

## A PRODUÇÃO DO CENTRO E DOS SUBCENTROS NO ESPAÇO METROPOLITANO DA RIDE-DF

**Sérgio Magno Carvalho de Souza**

Universidade de Brasília, UnB – Programa de Pós-Graduação em Geografia

Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste – SUDECO

smcsgeo@gmail.com/ sergio.souza@sudeco.gov.br

**Lúcia Cony Faria Cidade**

Universidade de Brasília, UnB – Programa de Pós-Graduação em Geografia

cony@unb.br

### **1 Introdução**

O processo recente de produção do capitalismo global tem causado diversos impactos nas formas pelas quais os espaços urbanos se organizam. De forma geral, os espaços metropolitanos partiram de uma organização em torno de uma única centralidade para espaços policêntricos; e de espaços compactos para espaços dispersos. Nas metrópoles brasileiras, este processo ocorreu em concomitância com o que tem sido chamado de segregação socioespacial das populações mais pobres e a apropriação dos pontos de maior acessibilidade aos centros de negócio pelas classes média e alta. No caso específico de Brasília - o Distrito Federal -, tem-se um espaço produzido em larga medida via planejamento governamental. Assentamentos residenciais voltados para a população mais pobre caracterizaram-se por forte dependência do centro principal de empregos e serviços, o Plano Piloto. Nesse caso, o que tem sido referido historicamente como estrutura polinucleada caracterizou-se como uma distribuição espacial marcada por áreas relativamente distantes do centro, carentes de equipamentos urbanos e de empregos. À medida que se intensificam as ocupações de terras por condomínios horizontais de renda média e alta, a expansão do espaço construído e a verticalização de novos bairros, começam a se consolidar núcleos notadamente ligados ao comércio e serviços. Essa dinâmica parece atingir, embora de forma diferenciada, outras unidades da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno -

RIDE-DF. Este trabalho busca compreender a forma pela qual a expansão metropolitana no espaço institucionalizado da RIDE-DF constitui uma tendência de produção de subcentros.

O pano de fundo para a compreensão de processos localizados pode encontrar referências em outras escalas e tempos. No período anterior à chamada reestruturação produtiva, marcado pela regulação keynesiana sobre o capital global, havia um contexto de ascensão do papel do Estado, tendo este papel fundamental no processo de desenvolvimento. Havia nisto rebatimento territorial, tendo em vista a importância dos Estados para o planejamento das condições de incorporação de novas áreas à acumulação capitalista. Na década de 1970, inicia-se um processo de reestruturação produtiva que culminou numa relativização do papel do Estado frente à economia, bem como no seu enfraquecimento como instância planejadora e diretora do ordenamento do território e de seu desenvolvimento. Este período, classificado por Harvey (1992) como de acumulação “flexível”, vê surgir entidades privadas supranacionais concentradoras de enormes somas de capital. Isso as teria permitido flexibilizar a localização das atividades econômicas e rearranjar as estruturas de poder entre as escalas. Nos espaços metropolitanos, em escala internacional, iniciou-se a produção de um padrão de expansão mais disperso, surgindo, ainda, como complementos ao centro principal, subcentros, em uma estrutura produtiva policêntrica. O tema tem sido estudado amplamente pela bibliografia internacional, como Giuliano e Small (1991), Aguiléra (2003) e Veneri (2012) – estes últimos considerando as funcionalidades dos subcentros.

No caso brasileiro, houve, inicialmente, um processo de produção dos espaços metropolitanos impulsionados pela industrialização e modernização econômica do país e pelas migrações daí resultantes. Eram aglomerados organizados a partir de um centro principal, em uma estrutura com diferentes níveis de fragmentação, que se expandia em direção a uma periferia, em geral desvalorizada, com gestão descoordenada. Mais recentemente, por conta, entre outros fatores, dos impactos do processo de reestruturação produtiva e pela mudança no perfil econômico das metrópoles, tem surgidos subcentros de importância, dando origem a padrões de ocupação policêntricos. Os motivos do surgimento destes são diversos, destacando-se os estudos, para as grandes cidades, de Frúgoli Jr (2001) – analisando a importância dos centros comerciais - e, para o caso das cidades médias, Whitacker (2007), que aponta para o surgimento de subcentros associados à localização de polos tecnológicos.

No caso de Brasília, seu espaço foi inicialmente produzido a partir da ação do Estado, como centro administrativo e como polo de desenvolvimento e integração nacional.

Tal espaço foi alvo de planejamento desde o início, porém sem lidar de forma eficaz com a dinâmica social real, o que deu origem processos de ocupação irregular da terra. O governo agiu, então, no sentido de preservar a área central, afastando grande parte da população para espaços de assentamento longínquos. Isto deu origem a um espaço, segundo Paviani (1987), polinucleado, com forte dependência da área central. Esta tendência mais geral somente foi modificada mais recentemente, quando, a ação do Estado perdeu força, dando ocasião a um padrão de expansão desordenado, que tem ocorrido também nos municípios limítrofes ao Distrito Federal. Este processo, atualmente, tem se caracterizado pela dispersão urbana (Catalão, 2011) e pelo surgimento de subcentros (Souza, 2010; Frazão, 2009).

Tendo em vista a discussão acima, o objetivo deste trabalho é analisar a questão da produção do centro e dos subcentros no espaço metropolitano da RIDE-DF, cujo polo metropolitano principal é Brasília. Embora com uma dinâmica em vários aspectos semelhante à de outras metrópoles brasileiras, a capital guarda características que a distinguem do processo tradicional de configuração metropolitana, acentuada a partir da industrialização. Desde os primeiros tempos, Brasília constituiu-se como uma cidade terciária, com baixa participação industrial, embora com aportes da construção civil. Assim, dentro do contexto mais geral de modificação dos espaços metropolitanos a partir da reestruturação produtiva, o quadro local tende a expressar aspectos específicos ligados a atividades governamentais, comércio e serviços. Mais recentemente, atividades ligadas à tecnologia, ao conhecimento e a processos decisórios têm ampliado seu papel, enquanto o mercado imobiliário acentua sua participação. Busca-se, compreender, como e de que forma, a partir de sua estrutura produtiva, o espaço metropolitano organizado ao redor de Brasília tem se inserido nas tendências mais gerais e recentes de produção dos espaços metropolitanos.

O trabalho parte de uma breve revisão teórica, com temas como a questão da produção do espaço e a produção contemporânea dos espaços metropolitanos. Depois, tratou-se da revisão de material bibliográfico, para reconstituir o processo histórico de produção do espaço metropolitano. Finalmente, para o período mais recente, são analisados alguns dados de bases secundárias (Censos do IBGE, dados da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS/ MTE), buscando entender a extensão e a localização dos possíveis subcentros no âmbito da RIDE-DF. Considerando o amplo debate sobre a definição e função de centros e subcentros, a análise trabalha preliminarmente com a questão da concentração de empregos, revelando-se uma primeira aproximação do tema. Ao término, seguem as conclusões e encaminhamentos a partir do estudo.

