



A nova (velha) Ride-DF: a caminho da Política Regional ou de lugar nenhum?

Autores:

Sergio Magno Carvalho de Souza - Instituto Federal de Brasília - IFB - sergio.carvalho@ifb.edu.br

Resumo:

A construção de Brasília integrou uma política regional que buscou a integração nacional e o desenvolvimento de seu espaço regional imediato. Na década de 1990, foi instituída a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF), cuja gestão tem efetividade reduzida. Recentemente, foram incluídos doze municípios neste espaço por meio da Lei Complementar nº 163/2018, o que suscita o questionamento sobre as motivações para tal adição e rumos da gestão deste recorte. Assim, o objetivo deste trabalho é compreender o processo recente de aprovação da Lei Complementar nº 163/2018 e analisar algumas de suas possíveis consequências para a gestão deste espaço, especialmente na busca por uma política regional própria. Os resultados apontam que o processo foi motivado por interesses políticos específicos, sem maior lastro na dinâmica regional brasiliense, apresentando pouca perspectiva de mudança quanto à efetividade da gestão desta região.

A NOVA (VELHA) RIDE-DF

A CAMINHO DA POLÍTICA REGIONAL OU DE LUGAR NENHUM?

INTRODUÇÃO

A partir de sua implantação, Brasília foi responsável por importantes mudanças em seu espaço imediato – inicialmente em caráter regional e a partir da década de 1980 em caráter metropolitano. O recorte regional específico recente para o tema, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF), recentemente, por meio da Lei Complementar nº 163/2018, sofreu a adição de doze municípios. Tal fato leva ao questionamento se houve, neste processo, a reprodução da tendência recente de adição de municípios à arranjos político-administrativos como as Regiões Metropolitanas ou se há a busca por uma política regional efetiva. Este trabalho, tem como objetivo a compreensão do processo recente de aprovação da Lei Complementar nº 163, de 2018 (BRASIL, 2018), analisando possíveis consequências para a gestão deste espaço, em especial no sentido da busca por uma política regional própria.

Os temas da política regional e metropolitana somente ganharam força, no Brasil, na segunda metade do século XX. Inicialmente visando atender à necessidade de modernização do território do país e sua ocupação econômica (política regional) e abarcando o tema das ações voltadas à solução dos dilemas do vertiginoso crescimento urbano e metropolitano brasileiro (política metropolitana). Com a crise ocorrida nos anos 1980 e a consequente perda de protagonismo do Estado na elaboração e implantação de políticas públicas com rebatimento no território, tanto a política regional quanto a metropolitana acabaram por perder força. Sua retomada somente veio a ocorrer a partir da década de 1990, num ambiente de redemocratização e implantação de um projeto neoliberal no país.

Neste contexto, a retomada da política regional deu-se sob a lógica da integração logística da produção, nos célebres Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (1996). O tema somente se tornaria uma política de forma mais extensiva e sistematizada a partir da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), de 2007 (BRASIL, 2007). Juntamente à instituição desta política, outras de menor abrangência foram adotadas, podendo ser destacada a ação sobre o desenvolvimento do Semiárido nordestino e a Faixa de Fronteira.

No caso da política metropolitana, sua retomada pode ser marcada, ao menos do ponto de vista jurídico, pelo tratamento do tema na Constituição Federal de 1988, legando aos Estados-membro a faculdade de instituir suas Regiões Metropolitanas. A partir daí ocorreu

a proliferação destas, em flagrante desacordo com as dinâmicas metropolitanas efetivamente em curso (COSTA, 2013). Outros marcos foram importantes no tema metropolitano, sem contudo este ter evoluído a uma política explicitamente formulada, como no caso do tema regional: a aprovação do Estatuto das Cidades, em 2001; a atuação de programas como o Minha Casa Minha Vida, que impactaram fortemente na expansão dos espaços metropolitanos brasileiros; a aprovação recente do Estatuto da MetrÓpole, em 2015, que visa justamente normatizar e balizar a formalização e o planejamento dos espaços metropolitanos assim instituídos no Brasil, entre outras medidas (BRASIL, 2015a).

A abordagem da questão regional e metropolitana, para se compreender o caso da Ride-DF é essencial, tendo em vista tanto sua formalização como a operação dos órgãos responsáveis por sua gestão sempre ter trafegado entre um tema e outro (sem muita clareza, inclusive jurídica), conforme Souza (2017). Ainda que tenha sido instituída em 1998, por meio da Lei Complementar nº 94, o tema da política regional e metropolitana em Brasília precede, em muito, este momento. Sua primeira formulação mais sistematizada ocorre na esteira do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979), por meio do Programa Especial para a Região Geoeconômica de Brasília (Pergeb). Com resultados pouco efetivos, o Pergeb acabou tendo pouca relevância no papel de implantar uma política regional para a Nova Capital. Em consonância com a perda de importância do tema regional em escala nacional, outros planos ou ações de maior significância sequer foram elaborados para o caso de Brasília.

De forma específica, a formalização da Ride-DF ocorreu a partir de um debate no qual havia maior interesse na formalização de uma política metropolitana, conforme testemunha o estudo da Codeplan (1997) realizado para tal finalidade. Com a ausência legal da possibilidade de instituição de uma Região Metropolitana interfederativa, a formalização acabou embasada na política regional prevista na Constituição Federal, sendo criada por meio de Lei Complementar. Até recentemente, tal legislação não havia sido alterada no sentido de serem incluídos novos municípios. Com a Lei Complementar nº 163, de 2018, novos municípios foram incluídos. Considerando a pouca clareza entre o interesse metropolitano e a base de política regional da Ride-DF, a inclusão destes novos municípios leva ao questionamento se a Ride-DF pode se configurar como um espaço para prática de política regional, ou se mantém seu viés de baixa efetividade de atuação.

Neste sentido, o objetivo deste trabalho é compreender o processo recente de aprovação da Lei Complementar nº 163/2018, que expandiu a Ride-DF e analisar algumas de suas possíveis consequências para a gestão deste espaço, em especial no sentido da busca por uma política regional própria.

Para tanto, o trabalho foi baseado em alguns passos, que embasam as seções a seguir: primeiramente um esforço de resgate das principais políticas para o tema regional em Brasília, chegando ao processo de formalização da Ride-DF e de sua gestão recente; em seguida, a análise de propostas de adição de municípios à este recorte regional e o processo recente de adição de municípios efetivamente ocorrido, com a análise de alguns possíveis impactos de tal expansão, especificamente do Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO) e de ações da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) – principal órgão voltado à gestão da Ride-DF; ao final seguem as considerações finais.

A seção seguinte busca retomar o tema da política regional e metropolitana de Brasília a partir de seus principais instrumentos de gestão, seja a formalização de planos específicos, como o Pergeb, seja a pura e simples criação de espaços de gestão. Ao mesmo tempo, busca-se compreender melhor a atuação de alguns agentes essenciais na atuação (ou não) das políticas regional e metropolitana.

A RIDE-DF: BREVE HISTÓRICO E BALANÇO DAS AÇÕES DE GESTÃO

O tema da gestão regional em Brasília pode ser posto como algo intrínseco à própria criação da Nova Capital. Sabe-se que o ideário de uma Capital no centro do país é antigo, mas sua satisfação somente ocorreu no século XX. Nesta seção, ao mesmo tempo em que se recupera rapidamente este histórico, se revisitam as políticas regionais referentes à Brasília, chegando à instituição da Ride-DF e o balanço efetivo de sua gestão.

Como dito, o tema regional sempre permeou Brasília, tendo em vista o interesse estratégico da construção da Nova Capital. Esta se efetivou como peça importante do processo de integração do território brasileiro, em seu momento de modernização, a partir de clara atuação do Governo Central. Ainda que fosse um projeto antigo, a construção da Capital do país em sua porção mais central somente foi possível após a centralização política e orçamentária promovida por Getúlio Vargas, e após o ímpeto de ocupação do oeste nacional por meio da “Marcha para o Oeste” (FERREIRA, 2010). Além das condições políticas favoráveis, foi igualmente importante o interesse da burguesia industrial que então se formava na empreitada, em especial pela necessidade de expansão e consequente integração dos mercados nacionais, na década de 1950.

