



XVII ENANPUR

SÃO PAULO • 2017



Reestruturação produtiva na Ride-DF: expansão metropolitana, expansão da agropecuária moderna e integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia¹

Sergio Magno Carvalho de Souza², Universidade de Brasília (UnB)/ SUDECO, smcsgeo@gmail.com

¹ Título em inglês: Productive restructuring in the Ride-DF: metropolitan expansion, modern agriculture expansion and integration of the Brasília-Anápolis-Goiânia Axis

² Geógrafo, Mestre em Geografia pela Universidade de Brasília e doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de Brasília. Coordenador de Espaços Prioritários e Planejamento Regional da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco).

RESUMO

No período atual, a dinâmica da reestruturação produtiva capitalista tem causado impactos diversos nos espaços regionais, a partir da emergência de novas atividades produtivas e do papel de gestão do capital legado aos grandes centros. Neste contexto, os espaços regionais tendem a ser tornar mais fragmentados, dados novos processos espaciais que passam a atuar em sua produção. No caso da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF), a associação às tendências da reestruturação produtiva parece estar atrelada a ocorrência de três processos considerados estruturantes do espaço desta região: a expansão metropolitana de Brasília, a expansão da agropecuária moderna e a integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia. Desta forma, este trabalho tem como objetivo compreender as modificações recentes no espaço da Ride-DF a partir de sua associação à reestruturação produtiva capitalista. Os resultados demonstraram que estes três processos tiveram sua ocorrência atrelada a atuação do Estado. Este teve atuação fundamental na implantação de Brasília, bem como na implantação da agropecuária moderna. Mais recentemente, estes dois processos passaram a ter orientação dada pelas forças de mercado, atuando o Estado no subsídio aos agentes do capital privado. A partir da integração da economia de Goiânia e Brasília e por meio de investimentos em infraestrutura, tem emergido um terceiro processo responsável pela estruturação do espaço da Ride-DF: a integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia.

Palavras Chave: Ride-DF; Expansão metropolitana; Agropecuária moderna; Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia.

ABSTRACT

In recent times, the dynamic of the capitalist productive restructuring has caused various impacts on regional spaces, from the new productive activities appearance and from the capital management's role left to the great urban centres. In this context, the regional spaces tend to be more fragmented, given the new special process that acts in their production. In the Integrated Development Region of the Federal District (Ride-DF), the association to productive restructuring tendencies seems to be linked to the occurrence of three process considered structuring of the Ride-DF's space: the Brasilia's metropolitan expansion, the modern agriculture expansion and the integration of the Brasilia-Anápolis-Goiânia Axis. This work aims to comprehend the recent modifications in the Ride-DF's space by its association with the capitalist productive restructuring. The results show that these three process have their occurrence linked to the Government action. It has fundamental role in the implantation of Brasilia and the modern agriculture in the region. More recently, these two processes started being instructed by the market forces, and the Government has acted more as support to private capital agents. Given the economic integration of Goiania and Brasilia and infrastructure investments, a third process has been emerged responsible for the Ride-DF's space structuration: the integration of the Brasilia-Anápolis-Goiânia Axis.

Keywords: Ride-DF; Metropolitan expansion; Modern agriculture; Brasília-Anápolis-Goiânia Axis.