## 2 A produção do espaço metropolitano contemporâneo e atividades econômicas

Considerando o interesse deste trabalho, nossa primeira discussão teórica centra-se em torno da ideia de “produção do espaço”, aqui adotada, que teve sua origem a partir do debate entre autores marxistas que buscavam entender a espacialização do modo de produção capitalista. Tinha, de um lado a visão da chamada “produção do espaço”, cujo principal expoente foi Henri Léfèbvre, e, de outro, os estruturalistas, cujo maior expoente foi Manuel Castells. Léfèbvre advogava a tese de que o espaço é alvo da produção social, entendendo-o para além de um mero objeto dado. Ele recusa, desta forma, um entendimento do espaço como mero palco das ações da sociedade, mas passa a vê-lo como instrumento necessário às classes dominantes para reproduzirem o capital e controlarem a vida das cidades, o que se instrumentaliza por meio da técnica e do planejamento sobre o espaço (Léfèbvre, 2013). Ele critica frontalmente o que chama de uma mera “catalogação” de objetos mortos no espaço, buscando, ao contrário, analisá-lo a partir de três categorias fundamentais: forma, função e estrutura. Já Castells compreende que a estrutura urbana é um reflexo da estrutura de classes organizada a partir do capitalismo, que daria o conteúdo social responsável por organizar a cidade. Seu modelo estrutural concebe a cidade a partir de três sistemas: o econômico, o político-institucional e o ideológico (Castells, 2000).

Os entendimentos no âmbito da produção do espaço mais tarde desdobraram-se por meio das obras de autores como David Harvey, Edward Soja e Mark Gottdiener. Harvey buscou, inicialmente, compreender a organização da cidade a partir da questão da justa (ou injusta) distribuição dos seus recursos, em um esforço de entender como a lógica social insere-se na forma urbana (Harvey, 1973). Mais recentemente, tem asseverado a necessidade do espaço para a reprodução capitalista, que constrói, destrói e reconstrói as formas espaciais de acordo com suas necessidades de produção (Harvey, 2004). Soja (1993) aponta que a estrutura espacial não é separada da estrutura de classes, sendo um componente dialético das formas de produção social e espacial. Já Gottdiener (1997) considera que a produção social do espaço dá-se a partir de três características principais: as relações sociais e temporais da organização social; a existência de relações conjuntas, contíguas e hierárquicas entre economia, política e ideologia; e a contrariedade em associar as formas urbanas aos estágios de evolução do capitalismo.

Das formas de entendimento acerca da questão espacial e de sua produção, têm surgido importantes considerações acerca dos processos metropolitanos atuais. Para o caso norte-americano, Gottdiener (1997) fala em uma metrópole desconcentrada, na qual, de início, tendem a se desconcentrar os espaços de assentamento, sendo seguidos pelas atividades econômicas. Entretanto, não haveria a tendência a um enfraquecimento das áreas centrais, emergindo, de outro lado, os subcentros periféricos.

François Ascher (2010) entende os espaços metropolitanos atuais a partir de elos sociais abertos e organizados em diversas escalas. Isto daria origem ao que ele chama de metropolização, constituída de “vastas conturbações, extensas e descontínuas, heterogêneas e multipolarizadas” (Ascher, 2010, p. 63).

Por outro lado, outros autores (Scott et al, 2001) falam da cidade-região, modelo metropolitano de ocupação difusa, em que os espaços de assentamento vão se produzindo de forma mais dispersa, e onde o esquema de centro único dá lugar a diversos subcentros. Nos países em desenvolvimento, formam-se enormes aglomerações, principalmente pela atração de população de áreas rurais deprimidas, não correspondendo à oferta de empregos a contento, o que torna mais difícil a resolução dos problemas urbanos. Este modelo combina-se com a ideia de pós-metrópole (Soja, 2000).

Na esteira desta interpretação, surge a ideia da urbanização difusa (ou dispersão urbana). Limonad (2007) aponta para a mudança no padrão clássico da urbanização anterior à reestruturação produtiva, saindo de um modelo compacto para um mais disperso. Segundo Léfèbvre (1999) essa seria uma tendência geral do processo de urbanização da sociedade. Isto faz com que as diferenças entre rural e urbano tornam-se menos nítidas, tendo em vista o espraiamento dos espaços urbanos.

Finalmente, uma corrente de pensamento capitaneada por Sassen (1991) compreende que o processo atual ocorre a partir das cidades-mundiais, que se tornam os principais pontos de gestão do capital. Chama atenção para o fato de que a economia urbana está cada vez mais concentrada no terciário, gerando seus espaços próprios de concentração e centralização.

Tendo em vista o breve debate teórico exposto, consideramos o centro, de início, como um produto dos processos sociais responsáveis pela urbanização, e, de forma mais específica, pela metropolização. Assim, o centro não é mero reflexo da estrutura econômica de produção: é sim fruto da luta dos diversos agentes econômicos por apropriar-se das melhores localizações. Isto pode se dar de forma mediata, por meio da acessibilidade,

conforme apontado por Villaça (1998). Mais além, o centro é visto, por nós, como forma, uma vez que é a manifestação concreta das forças econômicas que articulam a economia urbana, concentrando significativa quantidade de atividades econômicas. Pode, a depender do caso, assumir diversas formas, deste os clássicos CBDs até os modernos tecnopolos. Mas não só isso: é necessário considerar a função (na realidade funções) do centro e dos subcentros, o que, no atual período de produção capitalista mostra-se a partir da gestão dos fluxos do capital, principalmente nas metrópoles. Em outros espaços, o centro/ subcentro pode exercer funções produtivas mais clássicas, onde há distritos industriais (modernos ou não). Finalmente, o centro/ subcentro compõe a estrutura produtiva dos espaços metropolitanos, que, na atual quadra histórica, tendem a se apresentar policêntricas. Esta estrutura está intimamente ligada à estrutura econômica intra e interurbana das metrópoles e de seus fluxos, tendendo a ser cada vez mais terciarizada. Na visão de Milton Santos, apresentaria, de um lado, um terciário moderno e interconectado, cuja área de influência é global/ nacional/ regional e subcentros menos modernos e mais ligados às demandas de consumo imediato da população (Santos, 1979). A seguir, segue a análise do caso específico de Brasília, iniciando por um histórico da constituição de seu espaço econômico e de assentamento.

### **3. A produção do centro e de subcentros na RIDE-DF**

Ao lado de um substancial peso político e administrativo, o crescimento populacional e socioeconômico de Brasília atinge com relativa intensidade municípios nas proximidades e vem conformando um aglomerado com características metropolitanas. A produção do espaço metropolitano inscrito na RIDE-DF teve como seu momento inicial a transferência da capital, fruto de longos debates geopolíticos e disputas ocorridas desde o século XIX. De forma mais imediata, na década de 1950, a construção de Brasília atendia à necessidade de ocupação do interior, além propiciar a integração dos mercados nacionais, advinda do processo de modernização econômico brasileiro. A ampliação da rede rodoviária apoiou a consolidação do domínio territorial da nação, enquanto reforçou a emergente produção industrial do país. A gênese do processo de produção do espaço urbano do Distrito Federal e seu desenvolvimento em direção ao delineamento de uma metrópole podem ser compreendidos segundo três fases: implementação da capital Frazão (2009), Guia (2006) e

Resende (2013); início do processo de formação metropolitana (GDF, 2011); e ocupação urbana ao longo dos grandes corredores de transporte (GDF, 2011).

