos de identidades, práticas e sistemas de reprodução de desigualdades.

O primeiro aspecto a ser citado diz respeito à conquista que representou para os moradores do entorno metropolitano a obtenção da casa própria, situação possível apenas em decorrência dos mais baixos preços praticados em toda a região. Muitos deles livraram-se de aluguéis caros e de situações de desconforto na capital, ainda que a realidade espacial atual conte com a precariedade das infraestruturas e dos equipamentos e serviços.

Outro aspecto que caracteriza o entorno metropolitano é a marcante presença do limite político-administrativo da capital federal. Ainda que este limite não seja um entrave ao desenvolvimento de quaisquer atividades que requeiram deslocamentos para o núcleo ou para o centro metropolitano, ele é suficientemente forte para levar ao não reconhecimento de muitos como pertencentes à metrópole, muito embora suas vidas gravitem em torno da dinâmica socioespacial de Brasília. Quando inquiridos em entrevistas<sup>18</sup> sobre sentirem-se

moradores de Brasília, muitos negavam, mesmo tendo descrito um cotidiano de práticas espaciais plenamente inseridas na dinâmica da capital. Outros respondiam que sim e que não simultaneamente, demonstrando que, embora se reconhecendo como brasilienses pelas suas práticas espaciais, não se sentiam portadores do direito sobre esse reconhecimento.

Finalmente, a distância e os longos períodos gastos nos deslocamentos são aspectos também importantes para caracterizar não apenas o entorno metropolitano, mas a própria metrópole de Brasília, haja vista ser essa uma realidade vivenciada por todos os brasilienses: os que residem em áreas mais centrais têm de enfrentar os congestionamentos decorrentes da excessiva dependência de todo o espaço metropolitano em relação ao seu centro, enquanto os que moram nas periferias, conquanto possam contar com corredores mais desafogados de tráfego, padecem pelo enfrentamento das distâncias, tanto os da periferia situada dentro dos limites do quadrilátero da capital quanto os da periferia goiana. Como as distâncias e os deslocamentos longos já se banalizaram no cotidiano da capital, o transporte e os altos custos com combustível preponderam nas queixas de alguns moradores. Em outras palavras, não apenas os incomoda o fato de morarem longe mas, sobretudo, a necessidade de transportes eficientes a preços acessíveis.

Ainda assim, não é a distância nem são os transportes o que mais desagradam aos entrevistados. Insegurança e falta de equipamentos de uso coletivo, sobretudo de lazer, por exemplo, foram aspectos que estavam entre os mais ressaltados em suas respostas.

## Considerações finais

A partir da ótica sob a qual enxergo o processo de metropolização da capital federal, tentei mostrar, neste artigo, a falta de coincidência entre o espaço sobre o qual se criam políticas – a RIDE –, os outros espaços pensados com esse objetivo – o AUB, a AMB, o PERGEB, etc. – e o espaço vivido pela população em seus deslocamentos, para o qual se deveriam direcionar esforços no sentido de propor medidas eficientes para a resolução dos problemas. Este é, talvez, o maior limite e, ao mesmo tempo, a mais importante possibilidade prática e política que posso apontar aqui.

Na direção da conscientização política a respeito da espacialidade intrínseca à existência humana e da necessidade de que as alterações no ambiente construído aconteçam levando em conta as práticas espaciais dos habitantes e as relações quotidianas que têm lugar no espaço vivido, é necessário buscar-se um caminho para alterar a prática espacial, no sentido da produção, como uma possibilidade de avanço nas ações de gestão metropolitana que só serão eficazes se empreendidas na escala do quotidiano.