Ao mesmo tempo em que a Capital era vista como peça da ocupação e modernização em uma escala macrorregional, em âmbito microrregional havia igual peso ao papel de Brasília. A escolha do sítio urbano da Nova Capital deu-se em um espaço de reduzido povoamento, no qual a economia, no momento, era baseada em uma pecuária extensiva de baixa produtividade, voltada à subsistência (MIRAGAYA, 2010). É desta forma que havia a propagada ideia de que Brasília promoveria a modernização do seu espaço regional imediato, algo que Magalhães (2010) aponta como fator essencial na mobilização da população local para o apoio à construção de Brasília.

A partir destes antecedentes, e considerando o efetivo processo de construção, inauguração e transferência da Capital no Centro-Oeste brasileiro, o tema da política regional, especialmente no que tange à região imediata de Brasília, recebeu pouca importância. Claramente o interesse maior estava na construção da Capital, em sua consolidação (por meio da transferência dos órgãos ainda instalados no Rio de Janeiro) e no controle de seu espaço urbano, tendo em vista o preconizado pelo Plano Piloto de Brasília de Lúcio Costa e a realidade da produção do espaço – que rapidamente mostrou as contradições do projetado. O espaço urbano interno de Brasília é produzido a partir da premissa de manutenção do centro principal, o Plano Piloto, à custa de forte segregação socioespacial, tendo como seu principal

agente o Estado, então principal proprietário de terras. De tal desenho urbano, Paviani (1987) o classificou como “polinucleado”, à medida que ao redor do centro principal e concentrador da maior parte dos empregos gravitavam espaços de assentamento funcionalmente muito dependentes, separados por grandes porções de espaço.

Obviamente que a construção de Brasília, ainda que não tenha dado impulso, ao menos inicialmente, a uma ação de política regional mais explícita, teve claros impactos nos espaços regionais mais imediatos. Pode-se destacar a criação de novos núcleos urbanos e consequente criação de novos municípios, em especial ao redor da BR 060, ligação da cidade com o Sudeste brasileiro (a partir de Anápolis). Mesmo em outros municípios já estabelecidos, como Formosa e Luziânia, houve a criação de novos bairros e o crescimento urbano, apesar de ainda não se poder falar na existência de um processo de metropolização.

Em tal contexto, pode ser considerada como primeira iniciativa de alguma política regional a criação do Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal (Fundefe), em 1966. Tal instrumento teve como principal objetivo a viabilização de ações no Distrito Federal e na Região Geoeconômica (à esta altura já definida) como forma de contrapor os pesados investimentos realizados na implantação da Capital Federal. Freitag (2012) aponta, entretanto, a fragilidade do fundo como efetiva política de desenvolvimento regional, uma vez que nunca esteve atrelado a um planejamento maior (ou a algum plano de desenvolvimento), resultando em que muitos de seus recursos acabassem sendo aplicados no próprio Distrito Federal. O Fundefe, desta forma, teve pouco impacto na estruturação regional de Brasília, tendo sido o processo muito mais um resultado das consequências da própria criação de Brasília – em especial pelos efeitos causados pela infraestrutura produzida para viabilizar a Capital, com destaque para a construção de rodovias.

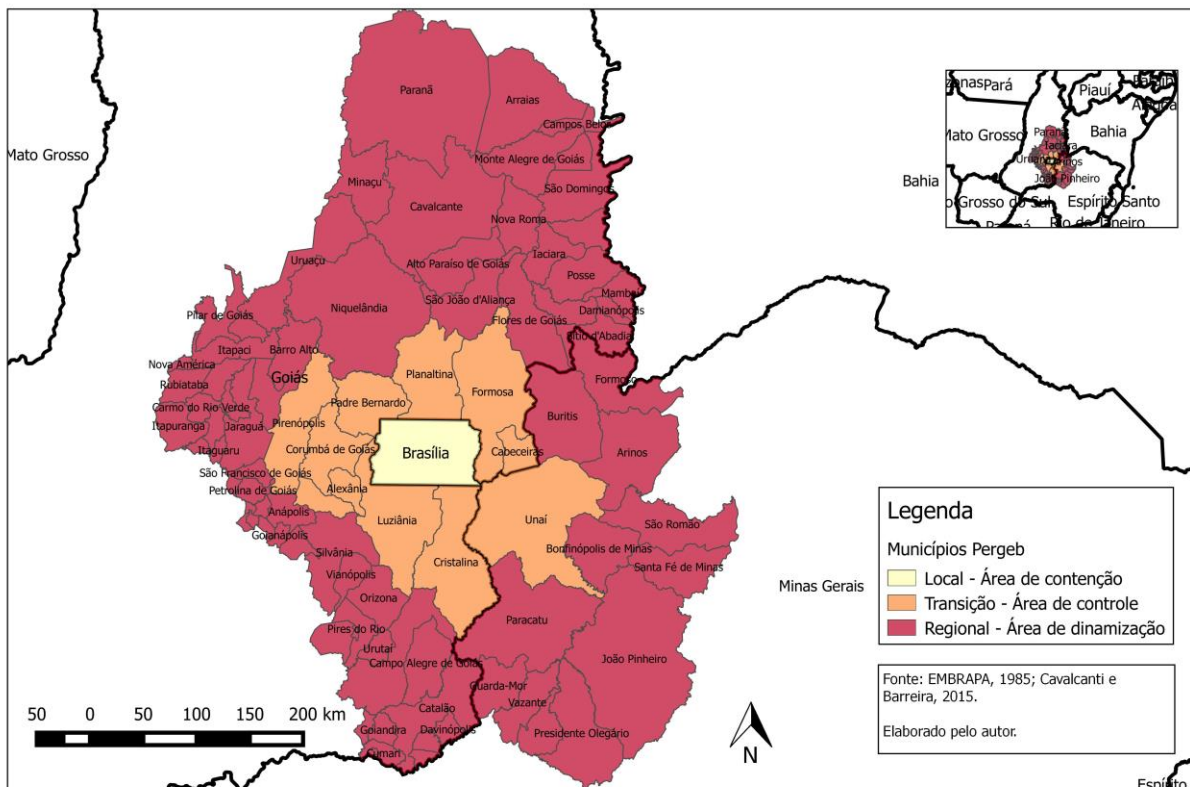
Tal quadro seria alterado apenas em meados da década de 1970. Tal período tem como contexto geral a elevação a um grau significativo de importância da política regional, em um quadro econômico de crise externa que ia se desenhando e sobre o qual o Estado brasileiro respondeu, em um primeiro momento, com o aprofundamento das políticas desenvolvimentistas. É nesse quadro que são concebidos o I e II Planos Nacionais de Desenvolvimento (1972 e 1975, respectivamente). Em ambos, parte da resposta ao quadro externo muito desfavorável da década em questão era dada a partir do aumento da demanda interna e da promoção de exportações, no qual o setor agrícola seria essencial.

Em tal quadro, e integrando o corpo de propostas para o tema regional do II PND, dois programas merecem destaque, pelos efeitos na questão regional de Brasília: o Programa de Desenvolvimento de Cerrados (Polocentro) e o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília (Pergeb). O Polocentro tinha como objetivo a incorporação de terras dos Cerrados à agropecuária, atuando a partir do incentivo à pesquisa e inovação (no qual a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – Embrapa – teve papel essencial), da ampliação da infraestrutura voltada à produção no campo e de atividades de extensão agropecuária. Já o Pergeb tinha como foco principal a ideia de equilibrar o desenvolvimento da região de Brasília com o da Capital, tendo, de forma oculta, o principal objetivo de conter o processo migratório para Brasília, por meio de um leque de ações que deveriam atuar sobre a oferta de serviços públicos, a melhoria da infraestrutura e políticas de desenvolvimento rural (MINTER; SUDECO, 1975). Claramente havia a ideia de fixação da população em seus municípios. Isto ficou ainda

mais claro quando da reorganização espacial da atuação do programa, em três escalas de intervenção: o próprio Distrito Federal, chamado de escala local, onde a diretriz de ação foi a contenção; uma área cujo formato antigo lembra o da primeira formulação da Ride-DF, chamada de transição, cuja principal ação seria a de controle; e uma de escala regional, voltada à dinamização econômica. Tal configuração, como se pode ver na Figura 01, tem uma configuração clara de “zonas de contenção”.