### *3.1 Implementação da capital*

Neste primeiro período, que segue aproximadamente entre 1956 e 1969, o contexto político, em escala nacional, foi de um breve intervalo democrático interrompido, em 1964, pela ascensão do autoritarismo militar. No âmbito socioeconômico, o país ampliava e aprofundava a industrialização e buscava a modernização agropecuária, ambas com forte apoio do capital estatal. Em paralelo, desigualdades regionais acentuavam-se com a estagnação de vastas áreas em pequenas cidades e no campo. Ao lado da atração dos centros manufatureiros, a expulsão progressiva da população do campo produziu grandes correntes migratórias em direção às cidades.

Quanto às ações governamentais, nacionalmente, no planejamento urbano não havia uma ordenação geral para todo o país, gerando instrumentos pontuais (Villaça, 2004). Em termos de política regional, iniciam-se esforços mais centrados a partir da criação de órgãos como a Sudene e o Dnocs, mas ainda sem uma política nacional coordenada. Dada a fraca absorção de mão de obra por atividades econômicas regionais, resultou um amplo processo migratório que se tornou responsável pelo crescimento rápido dos espaços urbanos e metropolitanos, ocupando, especialmente, as periferias.

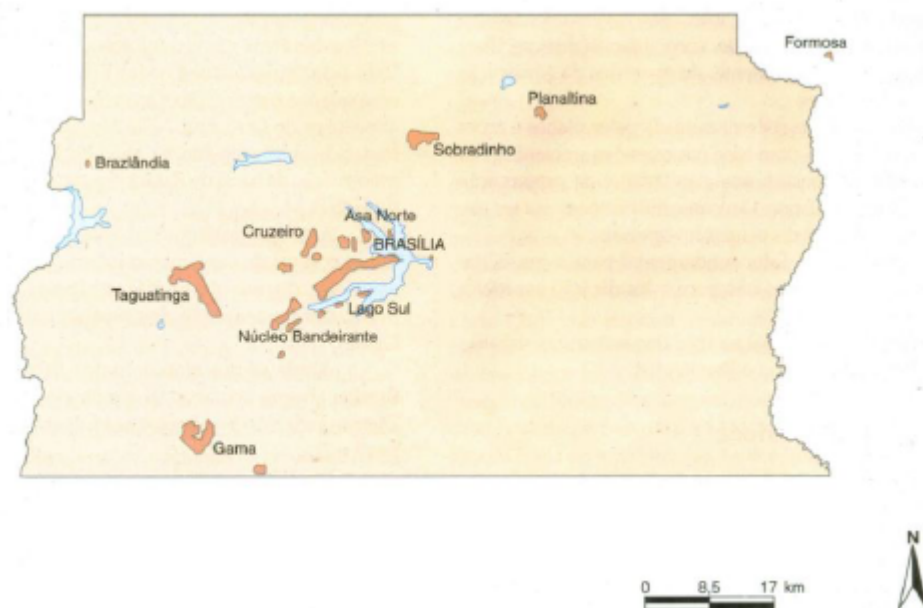
No Distrito Federal, predominavam atividades econômicas no setor secundário, particularmente na construção civil, dada a edificação da nova capital. Houve rápido crescimento demográfico, causado, tanto pela construção de Brasília, como pelos crescentes fluxos populacionais. A propriedade das terras urbanas estava concentrada nas mãos do governo, que controlava, assim, o mercado fundiário.

Localmente, o planejamento urbano teve como seu principal instrumento o Plano Piloto de Brasília, de Lúcio Costa, que previa a construção de uma cidade modernista, com espaços funcionais bem delimitados, mas com extensão limitada no território do Distrito Federal. Tendo em vista este planejamento espacialmente circunscrito, restou às populações excluídas a ocupação irregular de terras. A remoção desses grupos para espaços carentes de infraestrutura e serviços afastados do centro resultou no surgimento das denominadas cidades-satélites. Observe-se que os espaços localizados nas áreas mais afastadas foram concebidos

unicamente como espaços de moradia, não se prevendo a descentralização das atividades econômicas ou dos empregos (Paviani, 1987).

Das dinâmicas socioeconômicas e ações governamentais resultou um espaço considerado polinucleado, tendo o Plano Piloto como área central e diversos núcleos populacionais dispersos (Paviani, 1987). Este processo é descrito por Gouvêa (1991) como um mecanismo de segregação socioespacial da população, sob a justificativa de preservar-se a área central. Desprovidas de empregos para absorver as populações residentes, as chamadas cidades satélites tornaram-se cidades-dormitórios para pessoas que trabalhavam e utilizavam serviços no centro da capital. Abaixo, a Figura 01 ilustra a ocupação territorial do Distrito Federal em 1970.

Figura 01 - Mapa de ocupação territorial do Distrito Federal (1970)



Fonte: Codeplan *apud* IPEA, 2001.

Observa-se na Figura 1 que o centro de empregos, serviços e população - o Plano Piloto - seguia nesses primeiros anos uma estrutura linear ao longo da chamada Asa Sul (margem sudoeste do Lago Paranoá). Depreende-se, em contraste, que outra parte da população assentava-se de forma dispersa em núcleos urbanos separados. O Plano Piloto colocava-se como centro principal e único, uma vez que concentrava a quase totalidade dos empregos, marcadamente na construção civil, enquanto se estabeleciam os empregos na administração pública. Este quadro de dependência ia, aos poucos, alcançando uma escala



regional, à medida que a nova capital se consolidava. No âmbito dos municípios vizinhos do Distrito Federal, o uso ainda restringia-se a espaços rurais e a pequenas cidades, como Luziânia e Formosa.

### *3.2 Início do processo de formação metropolitana*

Entre a década de 1970 e o final da década de 1990, pode-se identificar uma fase de início do processo de formação metropolitana de Brasília (GDF, 2011, p. 57). No início desse período, ainda em um contexto autoritário, houve forte crescimento econômico; mais ao término, houve forte crise. Em 1988, ocorreu a redemocratização do país, com a promulgação de uma nova Constituição Federal. De um Estado desenvolvimentista, francamente interventor, o país passou para um com tendências neoliberais, com reduzida capacidade de gestão econômica e do território.

Ainda na década de 1970, as ações de gestão do território, em âmbito nacional, levaram a um maior planejamento e coordenação das ações em nível federal, reforçando, por outro lado, as ações de caráter tecnocrático. Destacam-se o II Plano Nacional de Desenvolvimento e a Lei Complementar nº 14/ 1973, que continham importantes diretrizes e instrumentos para a gestão urbana e metropolitana. A partir da década de noventa, com o estabelecimento de um modelo voltado para o neoliberalismo, ações de planejamento passaram a uma fase de descentralização, enquanto políticas de desenvolvimento tornaram-se bastante enfraquecidas. A definição institucional de regiões metropolitanas passou para o âmbito dos estados federados.

No âmbito do Distrito Federal, a nova Constituição alterou o quadro político por meio da autonomia política deste ente, que poderia agora eleger seu Executivo e criar seu Legislativo, com maior peso de interesses locais. Paralelamente, iniciou-se um processo de organização de movimentos sociais urbanos (Resende, 1991). Economicamente, a cidade assumiu definitivamente seu caráter terciário, com a maior parte da população empregada na administração pública ou em serviços e comércio a ela associados. Demograficamente, não apenas o quadrilátero, mas já os espaços limítrofes recebiam grande quantidade de imigrantes, o que aumentou ainda mais a pressão sobre a terra urbana.