Em termos empíricos, temos que o espaço metropolitano de Brasília engloba territórios separados do ponto de vista político-

administrativo entre o estado de Goiás e o Distrito Federal e essa constatação, embora pareça óbvia, tem sido negligenciada e isso pode ser comprovado pela inexistência de políticas extraterritoriais, no Distrito Federal, que aliem poderes de outras instâncias de governo para implementar medidas de resolução dos problemas vivenciados na periferia goiana, tais como: (a) a falta de posto de trabalho, escolas de qualidade e incentivos à implantação de atividades comerciais e de serviços diversos mais especializados, o que gera grande dependência do entorno em relação ao núcleo metropolitano; (b) a precariedade nas infraestruturas básicas, que causa falta de qualidade de vida pela ausência ou precariedade, por exemplo, de rede de abastecimento e saneamento básico, pavimentação asfáltica e calçamento, etc.; (c) a falta de segurança pública e o crescente aumento do tráfico de drogas e da violência, entre outros.

Ainda assim, embora exista um limite oficial entre Brasília e as cidades de seu entorno metropolitano que as separa em duas unidades federativas, o uso e a apropriação do espaço por parte dos habitantes indicam a fruição da vida de um lado a outro num movimento contínuo e esse é o principal ponto a ser tomado em consideração no estabelecimento de delimitações territoriais para fins políticos e de gestão.

### Igor Catalão

Geógrafo pela Universidade de Brasília. Mestre em Geografia pela Universidade Estadual Paulista. Doutorando em Geografia pela Universidade Estadual Paulista e pela Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, França. Pesquisador do Grupo de Pesquisa "Produção do Espaço e Redefinições Regionais" (GAsPERR) e da Unité Mixte de Recherche "Etude des Structures, des Processus d'Adaptation et des Changements de l'Espace" (UMR ESPACE).

igor@pos.fct.unesp.br – igorcatalao@gmail.com

## Notas

- (\*) Este artigo foi elaborado a partir de minha dissertação de mestrado orientada pela Profa. Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito, no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Unesp, São Paulo, Brasil, e apoiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.
- (1) Como está bem demonstrado nas coletâneas organizadas por Paviani (1985b, 1987, 1996b, 1998) e no estudo *Regiões de Influências das Cidades 2007* (IBGE, 2008), entre outros.
- (2) Região Geoeconômica de Brasília e Associação dos Municípios Adjacentes a Brasília – AMAB –, da década de 1970; Zoneamento Ecológico-Econômico – ZEE – elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE –, de 1994; Aglomerado Urbano de Brasília – AUB –, de 1997; Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE –, de 1998; e a Mesorregião de Águas Emendadas, ainda em gestação.
- (3) Acredito que o termo conurbação não tenha sido utilizado, no Memorial Descritivo da Cidade Ocidental, no sentido original elaborado por Patrick Geddes (1994), que dizia respeito a um processo de agrupamento de cidades em torno de uma cidade principal considerando uma continuidade espacial e não territorial, ou seja, mais em sua acepção popular de unificação da malha urbana (cf. Sposito, 2004; Miyazaki, 2008).
- (4) As demais cidades abarcadas no estudo, como o Rio de Janeiro e São Paulo, tiveram suas análises voltadas para as respectivas regiões metropolitanas já oficialmente instituídas.
- (5) Cf. Gestão do Uso do Solo (2001), SEPLAN (2003), A. Silva (2006), Miragaya (2006) e Caiado (2006).
- (6) Na verdade, há uma referência no texto sobre um estudo realizado em conjunto pela extinta Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste – Sudeco – e pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU – a partir do qual se teria institucionalizado a região e se teriam criado as Secretarias do Entorno, tanto no Distrito Federal quanto no estado de Goiás, porém não há detalhamento algum sobre ele para justificar a adoção do referido conjunto de cidades e a referência não aparece mais do que numa simples passagem do texto e ainda imprecisa (cf. Gestão do Uso do Solo, 2001, pp. 40, 50 e 144).
- (7) Antes de os resultados do estudo serem publicados, o que só ocorreu em 2001.
- (8) Ver, por exemplo, na Tabela 1, a irrisória participação da população de Água Fria de Goiás nos deslocamentos cotidianos para Brasília.
- (9) Ao que parece, nem para as demais metrópoles estudadas os instrumentos foram analisados em uma escala regional, atendo-se muito mais aos núcleos metropolitanos.
- (10) Notem-se, por exemplo, as Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá, no Paraná, e as antigas Regiões Metropolitanas catarinenses.
- (11) Não obstante, o município de Cabeceira Grande, desmembrado do município de Unaí no final da década de 1990 não tem figurado em documentos oficiais como pertencente à RIDE, como também destaca Caiado (2006).
- (12) Uma discussão mais aprofundada a esse respeito pode ser encontrada em Catalão (2008).
- (13) Uma análise mais detalhada sobre a relação entre a produção/apropriação do espaço metropolitano e a reprodução da vida cotidiana pode ser encontrada em Catalão (2008).