Figura 01

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



Entretanto, conforme apontam Cavalcanti e Barreira (2011), o Polocentro foi um programa de maior êxito que o Pergebe. Isto porque esteve em consonância com os objetivos maiores do II PND, especialmente o da inclusão do Centro-Oeste na produção nacional a partir da agropecuária moderna. Seu êxito, contudo, esteve ligado ao fracasso do Pergebe: o Polocentro tinha políticas com caráter concentrador de terras e, por isso mesmo, responsável pela expulsão de contingentes demográficos para os principais centros urbanos. Além disso, a baixa efetividade da própria atuação do Pergebe, dado o investimento mais escasso nele realizado, contribuiu para uma política regional formalizada, mas de pouca efetividade.

Como desdobramentos de tal fato, o processo de imigrações para o Distrito Federal manteve-se e, em função dele e das políticas urbanas voltadas ao controle de terras (inclusive com a política de oferta zero em alguns momentos), a expansão urbana brasiliense passa a afetar os municípios goianos vizinhos, caracterizando a formação de Brasília como metrópole. Por conta de seu histórico ligado à administração pública – algo que se mantém ainda atual – Paviani (1985) classificará Brasília como “metrópole terciária”. Ao mesmo tempo, em função

da atuação do Polocentro e da política de incorporação dos solos do Cerrado, a agropecuária moderna se implanta na região de Brasília, com destaque para dois polos regionais importantes: Formosa-GO e Unaí-MG.

A partir do Pergeb, especialmente na década de 1980 e parte da década de 1990, com a crise econômica instalada e a consequente perda de poder de ação do Estado, a política regional, não apenas para Brasília, perde força e passa a ter espaço secundário na atuação das políticas públicas nacionais. Em tal momento, além da não elaboração e aplicação de outros programas/ planos de desenvolvimento específicos para a questão regional de Brasília, houve um desmonte do sistema de instituições voltadas ao desenvolvimento regional, o que afetou o tema em tela de forma direta, pela extinção da Sudeco, em 1991.

Ao mesmo tempo que o contexto geral apontou para um período de pouca atenção ao tema regional, houve a consolidação e expansão de Brasília como metrópole. Neste primeiro momento, o espaço mais claramente atingido foi ao sul do Distrito Federal, especificamente o município de Luziânia. Como efeito direto da pressão urbana exercida pelo quadrilátero sobre seus espaços vizinhos, este município viu surgirem diversos novos espaços de assentamento, em geral ao redor da BR 040 e com claras características de “cidades dormitório” (OLIVEIRA, 1983). Nas décadas de 1980 e 1990, vários desses espaços tornaram-se municípios, como Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso e Cidade Ocidental.

Em âmbito nacional, a retomada do tema regional deu-se na administração de Fernando Henrique Cardoso, com os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs). Estes traziam em si a ideia do desenvolvimento regional a partir da integração logística e da articulação das infraestruturas de circulação, com vistas a criar corredores de exportação e maior integração do território nacional com os fluxos externos. Uma política de desenvolvimento regional somente seria definida de forma clara na década seguinte, já na administração de Lula da Silva, com a instituição da PNDR. Tal política tinha como base de atuação a busca pela redução das desigualdades regionais a partir da atuação em escala abaixo das macrorregiões, com foco nas mesorregiões.

Quanto ao tema metropolitano (cuja discussão é importante no que se refere à Ride-DF, dado seu caráter híbrido de trabalhar com o tema regional e metropolitano - SOUZA, 2017), a principal modificação nas décadas de 1980 e 1990 diz respeito à forma de instituição das Regiões Metropolitanas. A Constituição Federal, em seu artigo 25, legou aos Estados-membros a faculdade de criá-las por meio de Lei Complementar Estadual. Isto levou, na prática, à um *boom* na criação destas unidades de administração territorial, muitas delas com pouco lastro na realidade (COSTA, 2013). Tal situação somente foi melhor regulamentada por meio do Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089, de 2015), que impôs critérios mínimos tanto para a formulação das Regiões Metropolitanas quanto para sua gestão.

Em âmbito local, a questão metropolitana certamente teve maior peso neste momento de retomada. Entendido como problema mais urgente a ser resolvido, em especial por conta da expansão para os municípios do Entorno goiano, o tema metropolitano ganhou maior protagonismo. É neste quadro que a Codeplan produz, em 1997, o estudo “Delimitação do espaço metropolitano de Brasília” (CODEPLAN, 1997). Tal estudo defendia que o âmbito de articulação metropolitana de Brasília era menor que o proposto na Região Geoeconômica

de Brasília, abrangendo os seguintes municípios goianos: Luziânia, Cidade Ocidental, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto, Águas Lindas de Goiás e Planaltina. Quanto aos outros municípios, a ligação teria caráter regional, dando azo a uma atuação baseada em outro arsenal de políticas.

A formulação de um espaço efetivo de articulação teve, porém, outras premissas. A Lei Complementar nº 94, de 1998, teve, como aponta seu artigo 1º, base jurídica no artigo 43 da Constituição Federal, que trata “Das regiões”. Assim, em seu nascedouro, a Ride-DF teve tributação na questão regional e não na metropolitana (BRASIL, 1998a). Além disso, o desenho inicial dado pela Lei Complementar nº 94/1998 tem muito mais aproximação com a escala de transição proposta pelo Pergeb do que com o desenho sugerido pela Codeplan, o que pode ser conferido comparando-se a Figura 01 e o mapa da Figura 02.

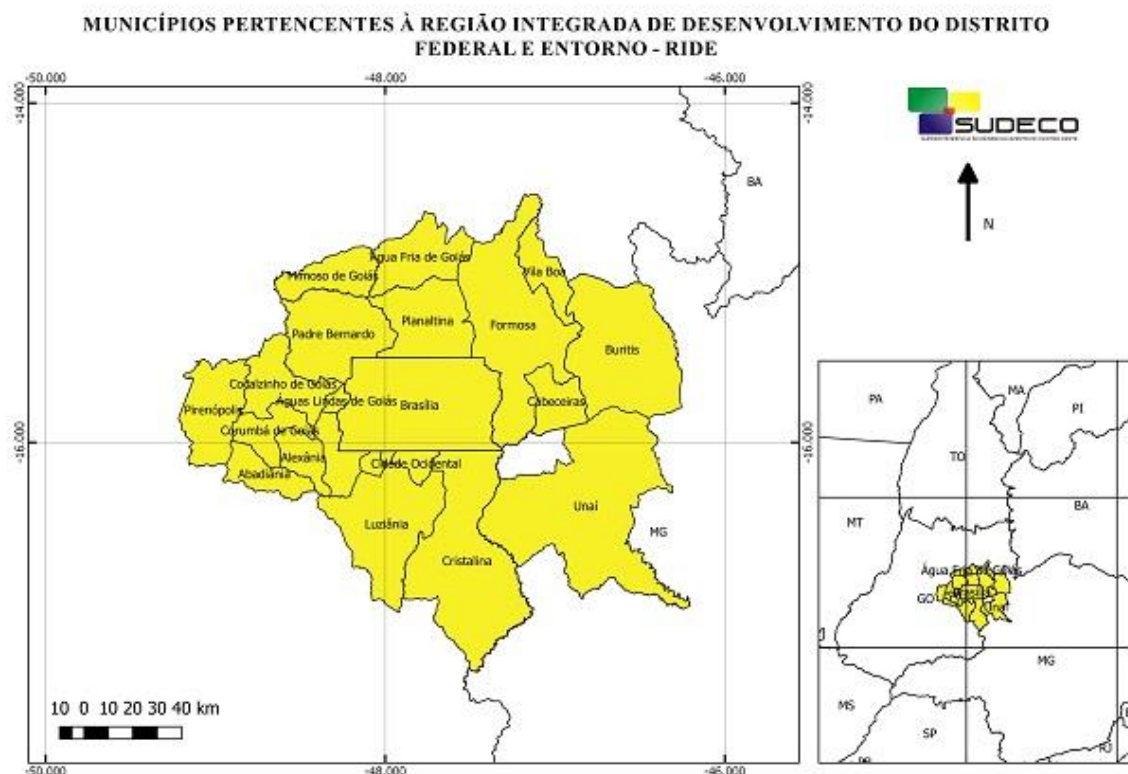
A partir de sua criação, a Ride-DF teve sua gestão iniciada no âmbito do Ministério do Planejamento e Orçamento, que então continha em si as atribuições da política de desenvolvimento regional no Governo Federal. A partir da criação do Ministério da Integração Nacional, em 1999, a atribuição da gestão passou a este Ministério, que concentrou as ações de desenvolvimento regional a partir de então. Mais recentemente, com a recriação da Sudeco em 2009 e sua efetiva instalação em 2011, a Ride-DF passou a ser atribuição de tal órgão, sendo o Conselho Administrativo da Ride-DF (Coaride) um de seus órgãos colegiados.