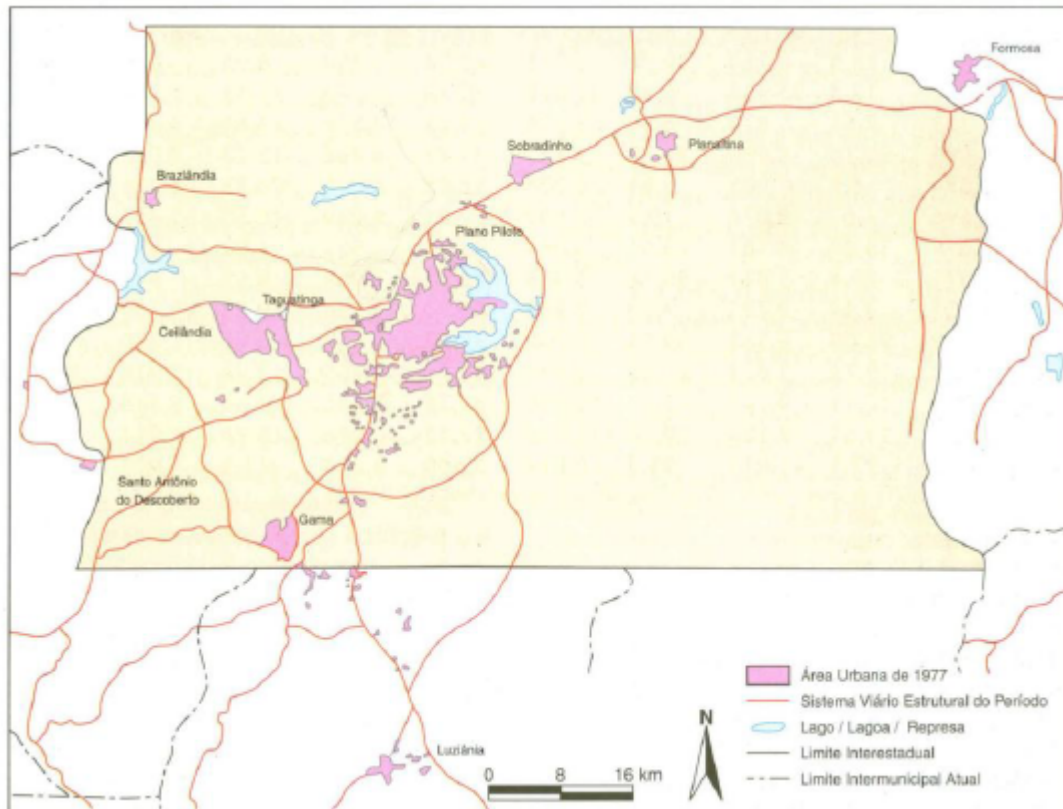
Na década de setenta, iniciou-se o planejamento em âmbito regional, por meio do Pergeb (Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília), de 1975. Internamente, o principal instrumento foi o PEOT (Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito

Federal), de 1978, que previa a ocupação do território orientada para o Sul e Sudoeste do quadrilátero. O plano reproduziu um esforço constante de preservação da ocupação nas áreas próximas do Plano Piloto, agora sob o argumento ambiental de preservação da bacia do Paranoá. O Estado manteve as ações de remoção da população de áreas irregulares, dando origem a novas cidades-satélites, também afastadas da área central (Penna, 1991). Mais ao término do período, a postura do governo local passou a ser de negociação com as populações de áreas irregulares, o que iniciou a tendência, ainda tímida, de urbanização e fixação destas áreas.

Como resultado dos movimentos da socioeconomia e das ações de gestão do território, reforçou-se a tendência de segregação socioespacial, que, por sua vez, fortaleceu uma propensão, que já se registrava, de expansão territorial periférica. Nesta fase, esta tendência alcançou municípios limítrofes ao Distrito Federal, com a subdivisão de glebas rurais. A urbanização nestes espaços ocorreu de forma acelerada e com quase total ausência de planejamento, dando origem a uma periferia urbanizada com infraestrutura urbana precária e dependente de Brasília.

Segundo Resende e Cidade, limitações à ocupação residencial no Plano Piloto, ao lado dos elevados preços dos imóveis na capital, deram margem à conformação de um espaço urbano periférico, tendo à frente agentes imobiliários. Enquanto no Distrito Federal constituíram-se condomínios horizontais de classe média e alta, nos municípios goianos próximos e junto a corredores viários, formaram-se loteamentos precários de baixa renda. Os parcelamentos resultantes cresceram de forma bastante descontrolada, ao lado de significativo crescimento de cidades próximas no estado de Goiás (Resende; Cidade, 2013, p. 14). A Figura 02, abaixo, mostra a área de assentamento do Distrito Federal e Entorno em 1977.

Figura 02 – Mapa da área de assentamento do Distrito Federal e Entorno (1977)



Fonte: Anjos, 1991 *apud* IPEA, 2001.

A Figura 2 sugere que a ocupação tendeu a ocorrer de forma mais intensa em três vetores: oeste, sudoeste e centro-sul do território, ao longo das principais vias de circulação. (GDF, 2011, p. 58) Sobre a produção do centro e de subcentros, estes passam a surgir, especialmente a partir das atividades econômicas em cidades-satélites mais antigas e mais populosas, notadamente entre Taguatinga e Ceilândia. Esta nova funcionalidade urbana aparece atrelada ao surgimento de atividades de comércio e serviços, visando atender às demandas de consumo tanto destas cidades-satélites quanto de áreas próximas (Souza, 2010).

### 3.3 Ocupação urbana ao longo dos grandes corredores de transporte

Iniciou-se em torno de 2000, segundo o GDF, uma fase de ocupação urbana ao longo dos grandes corredores de transporte no Distrito Federal. As propostas do planejamento teriam procurado concentrar habitação, comércio e serviços em áreas adjacentes ou próximas de rodovias e do metrô (GDF, 2011, p. 58). No contexto nacional a uma fase de busca de

equilíbrio macroeconômico e de modernização, seguiu-se uma tentativa de melhorar a distribuição da renda nacional, por meio de um amplo leque de políticas sociais.

As ações de gestão do território, em escala nacional, foram impulsionadas pelo mandamento constitucional da elaboração de Plano Diretor para os municípios com mais de 20 mil habitantes. Mais tarde, a política e o planejamento urbano ganharam força com o Estatuto das Cidades, em 2001, que previu outros instrumentos de intervenção nos espaços urbanos.

No Distrito Federal, mantém-se forte ênfase no setor terciário, com larga fatia de empregos no setor público. O comércio e os serviços aumentaram o grau de complexidade e sofisticação, em sintonia com uma população de renda média bastante elevada. Cidade aponta que devido ao caráter público de significativa parte dos empregos, a capital foi capaz de resistir a variações na economia. Além disso, o Distrito Federal elevou seu papel comercial e tornou-se um significativo mercado consumidor (Cidade, 2014, p. 172).

As ações de planejamento contemplaram o mandamento constitucional, por meio da elaboração dos Planos Diretores de Desenvolvimento Territorial (PDOTs). Estes têm buscado atenuar os problemas e tratar de forma residual as questões suscitadas pelas práticas urbanas efetivas. De um lado, o Estado busca regulamentar a posse da terra que, por conta do rápido crescimento e da ineficácia da fiscalização, ocorreu em áreas irregulares. De outro, os agentes privados apropriam-se de novas parcelas do espaço urbano, seja expandindo-o horizontalmente, ocupando a franja urbana ou os vazios deixados em períodos anteriores, seja verticalmente, adensando áreas como Águas Claras. O mercado imobiliário passa a ser cada vez mais atuante, seja de forma mais organizada, seja descoordenadamente nas áreas periféricas.