INTRODUÇÃO

O atual contexto de reestruturação produtiva capitalista tem levado a uma série de mudanças na organização dos espaços globais, com impactos nas regiões. Estas tendem a apresentar características de maior fragmentação de sua ocupação, a partir da implantação de novas atividades, que são expressões de novas funções e processos que passam a ser dar nos espaços regionais. No Brasil, principalmente nos espaços regionais das metrópoles do Centro-Oeste, estas tendências têm sido responsáveis pela produção de espaços regionais nos quais se articulam, numa mesma região, processos como a expansão dos espaços das metrópoles, e o avanço da agropecuária moderna (dentre outros processos). Este parece ser o caso da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF), na qual a expansão metropolitana de Brasília e a expansão das atividades agropecuária instaladas na região na década de 1970 parecem se articular no momento. No caso específico desta região, outro processo demonstra ser ainda reflexo do seu alinhamento às tendências da reestruturação produtiva capitalista: e integração econômica do eixo entre Brasília-Anápolis-Goiânia. O objetivo deste trabalho é, desta forma, compreender as modificações recentes no espaço da Ride-DF a partir de sua associação à reestruturação produtiva capitalista. Parte-se do argumento de que isto ocorre a partir da incidência de três processos articulados, considerados estruturantes, na organização espacial da região: a expansão metropolitana de Brasília, a expansão da agropecuária moderna e a integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia. A compreensão deste processo demanda uma análise dos processos de reestruturação produtiva em escala global e seus efeitos nos espaços regionais.

Desta forma, a reestruturação produtiva capitalista tem ocorrido no contexto de mudança do regime de acumulação capitalista a partir, mais claramente, dos anos 1970. Até então predominava um regime, no dizer de Harvey (1992), rígido, no qual a partir de uma aliança entre trabalhadores, capital privado e o Estado na qual eram assegurados aumento de produtividade e de renda. A partir da quebra deste acordo emerge um modelo mais flexível de acumulação, caracterizado por um protagonismo do grande capital frente aos Estados, pela circulação em escala global da grande finança e pela organização, em escala global, das atividades produtivas. Swyngedouw (*apud* Harvey, 1992) aponta como sendo as seguintes as características da produção/ organização do espaço neste novo contexto: “agregação e aglomeração espaciais; integração espacial; diversificação do mercado de trabalho; e proximidade espacial de firmas verticalmente quase integradas”. Desta forma, passa a haver, cada vez mais, uma integração em escala global da produção, com a descentralização das unidades produtivas coordenadas a partir de importantes centros de gestão do capital (DUPAS, 2001).

Neste quadro, os espaços regionais vêm sendo influenciados por tais tendências, na medida em que novos processos produtivos aí emergem, juntamente com um novo papel do setor de serviços. A ocorrência, no momento, de múltiplas atividades nos espaços regionais relativiza a perspectiva clássica da organização do espaço regional a partir do poder de influência de uma cidade principal, e de um único (ou reduzidos) processo de organização do espaço regional. Tais mudanças levaram a necessidade de repensar a ideia da região, em bases menos rígidas que as da Geografia Teórica-Quantitativa e do marxismo clássico. Num movimento geral de “redescoberta” da região surgiram novas perspectivas sobre o tema. Destas, destacam-se aquelas que enxergam a região como território fragmentado, não uno e diverso no atual contexto. Dentro deste grupo está o proposto por Allen *et al* (1998), ao analisar a região londrina. Estes autores destacam a perspectiva de análise da região e de sua fragmentação a partir das múltiplas relações que aí ocorrem. No contexto atual de neoliberalismo, tais relações, desiguais em sua ocorrência, multiplicam-se, tornando mais difícil a apreensão da região como algo uno. Em um sentido

próximo há o trabalho de Veltz (1996) que busca explicitar o fenômeno a partir da ideia da economia de arquipélagos: em oposição ao modelo clássico de compreensão da economia de forma extensiva, ele propõe entender a espacialização da economia a partir de uma geografia muito mais complexa, em que se combinam diferentes tipologias: as pontuais (polos), as matriciais (redes) e a zonal. Este quadro difuso e de difícil apreensão ocorre pela associação de novas horizontalidades (relações de solidariedade local, extensivas) com novas verticalidades (relações hierárquicas com centros próximos, ou, no caso atual, cada vez mais distantes), objeto de análise de Santos (1996).