Neste período, a gestão de tal região ficou marcada pela dispersão das ações e pela não efetivação de nenhum plano de desenvolvimento (embora tenha sido elaborado um esboço de Programa Especial para o Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, conforme previsto na Lei de Complementar nº 94/1998¹). Assim, nunca foi definido, de forma clara e pactuada pelos diversos entes responsáveis pelo desenvolvimento da região, um objetivo comum e metas para o desenvolvimento deste espaço. O Coaride teve períodos de maior atividade intercaladas por longos períodos de inatividade. Nunca foi criado um fundo ou garantido por outro meio recursos específicos para a gestão e desenvolvimento da região, dependendo das transferências da União por meio de convênios (em geral voltados a pequenas obras e serviços, com impacto puramente local) e dos recursos aplicados pelos Estados (principalmente Goiás) e fundos públicos, como o FCO.

Assim, a marca geral do histórico da existência da Ride-DF é de baixa eficácia, por meio de ações pouco coordenadas. A própria composição do Coaride dificulta tal situação, na medida em que há um claro predomínio de órgãos do Governo Federal e muita pouca representação local (BEZERRA; SCARDUA, 2015). Ao mesmo tempo, o Governo Federal pouco se mobiliza e articula atores no sentido de gerir efetivamente o espaço e aí promover a pactuação de objetivos de desenvolvimento.

¹ Apesar de conter um Programa de Desenvolvimento da Ride-DF, o PPA 2004-2007 apontou ações ainda muito tímidas para a região e de baixa eficácia geral.

Figura 02



Fonte: SUDECO, 2016.

Mesmo em tal situação de reduzida eficácia desde sua criação, sempre houve pressão para a inclusão de novos municípios na Ride-DF. A releitura do histórico desta pressão e o processo recente que resultou na inclusão de alguns municípios e as perspectivas futuras é o tema da próxima seção.

A NOVA (VELHA) RIDE-DF: PROPOSTAS DE MODIFICAÇÃO, O PROCESSO DE EXPANSÃO RECENTE E POSSIBILIDADES PARA O FUTURO

A presente seção busca, num primeiro momento, retomar os projetos de lei propostos para a alteração da Ride-DF, dividindo-os a partir da casa de sua iniciativa (Câmara dos Deputados ou Senado Federal). Em seguida são analisados dados a respeito da atuação de instrumentos de desenvolvimento regional na região, com destaque para a quantidade de recursos aí aplicados pelo FCO e as transferências voluntárias realizadas pela Sudeco para anos recentes.

A pesquisa pelos projetos de lei aponta que, praticamente em toda a história da Ride-DF, houveram propostas para a inclusão de municípios. A primeira delas, oriunda da Câmara dos Deputados, foi proposta pelo Deputado Federal Geraldo Magela (PT-DF), sendo um Projeto de Lei Complementar nº 80, de 1999 – PLP 80/1999 (BRASIL, 1999). Tal projeto buscava incluir o município mineiro de Paracatu, com a justificativa de que a implantação da Capital Federal havia de fato criado um eixo de desenvolvimento, mas que ao mesmo tempo, tais condições não se ampliaram a todos os municípios vizinhos e que estes apresentavam precariedade em diversos de seus setores, como saúde e educação. Além disso, aponta que a inclusão do referido município superaria um erro da legislação que havia criado a Ride-DF, um ano antes. Em 2014, o Deputado Admir Camilo (PROS-MG) apresentou proposta idêntica, que acabou pensada a este projeto.

Em 2000, o deputado Luiz Bittencourt (PMDB-GO) propôs o Projeto de Lei Complementar nº 153, de 2000 (PLP 153/2000), que buscava incluir os municípios goianos de Orizona, Pires do Rio, Silvânia e Vianópolis (BRASIL, 2000). A justificativa gira em torno do descompasso do desenvolvimento entre Brasília e os municípios sob sua influência, a melhoria dos serviços públicos e ainda a dependência deste grupo de municípios em relação à Brasília.

Outro projeto iniciado na Câmara dos Deputados foi o Projeto de Lei Complementar nº 284, de 2005 (PLP 284/2005), de autoria do Deputado Federal Sandro Mabel (PL-GO). Tal projeto tinha como objetivo incluir o município de Vila Propício na Ride-DF (BRASIL, 2005). Em sua justificativa, o projeto aponta a inclusão do município como sendo ele constituinte da microrregião do Entorno do Distrito Federal, tal como definido pelo IBGE, e de ter sido desmembrado de Pirenópolis – argumentos técnicos, segundo o projeto, para a inclusão do município.

Em 2008, o deputado Augusto Carvalho (PPS-DF) propôs o Projeto de Lei Complementar nº 402, de 2008 (PLP 402/2008). O projeto propunha a inclusão do município goiano de São João D'Aliança, sob a justificativa da vinculação do município junto à Brasília, da necessidade da redução das desigualdades e do potencial econômico e turístico do município (BRASIL, 2008).

Em 2009, sob autoria do Deputado Carlos Willian (PTC-MG), foi proposto o Projeto de Lei Complementar nº 490, de 2009 (PLP 490/2009). Ele propunha a inclusão do município mineiro de Arinos na Ride-DF, sob justificativas muito parecidas com aquelas do PLP 402/2008, ressaltando a vinculação do município com Brasília, seu potencial econômico e turístico e a necessidade de redução das desigualdades sociais (BRASIL, 2009a).

Ainda sob iniciativa de membros da Câmara dos Deputados, houve o Projeto de Lei Complementar nº 121, de 2015 (PLP 121/2015), de autoria do Deputado Federal Daniel Vilela (então do PMDB-GO). O Projeto visava incluir os municípios goianos de Goianésia, Barro Alto e Vila Propício. A justificativa do projeto repete, em outros termos, o próprio teor da Lei Complementar nº 94/1998, que criou a Ride-DF. Retoma-se, ainda, a questão da extrapolação do crescimento urbano de Brasília, além da necessidade de se integrem as economias destes municípios (BRASIL, 2015b).

Todos estes projetos de lei tiveram como tramitação final a declaração como prejudicados pela aprovação, em 2015, da Lei Complementar nº 25/2015, já que esta foi a que completou todo o processo legislativo no âmbito da Câmara dos Deputados e, com isso, avançou para o Senado Federal.

No âmbito do Senado Federal, a primeira proposta de inclusão de municípios na Ride-DF foi realizada no mesmo ano de aprovação da Lei Complementar 94/1998, sob autoria da senadora Junia Marise (PDT-MG). O Projeto de Lei do Senado nº 23, de 1998 (PLS 23/1998) propunha a inclusão dos municípios mineiros de Arinos, Bonfinópolis de Minas, Buritis, Dom Bosco, Formoso, Natalândia, Paracatu, Pintópolis, Riachinho, Uruana de Minas e Uruçuaia. O projeto foi arquivado em 2007, por ocasião do fim da legislatura (BRASIL, 1998b).