Para Resende e Cidade, novas tendências mostram a constituição de condomínios de luxo servidos pelo sistema viário, em áreas rurais limítrofes ou adjacentes ao Distrito Federal, promovidos por grandes empresas imobiliárias de âmbito nacional. Na medida em que situam próximos a bairros populares, esses novos loteamentos estariam contribuindo para uma fragmentação espacial (Resende; Cidade, 2013, p. 17).

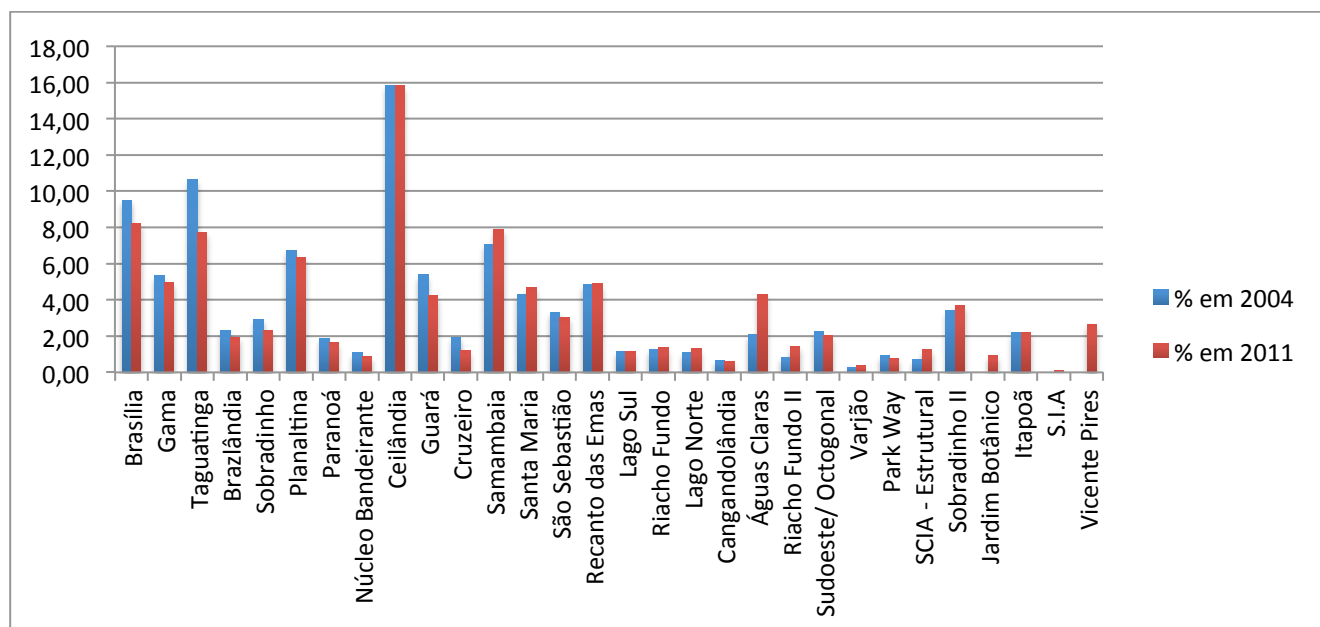
De forma concreta, as ações do período levaram, como resultado, à produção de um espaço de assentamento mais disperso, com ocupações irregulares de novas áreas, o que passa agora a ser executado também por populações de renda mais elevada. Isto causou o surgimento de novas cidades-satélites, muitas delas em áreas antes irregulares, demonstrando a maior disposição dos últimos governos em negociar, menos em remover tão simplesmente.

Por outro lado, a partir do documento Brasília Revisitada, de Lúcio Costa, houve o adensamento de diversos espaços e a ocupação de regiões próximas ao Plano Piloto.

### 3.4 Um olhar sobre possíveis tendências

Os últimos anos têm registrado continuidades e também novas tendências. Entre elas está a emergência de novas áreas de assentamento populacional e a diminuição do peso de áreas consolidadas. O Gráfico 01, abaixo, apresenta a População, por Região Administrativa, em 2004 e 2011, em percentual.

Gráfico 01 – População, por Região Administrativa, em 2004 e 2011, em percentual.

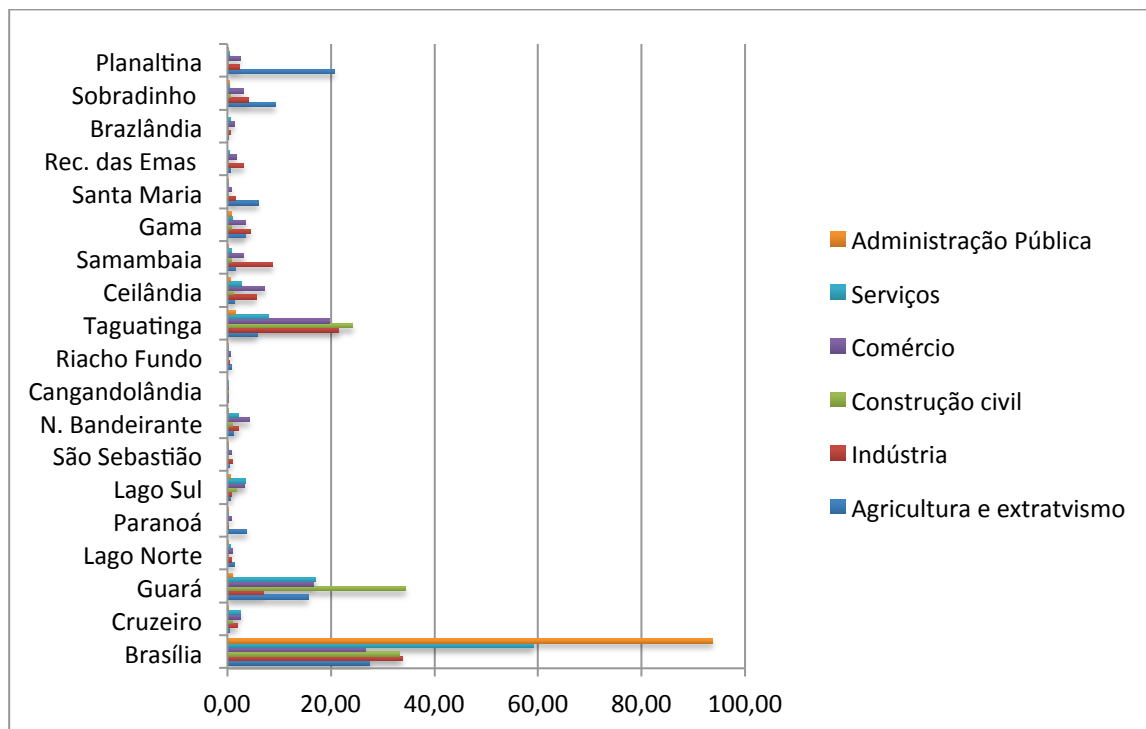


Fonte: Elaboração própria, a partir dos dados da Codeplan (2011)

O Gráfico 01 mostra uma perda relativa na população residente na área central em torno do Plano Piloto (Região Administrativa I, Brasília) e em outras cidades-satélites mais antigas, como Taguatinga, Gama, Sobradinho, Planaltina e Guará. Além da estabilização da participação em algumas Regiões Administrativas, novas áreas como Samambaia, Águas Claras, Sobradinho II e Vicente Pires mostram forte crescimento no período.