- (14) A esse respeito, conferir Catalão (2008). Sobre as articulações percebido-concebido-vivido, ver também Lefebvre (2000) e Soja (1996, 2000).
- (15) Pesquisa Domiciliar de Transporte. Brasília: Codeplan, outubro de 1990. O Entorno, à época da pesquisa, abrigava quinze cidades: Abadiânia, Alexânia, Cabeceiras, Cocalzinho, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Vila Boa, em Goiás, e Unai, em Minas Gerais.
- (16) Cabeceira Grande, MG, embora pertencente à RIDE, não foi aqui considerada, o que não acarreta prejuízo para a análise por se tratar de um município de caráter rural e com pequena população à semelhança de Água Fria de Goiás.
- (17) “Cidades externas”. Outros termos são utilizados por Soja (2000) para aludir ao fenômeno, tais como pós-subúrbio, exurbanização e urbanização periférica, entre outros.
- (18) Refiro-me, neste trecho, ao conjunto de entrevistas realizadas em uma das cidades do entorno metropolitano de Brasília em janeiro de 2008 em minha pesquisa de mestrado.

## Referências

- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres (2007). Anuário Estatístico 2001. Disponível em: <[http://www.antt.gov.br/aett/aett\\_2006/index.htm](http://www.antt.gov.br/aett/aett_2006/index.htm)>. Acesso em: 20 dez 2007.
- BARBOSA FERREIRA, I. C. (1985). “O processo de urbanização e a produção do espaço metropolitano de Brasília”. In: PAVIANI, A. (org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo, Projeto/CNPq, pp. 43-56.
- BORDO, A. A. (2005). Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial no estado de São Paulo. *Scripta Nova*. Barcelona, v. 9, n. 194(79), ago. 17p.
- BRASIL (1973). Presidência da República. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973*. Estabelece as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília, s/n.
- \_\_\_\_\_ (1974). Presidência da República. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei Complementar nº 20, de 1 de julho de 1974*. Dispõe sobre a criação de Estados e Territórios, inclusive sobre a criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Brasília, s/n.
- \_\_\_\_\_ (1990). Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*: promulgada em 05 de outubro de 1988. 4. ed. São Paulo, Saraiva. 168 p.
- \_\_\_\_\_ (1998a). *Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998*. Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE – e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília, s/n.
- \_\_\_\_\_ (1998b). *Decreto nº 2.710, de 4 de agosto de 1998*. Regulamenta a Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE – e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília, s/n.