Outra proposta foi o Projeto de Lei do Senado nº 63, de 2009 (PLS 63/2009), proposto pelo então Senador Marconi Perillo – PSDB-GO (BRASIL, 2009b). Tal proposta tinha como objetivo a inclusão dos municípios de Vianópolis e Orizona na Ride-DF. Afim de justificar a inclusão de tais municípios, o projeto aponta estarem incidindo sobre eles a mesma dinâmica que então ocorria nos outros municípios da Ride-DF, em especial pressões sobre os serviços públicos e o papel como cidades-dormitório. Tal tendência estaria em processo de transbordamento para os municípios ao redor da BR 040. Após alguns anos tramitando na Comissão de Constituição e Justiça, o projeto terminou arquivado em 2014, por conta do final da legislatura.

Em 2012, sob autoria do então senador Rodrigo Rollemberg (PSB-DF), foi proposto o Projeto de Lei do Senado nº 410, de 2012, que buscava incluir os municípios goianos de Alto Paraíso de Goiás e São João D’Aliança na Ride-DF. Como justificativa, é apontado o processo de crescimento econômico de Brasília, o que teria aumentado sua área de influência, além de apontar o fato de serem municípios de reduzida atividade econômica. O Projeto foi aprovado no Senado Federal e remetido à Câmara dos Deputados, como Projeto de Lei Complementar nº 311, de 2013 (PLP 311/2013). Com a aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 25/2015, este projeto ficou prejudicado e foi arquivado, em 2015 (BRASIL, 2012).

Por fim há o Projeto de Lei do Senado nº 269, de 2014 (PLS 269/2014), proposta pelo Senador Antônio Aureliano – PSDB-MG (BRASIL, 2014). Tal projeto tem como objetivo a inclusão de uma grande quantidade de municípios, todos eles mineiros: Arinos, Bonfinópolis de Minas, Brasilândia de Minas, Dom Bosco, Formoso, Guarda-Mor, João Pinheiro, Lagamar, Lagoa Grande, Natalândia, Paracatu, Pintópolis, Presidente Olegário, Riachinho, Santa Fé de Minas, São Gonçalo do Abaeté, São Romão, Uruana de Minas, Uruçuaia, Varjão de Minas, Vazante e Chapada Gaúcha. A justificativa novamente se fia na necessidade de ampliação e melhoria dos serviços públicos, além de mencionar a questão da expansão da infraestrutura e geração de emprego (e desenvolvimento) nos municípios. O projeto aponta ainda que a população dos municípios do Entorno “sobrecarregam Brasília”, apontando possível ligação do movimento pendular de trabalhadores nos municípios vizinhos à Brasília. O sistema do Senado Federal aponta que tal projeto encontra-se hoje na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da casa, sob relatoria do Senador Hélio José (PROS-DF).

Desta forma, as propostas de modificação da Ride-DF que não conseguiram completar todo o processo legislativo e converterem-se efetivamente em Lei tem traços em comum,

como as propostas pontuais (com algumas exceções) e a busca pelo atendimento das bases parlamentares de deputados e senadores. Além disso, a maior parte das justificativas tem lastro técnico muito questionável, não havendo qualquer estudo realizado para tal finalidade.

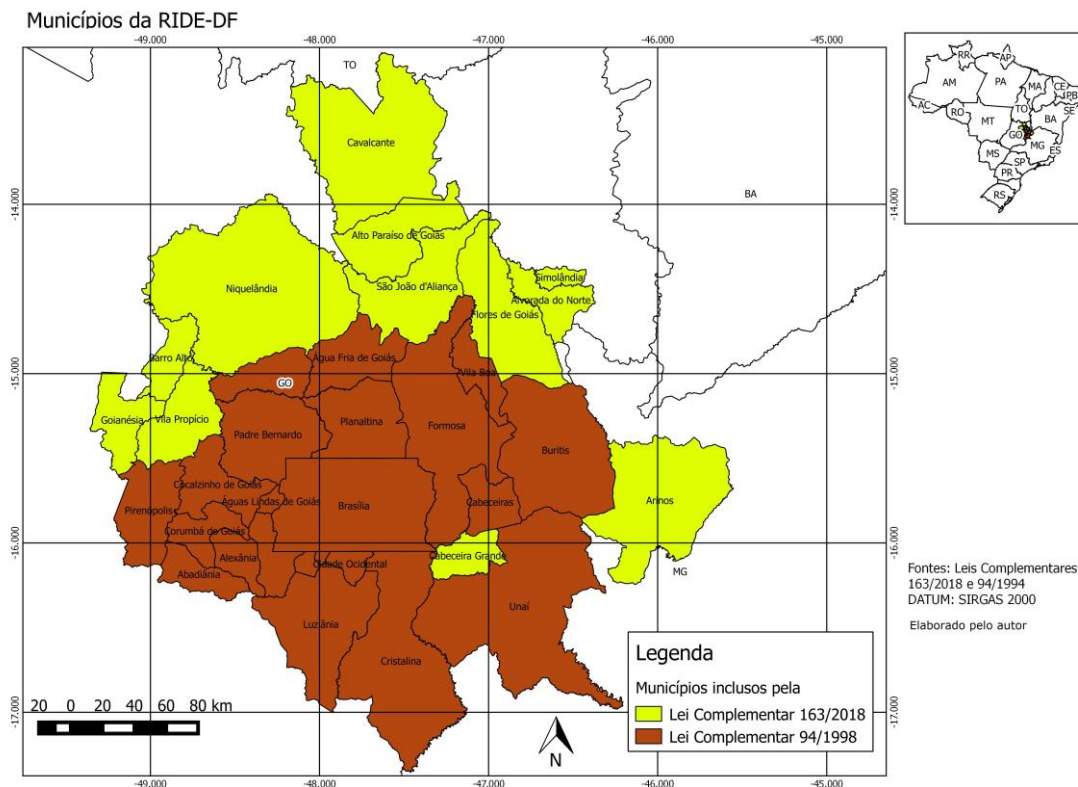
O projeto de lei que efetivamente deu origem à Lei Complementar nº 163/2018, foi o Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2015 (PLP 25/2015), proposto pelo Deputado Rogério Rosso (PSD-DF). A proposta original buscava a inclusão dos municípios de Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cavalcante, Flores de Goiás, Niquelândia, São João D'Aliança, Simolândia, Vila Propício, do Estado de Goiás, e Cabeceira Grande e Arinos, do Estado de Minas Gerais. Na proposta original, havia ainda a sugestão de inclusão de espaços que já faziam parte da Ride-DF de então: São Gabriel, distrito do município Planaltina-GO e o município de Vila Boa-GO. As justificativas apontavam a necessidade de atualização da lei, apontando que os municípios possuíam ampla ligação socioeconômica com o Distrito Federal. É mencionado ainda o processo de migração pendular da população destes municípios para Brasília. Novamente, não é apresentado nenhum estudo sobre o tema, sendo mencionado, no texto original, a consulta ao então Secretário de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal sobre o tema. Na Câmara dos Deputados o projeto tramitou nas Comissões de Desenvolvimento Urbano e de Constituição e Justiça, e recebeu uma única emenda, apresentada pelo Deputado Daniel Vilela, que solicitava a inclusão do município goiano de Goianésia (BRASIL, 2015c). Tal emenda foi acolhida no texto final, aprovado cinco meses depois da proposição inicial (em agosto de 2015), no que foi remetido ao Senado Federal. Fica claro o papel do autor da proposição na rápida tramitação na Câmara, especialmente em oposição ao histórico dos outros projetos que ficaram parados por anos em comissões e jamais lograram ser aprovados. Pode-se destacar a importância de Rosso como articulador na Casa a partir de dois fatos: sua escolha como Presidente da Comissão especial que analisou o *impeachment* da Presidenta Dilma, em 2016; sua candidatura à Presidência da Câmara após a cassação do mandato de Eduardo Cunha.