No caso dos espaços regionais brasileiros, a associação à reestruturação produtiva capitalista tem provocado alterações significativas a partir de uma base produtiva organizada no espaço por meio de maciço investimento público entre as décadas de 1950 e 1970, que tenderam a concentrar a produção no Sudeste. Na década de 1970 importantes esforços foram realizados por parte do ordenamento espacial e investimentos do Estado no sentido de empreender uma maior desconcentração econômica. Isto resultou na integração de novos espaços produtivos, como o Centro-Oeste brasileiro, cujo papel outorgado pelo Governo Federal foi o de “grande celeiro nacional”, algo claro no I e II Planos Nacionais de Desenvolvimento (I e II PNDs). Com o desmonte da capacidade de investimento e ordenamento do território do Estado a partir da década de 1980, em termos espaciais tem ocorrido a emergência de novos centros de consumo, notadamente nos centros urbanos de porte médio; emergência de novos espaços produtivos do agronegócio financeirizado; integração entre espaços e centros produtivos. Estes novos processos se associam a outros, como o novo papel das cidades do topo da hierarquia urbana, na quais ficam retidas as funções de gestão do capital.

Neste contexto, modificações recentes têm ocorrido no espaço da Ride-DF. Institucionalizada como espaço regional “oficial” de Brasília (que por vezes confunde-se também com o metropolitano, que está, na verdade, aí contido junto com outras escalas e processos), sua gênese está no fato da transferência da Capital Federal e dos impactos causados por tal fato na escala da sua região imediata. Tais impactos só foram alvo de ações planejadas e coordenadas por parte do setor público na década de 1970, com ações que estimularam a implantação da agropecuária moderna no espaço a leste do Distrito Federal. Ao mesmo tempo, ocorria o processo de expansão urbana de Brasília, de forma dispersa e marcada pela segregação socioespacial de sua população, fatores que levaram à ocupação do espaço dos municípios goianos vizinhos. Aos poucos, foi se caracterizando um processo de expansão metropolitana, que, mais recentemente, tem atingido municípios a oeste e ao norte do Distrito Federal. Finalmente, um terceiro processo surge como estruturante no atual momento da produção do espaço regional da Ride-DF: a integração econômica entre Brasília, Anápolis e Goiânia, consolidada a partir de investimentos públicos na rede de infraestrutura.

Considerando esta discussão, este trabalho busca compreender as modificações recentes no espaço da Ride-DF a partir de sua associação à reestruturação produtiva capitalista. Parte-se do argumento de que isto ocorre a partir da incidência de três processos articulados, considerados estruturantes, na organização espacial da região: a expansão metropolitana de Brasília, a expansão da agropecuária moderna e a integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia.

Para tanto, o trabalho foi realizado a partir, inicialmente, da análise da constituição do espaço da região de Brasília, sua gênese a partir da construção da Nova Capital. Em seguida, foi analisado o período no qual a agropecuária moderna se instala na região, a partir de esforços do Governo Federal, e no qual há uma política regional mais clara. Por fim, é analisado o período recente, no

qual são mais detalhadamente estudados os três processos enunciados no argumento como sendo estruturantes da região. Além de uma revisão da bibliografia sobre o tema, o trabalho foi apoiado em alguns dados estatísticos e informações cartográficas. A estrutura do trabalho corresponde à periodização proposta para o entendimento da produção do espaço da Ride-DF, a partir da emergência e articulação dos processos considerados estruturantes. Cada uma das seções segue uma sequência analítica comum: são descritos os contextos nacional e local, que motivam ações de gestão do território; estas, por sua vez, levam a desdobramentos, analisados na escala regional e a partir dos processos estimulados pelas ações. A seguir, a análise é iniciada a partir da gênese da produção desta região, por meio da transferência da Capital Federal.