Embora se verifiquem tendências a uma desconcentração da população, o perfil de empregos ainda se mantém centralizado. O Gráfico 02, a seguir, apresenta Postos de trabalhos pelos subsetores de empregos, por Região Administrativa, em percentual, para o ano de 2014.

Gráfico 02 – Postos de trabalhos pelos subsetores de empregos, por Região Administrativa, em percentual (2007).

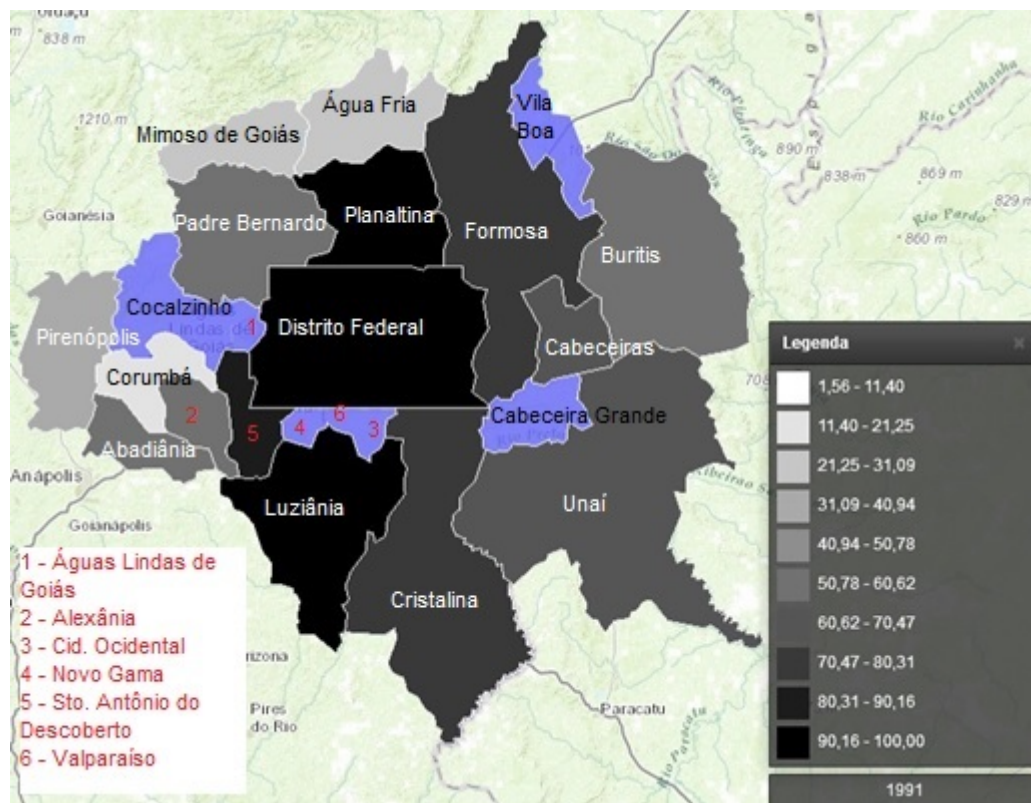


Fonte: Elaboração própria, a partir dos dados da RAIS/ MTE

O Gráfico 2 mostra a ainda enorme concentração dos postos de trabalho em torno do Plano Piloto (RA Brasília). Este espaço concentra também os empregos de maior renda (administração pública), e os setores com a maior quantidade de postos (serviços e comércio). Concentrando quantidades consideráveis de empregos aparecem ainda Taguatinga e Guará, ligados principalmente à construção civil e ao comércio. Mantém-se a tendência de manutenção de um centro preponderante e o surgimento de subcentros ligados a atividades terciárias. Planaltina e Sobradinho aparecem com importante participação no setor primário (agricultura e extrativismo), ao passo que outras RAs surgem como nucleações ainda emergentes, principalmente Ceilândia, Gama e Samambaia.

Ao se estender a escala de análise para um âmbito que pode ser considerado metropolitano, aparece uma dinâmica de ampliação da urbanização. A Figura 03, a seguir, apresenta o Mapa do índice de urbanização dos municípios da RIDE, em percentual, em 1991.

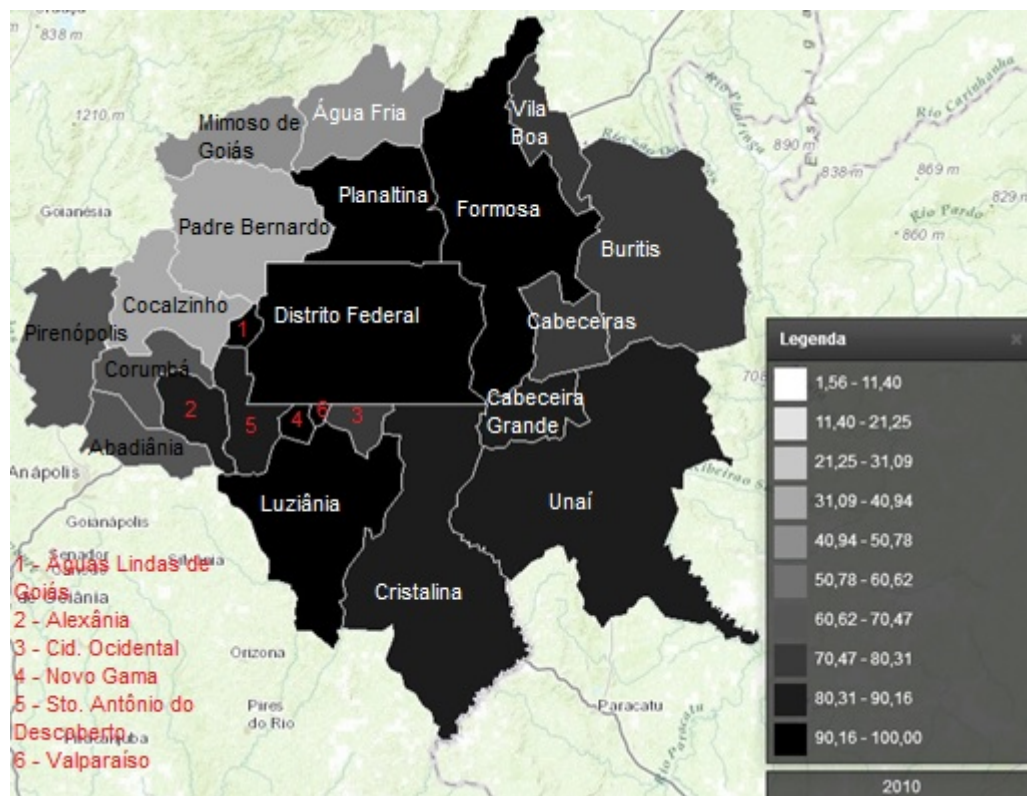
Figura 03 – Mapa do índice de urbanização dos municípios da RIDE, em percentual, em 1991



Fonte: Elaboração própria, a partir dos dados do Observatório do Desenvolvimento Regional.