No Senado Federal, o projeto ganhou a alcunha de Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 2015 (PLC 102/2015), ficando sob relatoria do Senador Hélio José. Nesta casa, o processo teve uma tramitação mais demorada, porém mais alinhada ao calendário eleitoral. Desta forma, em 2016 o tema foi bastante tratado no primeiro semestre, com a convocação de audiência pública no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo e maior discussão sobre o tema. Havia um claro papel do contexto de eleição para as Prefeituras naquele ano, o que mobilizou diversas delas a pressionarem pela aprovação do Projeto. Além disso, pela urgência de aprovação do Projeto em função deste mesmo calendário eleitoral, as emendas apresentadas à época foram rejeitadas – a aprovação do Projeto com mudanças daquele proposto pela Câmara levaria à devolução deste à casa de origem, retardando o processo. Por conta disto, o Projeto esteve pronto para deliberação pelo Plenário do Senado em maio de 2016. Contudo, tal discussão esbarrou, no mesmo momento, no processo de *impeachment* da Presidenta Dilma Rousseff, o que levou à sua não apreciação naquele semestre. Na realidade, o Projeto somente foi votado em outro ano eleitoral, em maio de 2018, sendo transformado em Lei após a sanção presidencial (BRASIL, 2015d).

O projeto final aprovado, Lei Complementar 163/2018, adicionou, desta forma, os seguintes municípios à Ride-DF: Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cavalcante, Flores de Goiás, Goianésia, Niquelândia, São João d'Aliança, Simolândia e Vila

Propício, do Estado de Goiás, e Arinos e Cabeceira Grande do Estado de Minas Gerais. A comparação entre a antiga e a nova composição da Ride-DF pode ser vista no mapa da Figura 03.

Figura 03

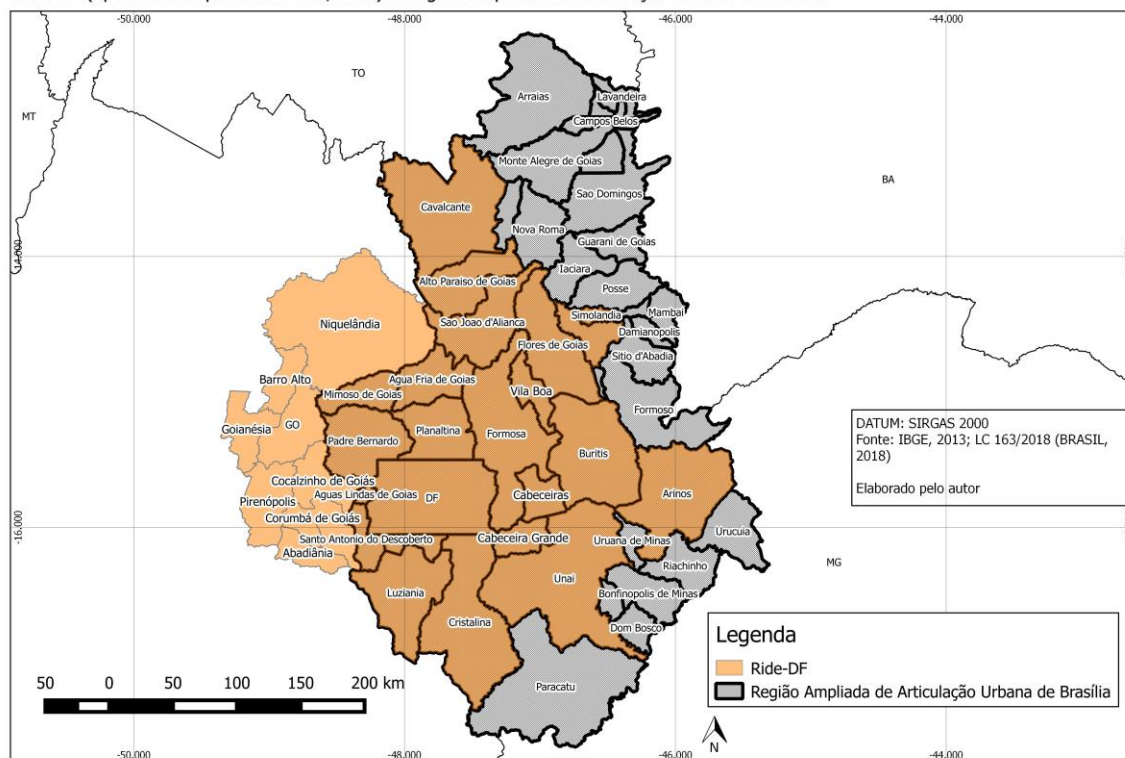


Após a análise das propostas e da concretização da modificação do espaço da Ride-DF, o interesse agora passa a ser a análise sobre a aderência do realizado em relação à perspectiva de uma política regional para Brasília. Com as lacunas existentes, a Ride-DF ainda responde como o espaço também metropolitano oficial de Brasília, porém tal consideração parece ser algo restrito à esfera legal. Exemplo disto é a sugestão de um espaço metropolitano próprio para Brasília feita pela Codeplan nesta década (CODEPLAN, 2014), resultando na sugestão da Área Metropolitana de Brasília (AMB), cuja extensão é menor que a da Ride-DF.

No âmbito da questão regional, uma baliza possível para o real espaço de influência de Brasília é o estudo do IBGE que delimitou as Regiões de Articulação Urbana das principais cidades da rede urbana brasileira, a partir da Divisão Urbano Regional do Brasil (IBGE, 2013). Levando em consideração a hierarquia urbana definida pelo último estudo das Regiões de Influência das Cidades (REGIC), cujo um dos principais critérios diz respeito à gestão do território, é traçado o espaço regional sob influência imediata das nove metrópoles identificadas pelo REGIC e mais três centros regionais de maior influência. Em tal estudo, as Regiões de Articulação são divididas em três escalas: regiões ampliadas, intermediárias e imediatas de articulação urbana. Na Figura 04, é possível ver um mapa que compara a extensão da Ride-DF após a adição de municípios pela Lei Complementar 163/2018 e o espaço da Região Ampliada de Articulação de Brasília.

Figura 04

Ride-DF (após Lei Complementar 163/2018) e Região Ampliada de Articulação Urbana de Brasília



A análise da Figura 04 demonstra que a adição de novos municípios à Ride-DF não demonstra, ao menos do ponto de vista do alcance regional, uma alteração na composição da região que atenda tal critério. Há uma grande quantidade de municípios adicionados que não está, de acordo com o IBGE, sob influência da região de articulação urbana de Brasília, que pode ser tomada como escala regional de sua influência. É o caso de uma lista extensa de município à oeste do Distrito Federal, como Goianésia, Barro Alto, Niquelândia e Vila Propício. É bem verdade que a própria composição original da Ride-DF possui, por esse critério, espaços polarizados por Goiânia, à oeste do Distrito Federal, como Pirenópolis, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Abadiânia e Alexânia. Outros municípios adicionados estão congruentes com a Região Ampliada de Articulação Urbana de Brasília, entre eles: Cavalcante, Alto Paraíso de Goiás, São João D’Aliança, Simolândia, Flores de Goiás no Estado de Goiás e Cabeceira Grande² e Arinos, no Estado de Minas Gerais. Contudo, a expansão não abarcou o restante dos municípios do nordeste goiano sob influência de Brasília e outros no noroeste mineiro.

Uma outra possibilidade para se compreender até que ponto a inclusão de novos municípios da Ride-DF poderá afetar ou indicar a existência de uma política regional além de apontar para possibilidade futuras, é o uso de alguns dos instrumentos próprios para tal espaço, em especial os de desenvolvimento regional. Um deles é o FCO, administrado pela Sudeco, Ministério da Integração Nacional e Banco do Brasil. Tais dados foram apresentados

² O caso de Cabeceira Grande aponta para um problema, como pode ser observado na Figura 02, do legislador original no momento da criação da Ride-DF. Havia a ideia de que o município iria se incorporar à região apenas por ter sido desmembrado de Unai. Ocorre que tal desmembramento ocorreu antes da edição da Lei Complementar nº 94/1998, criando um “buraco” no espaço da região.

em estudo realizado pela Sudeco (2017), com o fito de analisar as propostas de inclusão de municípios na Ride-DF. Desta forma, a Tabela 01 apresenta os valores totais contratados pelo FCO nos municípios da Ride-DF, divididos em três grupos: os municípios originários, inclusos pela própria edição da Lei Complementar nº 94/1998, os municípios adicionados pela Lei Complementar nº 163/2018 e a Nova Ride-DF, que comporta os dois grupos de municípios.