A GÊNESE: O PERÍODO DA IMPLANTAÇÃO DAS BASES TERRITORIAIS DA REGIÃO DE BRASÍLIA (1956-1969)

Este primeiro período tem como traço principal o processo de implantação da Nova Capital no Centro-Oeste brasileiro e seus impactos iniciais em sua região mais imediata. A transferência da capital se deu a partir de um contexto nacional marcado pela premissa de integração econômica do território nacional, para o qual o Estado foi chamado a cumprir relevante papel no que tange à construção da infraestrutura necessária. Era o período do predomínio da perspectiva desenvolvimentista, pela qual a pobreza das nações latino-americanas não era apenas um estágio em um processo maior de desenvolvimento, mas sim uma condição estrutural. O Estado é posto como responsável pela superação desta situação estrutural de pobreza e agente do desenvolvimento nacional. No caso brasileiro, segundo Cidade (1999), aplicou-se aqui um “fordismo periférico”: possuía um grupo de ações comuns ao fordismo dos países centrais do capitalismo, mas sua implantação foi parcializada. Dentre estes aspectos parciais, especialmente para o caso brasileiro (mais fortemente após o golpe de 1964) o componente de valorização dos salários foi bastante relativizado.

No âmbito local, o contexto socioeconômico era o de uma região “esquecida” pelo processo de desenvolvimento que então ocorria, especialmente no Estado de Goiás, cujos eixos estavam em torno da então jovem capital goiana, Goiânia, e do centro de menor porte mais próximo, Anápolis (ESTEVAM, 1997). A perspectiva da construção da Nova Capital em uma região de baixa ocupação, localizada a leste de Goiânia e Anápolis e outrora mais inserida nos circuitos produtivos regionais e nacionais por conta da mineração, trouxe a perspectiva de efetivo desenvolvimento dos pequenos municípios que ali se situavam. Magalhães (2010) destaca tal clima de euforia com a chegada da Nova Capital, que mobilizou as prefeituras dos municípios que teriam partes de seu território cedidas para o futuro Distrito Federal a organizarem comitês para apoiar a construção. Tais municípios eram, principalmente, de Formosa, Luziânia e Planaltina. Entretanto, logo tal clima eufórico se desfez, tendo em vista o não cumprimento das promessas de desenvolvimento regional.

A partir deste contexto, as ações deram-se no sentido de concretizar a transferência da Capital, sendo, por estes e outros fatores (como a atuação já presente da tecnocracia do Estado), de viés abertamente autoritário. Em termos regionais, não houve planejamento específico para o tema, estando a política regional balizada pela atuação do Fundefe (Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal) cuja criação visou, entre outras coisas, impulsionar a atuação da nova capital como mola propulsora do desenvolvimento regional. Freitag (2012) afirma, porém, que este Fundo teve atuação muito restrita, não estando aliado a nenhuma perspectiva de ordenamento do território regional ou mesmo diretriz maior de desenvolvimento socioeconômico.

Em termos de planejamento urbano e regional, a única escala contemplada com planos específicos foi a urbana mais imediata do centro de Brasília, o Plano Piloto, a partir do projeto vencedor do concurso destinado à escolha do projeto urbanístico. O Plano Piloto de Brasília, claramente modernista, previa uma cidade com setorialização bem definida e amplas avenidas hierarquicamente organizadas. Porém, sua abrangência mal abarcava todo o território do Distrito Federal. Em termos de planejamento urbano, diga-se de passagem, nenhum dos outros municípios do espaço que viria a formar a Ride-DF possuía instrumentos como tal, predominando ações pontuais. Daí que as ações efetivas no âmbito da política urbana tenham sido, em geral, incrementadas, e marcadas por forte segregação socioespacial, especialmente dentro do Distrito Federal (GOUVÊA, 1991).

Outros temas de políticas importantes para serem analisadas no âmbito da formação socioespacial da região de Brasília dizem respeito à política agrícola e a de transportes e eixos rodoviários. Sobre a primeira, neste primeiro momento, não houve uma atuação planejada de forma específica para a região de Brasília, nem mesmo para o Centro-Oeste, apesar do processo de modernização da agropecuária nacional já ter sido iniciado, à época, em outras regiões brasileiras (caso de Sudeste e Sul). Sobre a política de transportes, houve um significativo investimento em termos de construção de novos eixos, dada a necessidade de transferência da Capital e seus papéis como polo de desenvolvimento regional e ponto de apoio à integração nacional no período. Neste sentido, a construção de muitas das rodovias federais (BRs) radiais, bem como o investimento, no período, na Belém-Brasília (BR 153) foram de importância nacional, com alguns desdobramentos em escala local (como, por exemplo, o surgimento de novos municípios no entorno destas rodovias).