- BRASIL (2000). *Regimento Interno do Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – COARIDE*. Brasília, Ministério da Integração Nacional.
- CAIADO, M. C. S. (2006). *Estruturação intraurbana e respostas sociodemográficas: a diferenciação socioespacial da população na região do Distrito Federal e Entorno*. Campinas, Nepe/Unicamp.
- CATALÃO, I. (2007). Cidade e metrópole: notas para uma leitura conceitual do espaço metropolitano de Brasília. SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10, 2007, Florianópolis. Anais... Florianópolis, PPGG/UFSC.
- \_\_\_\_\_ (2008). *Brasília: metropolização e espaço vivido – práticas espaciais e vida cotidiana na periferia goiana da metrópole*. Dissertação de Mestrado em Geografia. Presidente Prudente, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”.
- CHAUVIN, J. (2006). *Développement périurbain et intégration à la ville : analyse des mobilités de deux villages de l’aire métropolitaine de Bangalore (Karnataka, Inde)*. Dissertação (Master 1 Sciences Géographiques) – UFR des Sciences Géographiques et de l’Aménagement. Aix-en-Provence, Université de Provence – Aix-Marseille 1.
- CONSTRUTORA OCIDENTAL LTDA. ([197-]). *Cidade Ocidental: memorial descritivo*. Brasília, s/n.
- DAVIDOVICH, F. (2003). “Metrópole e contemporaneidade, algumas considerações”. In: CARLOS, A. F. A. e LEMOS, A. I. G. (org.). *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo, Contexto.
- DUBRESSON, A. (2000). “Une mise en perspective comparative de 19 métropoles modiales”. In: DUREAU, F. et al (org.). *Métropoles en mouvement: une comparaison internationale*. Paris, IRD/Anthropos.
- DUPONT, V. e DUREAU, F. (1994). Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines. Illustrations à partir de l’Equateur et de l’Inde. *Revue Tiers Monde*. Paris, v. 35, n. 140, pp. 801-829.
- DUREAU, F. e LÉVY, J.-P. (2007). Morphologie urbaine et environnement : un état des lieux. LABORATOIRE TECHNIQUES, TERRITOIRES ET SOCIÉTÉS. Paris: LATTTS, 20 jun. 19 p. Disponível em: <[http://latts.cnrs.fr/site/p\\_latts.php?id=1642](http://latts.cnrs.fr/site/p_latts.php?id=1642)>. Acesso em: 24 abr. 2008.
- DUREAU, F.; DUPONT, V.; LELIÈVRE, É.; LÉVY, J.-P. e LULLE, T. (org.). (2000). *Métropoles en mouvement: une comparaison internationale*. Paris, IRD/Anthropos.
- GEDDES, P. (1994 [1915]). *Cidades em evolução*. Campinas, Papirus.
- GEORGE, P. (1983). *Geografia Urbana*. São Paulo, Difel.
- GESTÃO DO USO DO SOLO E DISFUNÇÕES DO CRESCIMENTO URBANO (2001). *Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana: Brasília e Rio de Janeiro*. IPEA/USP/UnB/UFRJ. Brasília, IPEA. v. 3. 254 p.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2000). *Regiões de Influência das Cidades 1993*. Rio de Janeiro, IBGE.
- \_\_\_\_\_ (2007). *Censo Demográfico 2000*. Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 26 nov. 2007.
- \_\_\_\_\_ (2008). *Regiões de Influência das Cidades 2007*. Rio de Janeiro, IBGE.
- LEFEBVRE, H. (2000 [1974]). *La production de l’espace*. Paris, Anthropos.