Tabela 01 - Operações do FCO nos municípios da RIDE, por valores e percentual do total do FCO para todo o Centro-Oeste aplicado na localidade³

Região	2013		2014		2015	
	Valor contratado total	% do valor total do FCO	Valor contratado total	% do valor total do FCO	Valor contratado total	% do valor total do FCO
Ride-DF - municípios originários	808.103.368,89	13,26	787.352.539,62	13,80	691.227.635,51	13,11
Ride-DF - municípios inclusos pela LC 163/2018	36.491.962,74	0,59	82.976.808,14	1,44	60.745.638,96	1,15
Nova Ride-DF	844.595.331,63	13,85	870.329.347,76	15,24	751.973.274,47	14,26

Fonte: Sudeco, 2017 (dados tratados pelo autor).

Os dados demonstram que os valores totais aplicados nos municípios da Ride-DF apenas com os municípios originários corresponde a valores bem mais elevados que dos municípios que foram inclusos pela Lei Complementar nº 163/2018. Ainda que os valores apontem para uma diminuição ao longo dos três anos apurados, o valor percentual varia, positivamente entre 2013 e 2014 e negativamente entre 2014 e 2015. Entretanto estes valores se mantêm constantes na casa dos 13%. Nos municípios inclusos, há um salto significativo entre 2013 e 2014 e a redução entre 2014 e 2015. No ano de 2014, no qual houve maior crescimento no grupo de municípios recentemente adicionados, o total aplicado nestes municípios correspondia à 10,54% do valor dos municípios originários da Ride-DF. Considerando os valores da Nova Ride-DF, vê-se que esta região maior apresenta um crescimento de aplicações ainda muito pequeno em relação ao grupo originário de municípios (no % do valor aplicado pelo FCO em todo o Centro-Oeste): 0,59% em 2013, 1,44% em 2014 e 1,15% em 2015.

Um outro dado apresentado no mesmo estudo da Sudeco diz respeito aos valores aplicados por esta autarquia nos municípios da Ride-DF a partir de instrumentos de transferência voluntária, como os convênios. Os dados foram divididos a partir do mesmo grupo de municípios e estão contidos na Tabela 02.

³ Por conta de vedação expressa na Lei Complementar nº 129, de 2009 (BRASIL, 2009c), os recursos do FCO não podem ser aplicados nos municípios mineiros da Ride-DF. Assim, os dados comparam apenas os antigos e novos municípios goianos da Ride-DF (e ainda o Distrito Federal).

Tabela 02 – Valor de repasse da União previsto e valor efetivamente repassado dos convênios e outros instrumentos da Sudeco, nos municípios da RIDE (originário e inclusos pela Lei Complementar nº 163/2018), entre 2011 e 2016.

Região	Valor de Repasse da União - previsto	Valor efetivamente repassado	% efetivamente repassado
Ride-DF - municípios originários	R\$ 21.232.721,83	R\$ 9.521.836,25	44,85%
Ride-DF - municípios inclusos pela LC 163/2018	R\$ 7.366.047,76	R\$ 3.511.047,76	47,67%
Nova Ride-DF	R\$ 28.598.769,59	R\$ 13.032.884,01	45,57%

Fonte: Sudeco, 2017 (dados tratados pelo autor)

Os dados apontam para uma tendência estável em torno da aplicação dos recursos, isto porque, em que pese uma diferença significativa tanto no previsto para a Ride-DF dos municípios originários quando nos novos municípios, o percentual efetivamente repassado pela União manteve-se quase constante. Na realidade, o percentual de execução de recursos nos municípios sugeridos pela Lei Complementar nº 163/2018 é mais elevado que dos municípios que originariamente compunham a Ride-DF (47,67% contra 44,85%). Se a Ride-DF fosse já composta, nesse período, pelos municípios adicionados em 2018, o percentual de execução teria sido de 45,57%. Tal dado é importante porque a destinação e execução destes recursos dizem respeito, em diversos casos e apesar do orçamento impositivo, à destinação de emendas parlamentares ao Orçamento Geral da União e à pressões políticas exercidas junto ao Poder Executivo. Era de se esperar um volume maior de execução na Ride-DF com sua execução originária, em função do peso político e econômico do Distrito Federal.

Desta forma, a partir dos dados apresentados nesta seção, fica claro que o processo de expansão da Ride-DF teve pouco lastro em estudos técnicos ou em uma política regional mais clara. Ao mesmo tempo, a perspectiva futura aponta ainda para reduzidos impactos nos instrumentos de política regional, sugerindo que a inclusão de municípios não deixa claro se ao menos o poder de barganha destes municípios aumentaria, sob a própria escusa de que a Ride-DF agora contém em si maior território e maior população. Tal perspectiva aparenta reproduzir a fragmentação política que marca a gestão deste espaço, seja interna aos Executivos envolvidos, seja junto aos parlamentares eleitos que tem neste grupo de municípios suas bases eleitorais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do exposto no trabalho, viu-se que a Ride-DF é a formalização de um espaço de influência regional de Brasília, sendo uma construção a partir de uma política regional anteriormente existente. Se em seu surgimento a preocupação com o tema regional não foi o principal mobilizador das políticas públicas, a partir da década de 1970 esta passa a ser uma agenda pública de interesse, na esteira da preocupação geral dos governos militares com o desenvolvimento e integração do território brasileiro.

O tema passou por claro esquecimento na década de 1980, sendo retomado na década seguinte, porém não com viés da política regional, mas sim da metropolitana. Entretanto, a formalização da Ride-DF teve base no tema regional e desenho oriundo do Pergeb. Acabou contendo em si uma dupla missão: a questão regional e a metropolitana (dada a impossibilidade de formalização de uma Região Metropolitana envolvendo o Distrito Federal). A trajetória de sua gestão claramente demonstra a falha em ambos os temas, tendo sido marcada por uma grande desarticulação dos agentes envolvidos em sua gestão e pela aplicação de reduzidos recursos, tendo efetividade claramente abaixo do esperado.

Ainda com este quadro, a Ride-DF recebeu, por meio da Lei Complementar nº 163/2018, a adição de mais doze municípios. Tal quadro poderia revelar interesse dos municípios na entrada a partir de uma possível facilitação na recepção de recursos. Porém, os dados analisados para o FCO e para as transferências realizadas pela Sudeco não dão margem a tal esperança, já que os impactos seriam reduzidos na ação de ambos os instrumentos. Além disso, a adição destes municípios não teve ligação com um estudo técnico maior, nem tampouco com maior clamor popular. Resta como explicação a reprodução, para a Ride-DF, do mesmo que tem sido verificado nas Regiões Metropolitanas desde a Constituição Federal de 1988: a expansão para o atendimento à interesses de grupos políticos específicos, sem maior lastro com a implantação de uma efetiva política regional ou metropolitana. Isto ficou ainda mais claro com o andamento dado especificamente em anos eleitorais. A inclusão de municípios não encontra tanta resistência no Executivo por ele não possuir um fundo ou rubrica específica para a região, nem mobiliza outros municípios a impedir o crescimento da região pelo mesmo motivo. Torna-se, assim, uma medida de efeitos claramente inócuos – a não ser o de expor de forma mais clara a desconformidade do desenho da região com o efetivo espaço de influência regional de Brasília.

Desta forma, a perspectiva para a gestão da região não aponta para mudanças significativas, vez que desde a integração dos municípios, não se viu ação mais clara dos órgãos responsáveis pela gestão deste território no sentido de repensar sua atuação a partir da expansão. Se não se pode dizer que a gestão da Ride-DF caminha “para lugar nenhum”, é plenamente possível dizer que não se está caminhando para uma política regional efetiva, já que nem mesmo a expansão da região provoca o acionamento das estruturas políticas e de gestão no sentido de propor um plano ou uma agenda específica de planejamento. O futuro, ao menos o imediato, tende a reproduzir as práticas atuais, com a aplicação de recursos de forma esparsa e sem maior adesão a um norte próprio para o desenvolvimento regional. É curioso, mas de certa forma o momento atual tem similaridade com o quadro inicial a partir do Fundefe (no qual um paralelo pode ser traçado a partir do FCO): há um fundo próprio para desenvolvimento, mas desarticulado de um plano próprio para o desenvolvimento.