A partir das ações de gestão do território acima descritas, os desdobramentos apontam para um quadro regional no qual os três processos considerados estruturantes ocorriam com reduzido alcance, porém com algumas de suas bases já lançadas. Assim, um primeiro processo fundamental é a urbanização da região de Brasília, estimulada diretamente pela construção da Nova Capital. Nos municípios diretamente atingidos pela implantação de Brasília, ocorreu um impulso à urbanização, porém ainda de forma contida, sem toda a pressão demográfica que viria a se consolidar de forma mais clara no próximo período. Dentro do Distrito Federal, houve a produção de um centro principal, o Plano Piloto, rodeado de assentamentos urbanos “dormitórios”, muito dependentes das atividades deste centro principal. Considerando os amplos “vazios” entre estes espaços, Paviani (1987) considera tal configuração como sendo “polinucleada”.

Em relação à agropecuária, neste período houveram poucos impactos significativos. Conforme apontado, o Centro-Oeste ainda não fora posto como “celeiro” da produção nacional, o que se traduzia em pouco apoio a que o processo de modernização avançasse nesta região. Desta forma, na região de Brasília no período, manteve-se, de forma geral, a agropecuária extensiva voltada a subsistência anteriormente tida (MIRAGAYA, 2010). Silva (2008) aponta para alguma mecanização no período, mas ainda de forma tímida.

É ainda necessário notar que houve a formação de corredores de transporte na região, em decorrência da implantação de novas rodovias que visavam apoiar a construção da Nova Capital. Apesar dos significativos efeitos em escala regional (como o surgimento de novos municípios e áreas urbanizadas), o fluxo de mercadorias e a integração econômica ainda era muito reduzida, especialmente entre Brasília e Goiânia, jovens capitais que ainda se estruturavam no período.

Assim, este período marca um momento em que houve a construção de Brasília a partir da intenção do governo central, porém sem um planejamento e ação coordenada para sua região

imediate. Tal preocupação tornou-se explícita no período seguinte, o que foi fundamental para o desenvolvimento da agropecuária moderna.

O PERÍODO DA FORMAÇÃO METROPOLITANA E IMPLANTAÇÃO DA AGROPECUÁRIA MODERNA NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE BRASÍLIA (1970-1985)

Neste período, o contexto socioeconômico nacional marcou a manutenção da perspectiva desenvolvimentista, realizada, no período, a partir de forte endividamento estatal. Este modelo ambicionava tornar o país uma das grandes economias globais, o que abarcou uma política regional que visava incluir o Centro-Oeste e a Amazônia como espaços produtivos. Neste contexto, foram fundamentais os esforços do I e II PNDs, que claramente colocaram tal perspectiva e propunham um ordenamento do território regional direcionado a tal finalidade. Como resultados, tal perspectiva logrou efetivamente incluir o Centro-Oeste como espaço produtivo da agropecuária moderna, o que levou a diversas consequências em escala sub-regional. Na região de influência de Brasília, tais desdobramentos serão claros.

Em âmbito local, o contexto socioeconômico apontou para a consolidação de Brasília como Capital Federal, a partir da continuidade da transferência de instituições do Rio de Janeiro. Isto reforçou o papel do terciário da cidade, que passou a atrair ainda maior massa de imigrantes. No plano econômico, de certa forma, predominava a perspectiva da manutenção de Brasília como capital e voltada exclusivamente ao terciário, sem maiores preocupações em diversificar sua economia. Por outro lado, nos municípios vizinhos predominava, no início do período o quadro de economia ligada à agropecuária extensiva voltada à subsistência. É importante ainda mencionar o componente demográfico, no qual as imigrações tanto para Brasília como para sua região se mantêm elevadas no período. Isto levará a já se perceber, neste período, a emigração de população do Distrito Federal em direção a seus vizinhos, em busca de terras mais baratas.