- LENCIONI, S. (2006). "Reconhecendo metrópoles: território e sociedade". In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G. e OLIVEIRA, F. J. G. (org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro, DP&A/Faperj.
- MATHIEU, M. R. A. e BARBOSA FERREIRA, I. C. (2006). *Brasília: la question environnementale urbaine et la préservation du patrimoine de l'Humanité*. Paris, Unesco. Rapport de recherche.
- MIRAGAYA, J. (2006). "Estratégia para o desenvolvimento de Brasília e região". In: MULHOLAND, T. e FARIA, D. S. (org.). *DF em questão: a universidade e as eleições de 2006 no DF*. Brasília, Editora UnB.
- MIYAZAKI, V. K. (2008). *Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó*. Dissertação de Mestrado em Geografia. Presidente Prudente, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".
- MONCLÚS, F. J. (1999). Ciudad dispersa y ciudad compacta. Perspectivas urbanísticas sobre las ciudades mediterráneas. *D'Humanitats*. Girona, n. 7, pp. 95-110.
- OLIVEIRA, M. P. (2006). "Reconhecendo a metrópole no cotidiano". In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G. e OLIVEIRA, F. J. G. (org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro, DP&A/Faperj.
- PAVIANI, A. (1985a). "A metrópole terciária". In: PAVIANI, A. (org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo, Projeto/CNPq.
- \_\_\_\_\_ (1985b). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo, Projeto/CNPq.
- \_\_\_\_\_ (org.). (1987). Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília. *Coleção Brasília*. Brasília, Codeplan/Editora UnB.
- \_\_\_\_\_ (1994). Mudança ou transformação na cidade: uma abordagem preliminar. *GEOSUL*. Florianópolis, v. 9, n. 17, pp. 27-40, jan.-jul.
- \_\_\_\_\_ (1996a). "A realidade da metrópole: mudança ou transformação na cidade?" In: PAVIANI, A. (org.). *Brasília: moradia e exclusão. Coleção Brasília*. Brasília, Editora UnB.
- \_\_\_\_\_ (org.). (1996b). Brasília: moradia e exclusão. *Coleção Brasília*. Brasília, Editora UnB.
- \_\_\_\_\_ (org.). (1998). Brasília, gestão urbana: conflitos e cidadania. *Coleção Brasília*. Brasília, Editora UnB.
- \_\_\_\_\_ (2003). "Ambiente urbano com desemprego". In: PAVIANI, A. e GOUVÊA, L. A. C. (org.). *Brasília: controvérsias ambientais*. Brasília, Editora UnB (Col. Brasília).
- \_\_\_\_\_ (2007). Geografia urbana do Distrito Federal: evolução e tendências. *Espaço & Geografia*. Brasília, v. 10, n. 1, pp. 1-22, jan.-jun.
- PELUSO, M. L. (1983). *O mercado imobiliário urbano na periferia do Distrito Federal: um estudo de caso – A Cidade Ocidental*. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano. Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.
- REOLON, C. A. (2007). *A aglomeração urbana da soja: Cascavel e Toledo no contexto da metropolização da mesorregião oeste paranaense*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio. Toledo, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual do Oeste do Paraná.

- SEDUMA – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Distrito Federal. (2008). Desenvolvimento integrado do DF e Entorno. In: Revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT. Disponível em: <<http://www.seduma.df.gov.br/sites/100/155/PDOT/doct08.htm#grafico07>>. Acesso em: 25 mar.
- SEPLAN – Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação do Distrito Federal. (2003). Brasília e sua região polarizada. Perfil socioeconômico e demográfico da população. Relações entre o Distrito Federal e o Entorno. Brasília, Codeplan.
- SILVA, A. M. (2006). “A RIDE – reflexões sobre o Entorno do DF”. In: MULHOLAND, T. e FARIA, D. S. (org.). *DF em questão: a universidade e as eleições de 2006 no DF*. Brasília, Editora UnB.
- SILVA, C. A. (2006). “Tendências da metropolização brasileira e dissociação entre construção teórico-conceitual e política”. In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G. e OLIVEIRA, F. J. G. (org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro, DP&A/Faperj.
- SOJA, E. W. (1996). *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Oxford, Blackwell Publishing.
- \_\_\_\_\_ (2000). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford, Blackwell Publishing.
- SPOSITO, M. E. B. (2004). *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. Tese de Doutorado. Presidente Prudente, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”.
- STEINBERGER, M. (2003). “Zoneamento Ecológico-Econômico: instrumento geoestratégico”. In: PAVIANI, A. e GOUVÊA, L. A. C. (org.). *Brasília: controvérsias ambientais. Coleção Brasília*. Brasília, Editora UnB.

Texto recebido em 10/maio/2009

Texto aprovado em 10/ago/2009