Considerando os resultados aqui apresentados, outros temas continuam ainda pertinentes aos interessados no tema da gestão metropolitana e regional de Brasília, em específico a partir da recente expansão da Ride-DF. Ainda que o quadro atual não sugira uma outra forma de atuação (seja pelo contexto geral de fortes restrições orçamentárias, seja pela própria incapacidade dos agentes de articularem-se – e aqui cabe maior responsabilidade à União), é importante buscar compreender se haverá modificações, especialmente no FCO, a partir da inclusão dos municípios. Isto porque, por conta de sua inclusão, eles passam a ser alvo dos recursos destinados ao Distrito Federal – que, na realidade, abarcam toda a Ride-DF. E a Ride-DF, considerada espaço prioritário pela PNDR, possui condições especiais para acesso aos recursos do FCO. Além disso, obviamente interessa manter a observação sobre a gestão específica deste espaço, especialmente em relação à possíveis pressões sobre a Sudeco e outros órgãos pelos municípios inclusos e por outros que ainda estão interessados em entrar.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei Complementar nº 94, de 1998. *Diário Oficial da União*, Brasília, 20 fev. 1998a. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp94.htm > . Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Senado Federal. Projeto de Lei do Senado nº 23, de 1998. *Diário do Senado Federal*, Brasília, 30 jan. 1998b. Disponível em: < <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/1121> > . Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 80, de 1999. *Diário da Câmara dos Deputados*, Brasília, 20 nov. 1999. Disponível em < <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=21429> > . Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 153, de 2000. *Diário da Câmara dos Deputados*, Brasília, 06 out. 2000. Disponível em < <http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD06OUT2000.pdf#page=40> > . Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 284, de 2005. *Diário da Câmara dos Deputados*, Brasília, 18 ago. 2005. Disponível em: < <http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD18AGO2005.pdf#page=19> > . Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Poder Executivo. Decreto nº 6.047, de 2007. *Diário Oficial da União*, Brasília, 23 fev. 2007. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2007-2010/2007/Decreto/D6047.htm > Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 402, de 2008. *Diário da Câmara dos Deputados*, Brasília, 22 ago. 2008. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=591280&file_name=PLP+402/2008>. Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 490, de 2009. *Diário da Câmara dos Deputados*, Brasília, 11 jun. 2009a. Disponível em: <<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD11JUN2009.pdf#page=48>>. Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Senado Federal. Projeto de Lei do Senado nº 63, de 2009. *Diário do Senado Federal*, Brasília, 04 mar. 2009b. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaDiario?tipDiario=1&datDiario=04/03/2009&paginaDireta=03419>>. Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Lei Complementar nº 129, de 2009. *Diário Oficial da União*, Brasília, Seção 1, 09 jan. 2009c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp129.htm>. Visto em: 17 nov. 2018.

_____. Senado Federal. Projeto de Lei do Senado nº 410, de 2012. *Diário do Senado Federal*, Brasília, 13 nov. 2012. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaDiario?tipDiario=1&datDiario=04/03/2009&paginaDireta=03419>>. Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Senado Federal. Projeto de Lei do Senado nº 269, de 2014. *Diário do Senado Federal*, Brasília, 12 set. 2014. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaDiario?tipDiario=1&datDiario=04/03/2009&paginaDireta=03419>>. Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Lei nº 13.089, de 2015. *Diário Oficial da União*, Brasília, Seção 1, 13 jan. 2015a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm>. Visto em: 17 nov. 2018.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 121, de 2015. *Diário da Câmara dos Deputados*, Brasília, 11 de jul. 2015b. Disponível em: <<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD0020150711001170000.PDF#page=56>>. Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2015. *Diário da Câmara dos Deputados*, Brasília, 21 mar. 2015c. Disponível em: <<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD0020150321000420000.PDF#page=66>>. Visto em 11 nov. 2018.

_____. Senado Federal. Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 2015. *Diário do Senado Federal*, Brasília, 21 ago. 2015d. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/122767>>. Visto em: 11 nov. 2018.

_____. Lei Complementar nº 163, de 2018. *Diário Oficial da União*, Brasília, seção 1, 15 de jun. de 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp163.htm#art1> . Visto em: 11 nov. 2018.

BEZERRA, Maria do Carmo Lima; SCARDUA, Fernando Paiva. Política públicas e governança na Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal. In: RIBEIRO, Rômulo José Costa; TENORIO, Gabriela de Souza; HOLANDA, Frederico de. (orgs.) *Brasília: transformações na ordem urbana*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

CAVALCANTI, Marcelo Antunes; BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes. Ações da Sudeco no desenvolvimento do Centro-Oeste no Estado de Goiás. *Boletim Goiano de Geografia*, v. 31, nº 2, p. 179-191, 2011.

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

_____. Nota Técnica nº 01, de 2014. *Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília)*. Brasília: Codeplan, 2014. Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/Delimita%C3%A7%C3%A3o-do-Espa%C3%A7o-Metropolitano-de-Bras%C3%ADlia-AMB.pdf>>. Visto em: 11 nov. 2018.

COSTA, Marco Aurelio. Quarenta anos de regiões metropolitanas no Brasil: um breve balanço exploratório. In: Costa, Marco Aurélio; Tsukumo, Isadora Tami Lemos (org.s). *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil*. Brasília: IPEA, 2013.

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA (EMBRAPA). *Região Geoeconômica de Brasília: caracterização do setor agropecuário*. Brasília: Embrapa, 1985. Disponível em: <<https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/101050/1/doc-17.pdf>> . Visto em: 16 nov. 2018.

FERREIRA, Ignez Batista. Brasília: mitos e contradições na história de Brasília. In: PAVIANI, Aldo; BARRETO, Frederico Flósculo; FERREIRA, Ignez Costa Batista; CIDADE, Lúcia Cony Faria; JATOBÁ, Sergio Ulisses. *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: EdUnB, 2010.

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Divisão Urbano Regional*. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/divisao_regional/divisao_urbano_regional/documentacao/divisao_urbano_regional_apresentacao_do_trabalho.pdf> . Visto em: 11 nov. 2018.

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

MINISTÉRIO DO INTERIOR (MINTER); SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO CENTRO-OESTE (SUDECO). *II Plano Nacional de Desenvolvimento: Programa de ação do Governo para a Região Centro-Oeste*. Brasília: SUDECO, 1975.

MIRAGAYA, Júlio Flávio Gameiro. Dos bandeirantes a JK: a ocupação do Planalto Central brasileiro anterior à fundação de Brasília. In: PAVIANI, Aldo; BARRETO, Frederico Flósculo; FERREIRA, Ignez Costa Batista; CIDADE, Lúcia Cony Faria; JATOBÁ, Sergio Ulisses. *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: EdUnB, 2010.

OLIVEIRA, Marília Luíza Peluso. O mercado imobiliário urbano na periferia do Distrito Federal: um estudo de caso – a Cidade Ocidental. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 1983.

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

_____. Periferização Urbana. In: PAVIANI, Aldo. (org.). Urbanização e Metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília. Brasília: EdUnB, Codeplan, 1987.

SOUZA, Sergio Magno Carvalho. Gestão regional e metropolitana na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF): arranjo institucional, agentes e políticas públicas. *Elisée, Revista de Geografia da UEG*, v. 6, n. 2, 9-28, 2017.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO CENTRO-OESTE. Municípios Ride-DF. Disponível em: <<http://www.sudeco.gov.br/web/guest/municipios-ride-df>> . Visto em 01 nov. 2016.

_____. Nota Técnica nº 1/2017/CGAPPE/DPA. *Estudo para sugestão de nova delimitação da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno*. Brasília: SUDECO, 2017. Disponível em: < <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=5393148&disposition=inline>> . Visto em: 11 nov. 2018.