A partir deste contexto, as ações de gestão do território mantiveram o viés tecnocrata, porém com a implantação de uma política regional mais específica. Sobre esta, o primeiro instrumento a ser destacado em escala regional foi o Polocentro – Programa de Desenvolvimento dos Cerrados. Este Programa, incluso no II PND, tinha como principal finalidade a inclusão de novas lavouras no espaço dos cerrados, tanto no Centro-Oeste brasileiro quanto em outras macrorregiões. Sua atuação dava-se a partir de linhas como incentivo à pesquisa e experimentação agropecuária, promoção da extensão agropecuária, implantação de sistemas de beneficiamento e transporte de produtos agrícolas (MINTER; SUDECO, 1975). Outro programa de grande importância no período foi o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília (Pergeb), ambos de 1975. Também elaborado no conjunto do II PND, este programa tinha como objetivo “oferecer à região de influência de Brasília condições de desenvolvimento mais equilibrado e consentâneo com o da Capital da República, visando a integração periférica ao Distrito Federal ao processo de desenvolvimento regional” (MINTER; SUDECO, 1975, p. 100). França (2009) aponta ainda outros objetivos do Pergeb: a promoção de empregos no Entorno o Distrito Federal; a desconcentração de serviços e estruturas; maior integração com outras regiões. De início, seu trabalho deu-se em áreas-programa, próximo ao que ocorria no Polocentro. Posteriormente, houve uma mudança na estratégia de atuação e foram estabelecidas três escalas de intervenção: uma de contenção, o próprio Distrito Federal; uma de transição e controle (cuja extensão é próxima à do Entorno atual); e uma última, regional, voltada à dinamização por meio dos eixos e áreas acima descritos. É importante mencionar que estes programas foram implantados, total ou parcialmente (já que no caso do Polocentro houve a participação de outros órgãos e agentes públicos) pela

Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), órgão criado em 1967. De forma efetiva, houve uma contraposição na atuação dos dois programas: o Polocentro acabou por estimular a concentração de terras onde atuou, especialmente pela maior capitalização dos grandes proprietários (ESTEVAM, 1997); por outro lado, o Pergeb, como visto, buscava criar escalas de contenção da população imigrante para Brasília, na perspectiva de desenvolver os municípios vizinhos. França (2009) avalia que a maior parte das ações ficou concentrada na escala de contenção, sem maior atuação nas escalas de transição e controle e regional.

Em termos de política urbana, houve a elaboração e implantação das primeiras medidas de planejamento urbano nos municípios vizinhos ao Distrito Federal. Destaca-se o caso de Luziânia, que teve uma parte do seu extenso território atingido pela expansão urbana de Brasília. O município decidiu organizar-se de forma parecida com a do Distrito Federal, a partir de Regiões Administrativas (muitas delas viriam a se transformar em municípios no futuro, como Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental). Entretanto, de um modo geral, nestes municípios da região de influência de Brasília, as ações específicas de política urbana eram ainda muito incipientes. No Distrito Federal, deve-se destacar o esforço em planejar todo o território do quadrilátero, exposto no principal instrumento de planejamento urbano do período, o Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal (Peot), em 1977. Este previa o crescimento urbano de Brasília em seu eixo sul-sudeste, buscando, por outro lado, a preservação do crescimento das imediações do Plano Piloto, baseado no argumento da preservação da Bacia do Paranoá. De forma efetiva, nos municípios da região de influência de Brasília o que se viu foi o crescimento da especulação imobiliária de uma forma geral, em alguns momentos até com conivência e participação das prefeituras municipais (OLIVEIRA, 1983). Isto ocorreu a partir da demanda por terras mais baratas, e dado o quadro de restrição do acesso à terra no Distrito Federal. No quadrilátero permaneciam ações de remoção da população de áreas irregularmente ocupadas, o que levou à criação de novas cidades-satélites. Destaca-se ainda a restrição ao mercado de terras, o que “empurrou” ainda mais população para os municípios vizinhos.