A Figura 03 mostra um crescimento do índice de urbanização nos municípios mais próximos do Distrito Federal. Isso se verifica notadamente Águas Lindas de Goiás a oeste e de Novo Gama, Valparaíso e Cidade Ocidental ao Sul (na imagem de 1991 não constam os valores destes municípios, ainda não desmembrados). A tendência aparece mesmo em alguns municípios mais afastados, especialmente no eixo Brasília-Goiânia e no eixo Brasília-Oeste Baiano, também em municípios de perfil econômico agropecuário. Os municípios a noroeste do quadrilátero mantém urbanização em ritmo menor. A Figura 04, que segue, apresenta o Mapa do índice de urbanização dos municípios da RIDE, em percentual, em 2010.

Figura 04 – Mapa do índice de urbanização dos municípios da RIDE, em percentual, em 2010

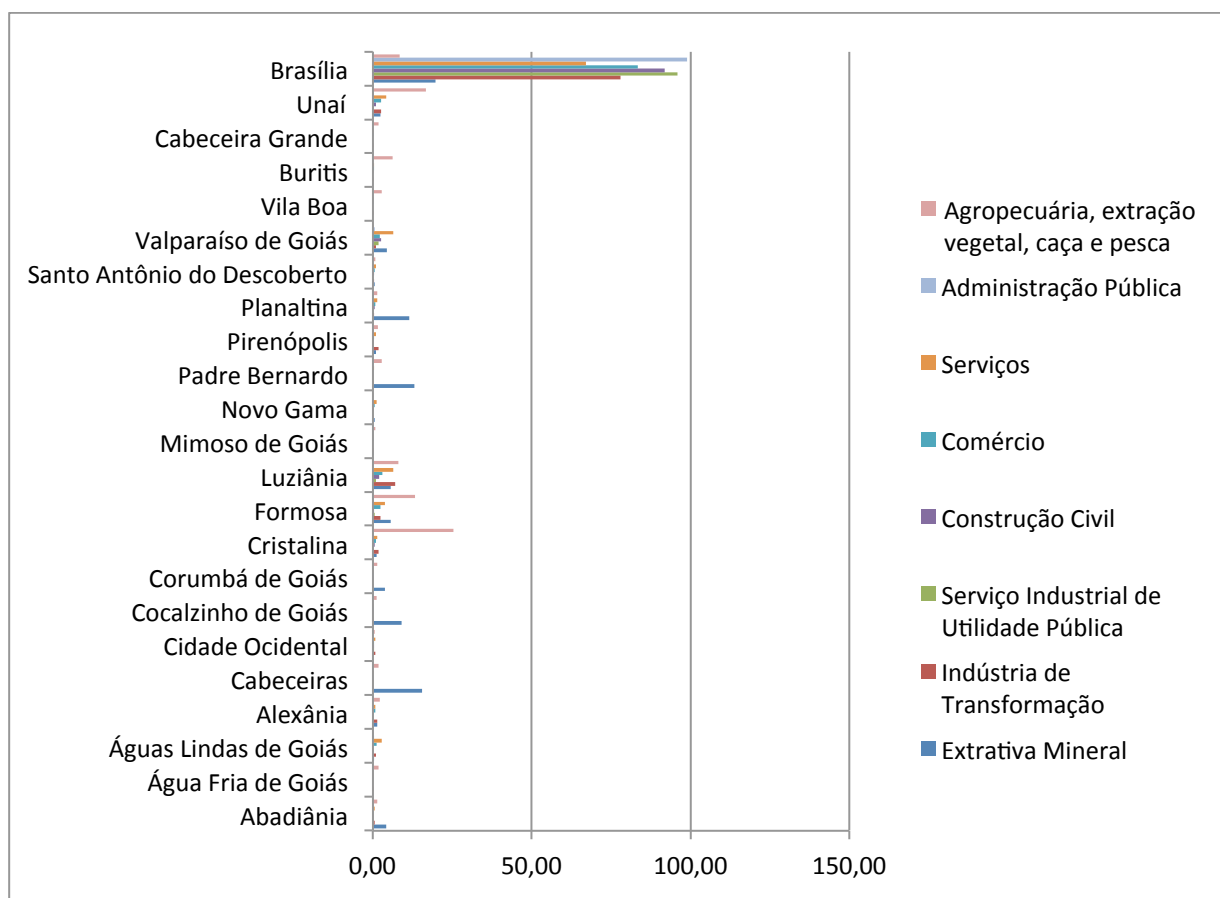


Fonte: elaboração própria, a partir dos dados do Observatório do Desenvolvimento Regional.

A Figura 04 mostra que se confirmam as tendências anteriores, acentuando-se a urbanização em quase todos os municípios da RIDE-DF. Para uma visão um pouco mais nítida dos distintos pesos entre o Distrito Federal, área polo do que se considera conjunto metropolitano, e os municípios do Entorno, observa-se a distribuição de empregos. O Gráfico 03, em seguida, apresenta Postos de empregos formais, por município da RIDE-DF, em 2014, em percentual.



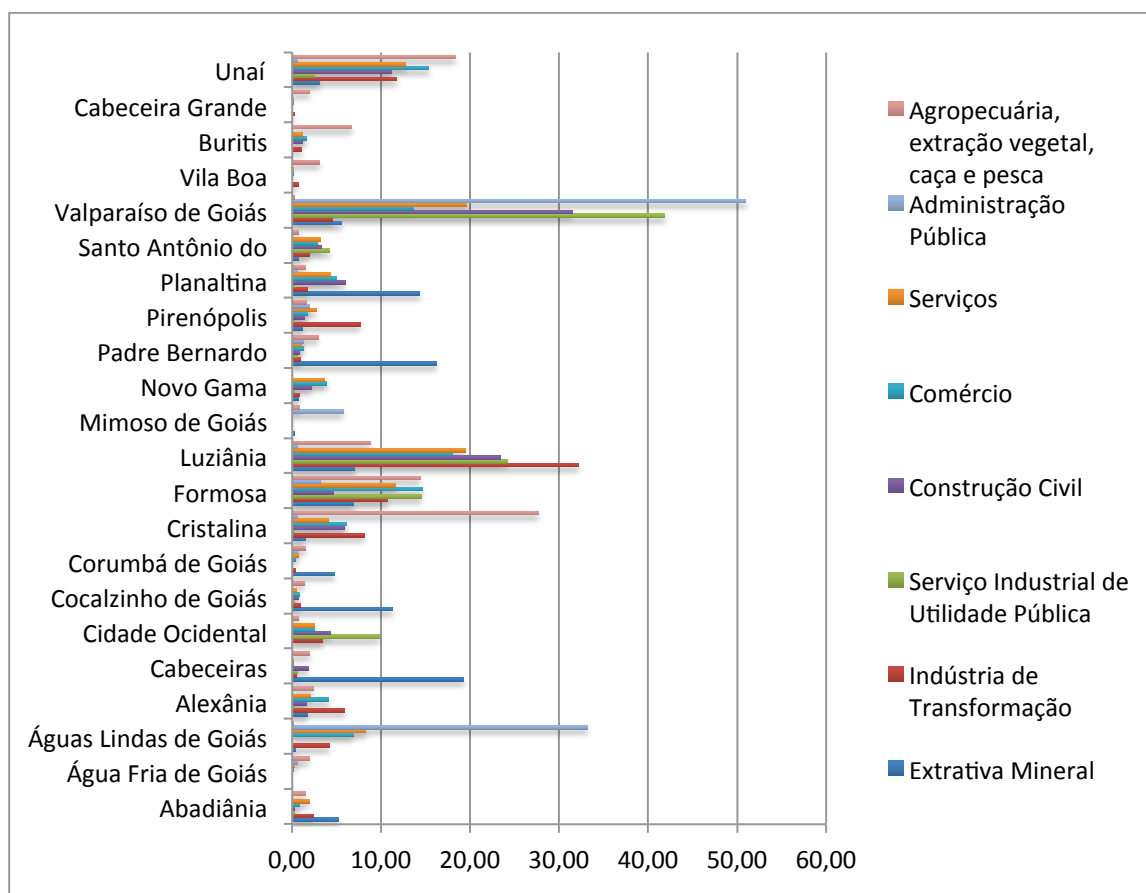
Gráfico 03 – Postos de empregos formais, por município da RIDE-DF, em 2014, em percentual



Fonte: elaboração própria, a partir dos dados da RAIS/ MTE.

O Gráfico 3 mostra enorme concentração de empregos no quadrilátero do Distrito Federal em quase todos os setores, com exceção daqueles mais ligados ao setor primário. Para uma observação da distribuição de empregos entre os municípios do Entorno, é útil uma visão apenas desse conjunto. O Gráfico 04 apresenta Postos de empregos formais, por municípios do Entorno do DF, em 2014, em percentual.

Gráfico 04 – Postos de empregos formais, por municípios do Entorno do DF, em 2014, em percentual.



Fonte: elaboração própria, a partir dos dados da RAIS/ MTE

O Gráfico 4 mostra que, se analisarmos apenas o Entorno, revela-se uma importante concentração de empregos formais nos municípios mais populosos, destacando-se Luziânia, Valparaíso, Formosa e Unai. Estes, em uma primeira aproximação, aparentam ter dinamismo para constituir-se subcentros do espaço da RIDE.

#### 4 Considerações finais

A discussão anterior sugere que o espaço metropolitano inserido na RIDE-DF, mantém-se fortemente centralizado, a partir da predominância do setor público na economia local, combinada à dificuldade em diversificar a estrutura produtiva metropolitana. Neste sentido, a produção de subcentros, tanto no Distrito Federal quanto na RIDE-DF parece surgir das demandas de consumo existentes em novos espaços de habitação. Dado o peso de atividades ligadas à função de Brasília como capital do país, parece que certos efeitos da



Cidade, L. C. F. 2014. The Instant city. In: Knox, P. (Ed.) *Atlas of cities: mapping the origins, development, and impacts of urbanization*, Princeton, New Jersey.

Companhia de Planejamento do Distrito Federal. 2011. *Pesquisa distrital por amostra de domicílios* [online]. Disponível em <http://www.codeplan.df.gov.br> [visto em 20 novembro 2014]

Frazão, I. C. B. 2009. *Expansão Urbana, Nucleações e a Formação de Centralidades no Distrito Federal: o Caso do Gama*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília.

Frúgoli Jr., H. 2001. A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial. *Revista de Sociologia e Política*, 26, 51-66.

Governo do Distrito Federal - GDF. 2011. Subproduto 3.2: Relatório do Diagnóstico. Uso do solo, jurídico-institucional, articulação com a RIDE e aspectos fundiários. *Zoneamento Ecológico Econômico do DF* [Online]. Disponível em: <http://www.zee-df.com.br/produtos.html> [visto em 15 março 2012].

Giuliano, G. & Small, K. 1991. Subcenter in the Los Angeles Region. *Regional science and urban economics* [Online], 21. Disponível em: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/016604629190032I> [visto em 17 nov 2014].

Gottdiener, M. 1997. *A produção social do espaço urbano*, São Paulo, EdUSP.

Gouvêa, L. A. 1991. A Capital do controle e da segregação social. In: Paviani, A. (org.). *A Conquista da Cidade: movimentos populares em Brasília*, Brasília, EdUnB.

Guia, G. A. 2006. *Políticas territoriais, segregação e reprodução das desigualdades sócio-espaciais no Aglomerado Urbano de Brasília*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília.

Harvey, D. 1973. *Justiça social e a cidade*, São Paulo, Hucitec.

\_\_\_\_\_. 1992. *A Condição Pós-Moderna*, São Paulo, Loyola.

\_\_\_\_\_. 2004. *Espaços de esperança*, São Paulo, Loyola.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. 2001. *Estudos básicos para caracterização da rede urbana*, Brasília, IPEA.

Limonad, E. 2007. Urbanização dispersa: mais uma forma de urbanização? *Revista Formação*, 1, 14, 31-45.

Lefebvre, H. 1999. *A revolução urbana*. Belo Horizonte, Editora UFMG.

\_\_\_\_\_. 2013. *The production of space*, Oxford, Blackwell.

Paviani, A. 1987. Periferização urbana. In: Paviani, A (org.) *Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília*, Brasília, EdUnB.

Penna, N. A. 1991. *Política urbana: A ação do estado no Distrito Federal*. Brasília. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília.

Resende, M. 1991. Movimentos de moradores: a experiência dos inquilinos em Ceilândia. In: Paviani, A. (org.). *A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília*, Brasília, EdUnB.

Resende, L. G. 2013. *Expansão metropolitana, promotores imobiliários e discurso da sustentabilidade ambiental, no Aglomerado Urbano de Brasília: o caso do condomínio Alphaville*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento em Geografia, Universidade de Brasília, Brasília.

Resende, L. G., Cidade, L. C. 2013. Adensamento, dispersão e pressões na Brasília metropolitana. *Brasília em Debate*, Brasília, CODEPLAN. [Online] Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/BRASILIA%20EM%20DEBATE/Revista%20Bras%20em%20Debate%204.pdf> [visto em 15 março 2014].

Santos, M. 1979. *Espaco dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos(o)*, Rio de Janeiro, F. Alves.

Sassen, S. 1991. *Cidades na economia mundial*, São Paulo, Estudio Nobel.

Scott, A. J; Agnew, J; Soja, E; Storper, M. 2001. Global city-regions. In: Scott, A. J. (org.) *Global city-regions: trends, theory, policy*, Oxford, Oxford University Press.

Soja, E. 1993. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar.

\_\_\_\_\_. 2000. *Postmetropolis: Critical studies of cities and regions*, Oxford, Blackwell.

Souza, S. M. C. 2010. *Expansão urbana, centralidade e constituição de subcentros no Distrito Federal*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília.

Veneri, P. 2012. The identification of sub-centres in two italian metropolitan areas: a funcional approach [Online], 31. Disponível em: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275112000765> [visto em 22 agosto 2014].

Villaça, F. 1998. *Espaco intra-urbano no Brasil*. São Paulo, Estúdio Nobel.

\_\_\_\_\_. 2004. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: Déak, C., Schiffer, S. R. (orgs.) *O processo de urbanização no Brasil*, São Paulo, EdUSP.

Whitacker, A. M. 2007. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades medias. *Scripta Nova* [Online], XI. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24524.htm> [visto em 22 ago 2014].