Sobre a política agrícola do período, as principais ações deram-se em decorrência do Polocentro. Na região de influência de Brasília, foram estabelecidas algumas das regiões-programa: Vão do Paracatu, Paranã e Pirineus (MINTER; SUDECO, 1975). Nestas, combinam-se atividades como a construção de estradas vicinais, galpões para armazenagem da produção e implantação de sistema de eletrificação. Para Brasília ficou resguardado o papel de produção do conhecimento aplicado, especialmente por conta da sede e de unidades da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa). De forma efetiva, Cavalcanti e Barreira (2011) apontam a efetiva inclusão do Centro-Oeste no cenário da produção nacional e o desenvolvimento de seu papel como celeiro; por outro lado, assim como Silva (2008), estes autores afirmam o caráter de concentração socioespacial deste programa. O programa acabou por concentrar investimentos nas regiões onde o empresariado era mais consolidado, o que favoreceu a concentração de recursos e a consequente piora na estrutura fundiária, que levou ao êxodo rural.

Quanto a política de transportes, no que tange aos eixos rodoviários, o nível de investimentos acabou sendo reduzido, especialmente pela crise instalada na economia nacional no final da década de 1970. De mais importante restou a pavimentação de trechos de algumas das BRs radiais, com destaque para a 070, além do início da duplicação do trecho rodoviário entre Goiânia e Anápolis, que serviria, mais tarde, como base para a integração das economias de Brasília e Goiânia.

Dadas estas ações de gestão do território, surgem como principais desdobramentos, sobre os processos estruturantes de produção do espaço da região de influência de Brasília, inicialmente, um forte estímulo à expansão urbana de Brasília. Este processo já ocorria no período anterior, tendo ocorrido de forma dispersa no território do Distrito Federal e de forma ainda reduzida nos municípios vizinhos. A grande novidade no período será que, especialmente a partir da década de 1980, o processo de expansão urbana atinge os municípios do já então conhecido como “Entorno de Brasília”³. Neste primeiro momento, o principal atingido foi o município de Luziânia, o que levou à formação de diversos assentamentos urbanos nos arredores da BR 040 da linha de fronteira com Brasília. Tal processo é uma resposta direta à restritiva política de acesso à terra no Distrito Federal, o que levou a uma rápida urbanização destes espaços. Conjugando-se este processo de expansão do espaço urbano de Brasília, que ultrapassa as fronteiras do Distrito Federal, junto ao processo de consolidação da cidade como Capital Federal (o que a fez ascender na hierarquia urbana nacional e potencializou o alcance de sua área de influência), pode-se falar em um processo que se transforma na expansão de uma metrópole. Paviani (1988) assim a reconhece como uma metrópole terciária, considerando-a incompleta (a partir de Milton Santos), já que precisava de outras metrópoles para exercer plenamente suas funções.

No que concerne à agropecuária, ocorre a implantação de uma agropecuária moderna, por conta dos esforços do Estado principalmente, a partir do Polocentro. Das três áreas previstas para atuação do Programa na região de Brasília, duas apresentaram maior protagonismo nas ações e conseguiram efetivamente iniciar um processo de modernização agrícola: Vão do Paracatu e Paranã, à leste do Distrito Federal. Na outra área, Pirineus, as ações não conseguiram levar efetivamente à implantação de uma agropecuária moderna. Alguns dados demonstram, para o período em análise, um forte crescimento da área colhida. A Tabela 01 apresenta dados referentes à variação percentual da área colhida nas lavouras temporárias dos municípios que viriam, posteriormente, a integrar a Ride-DF. Estes apontam para um crescimento em praticamente todos os municípios no intervalo de tempo entre 1973 e 1975, período em que o Polocentro ainda não havia efetivamente sido implantado. O crescimento em Planaltina e Cabeceiras apresentam maior destaque. No segundo período, entre 1975 e 1980 há uma diminuição no ritmo de crescimento, porém destaca-se o crescimento em Buritis, a leste de Brasília, além de Cristalina. Isto demonstra que as orientações do I PND foram importantes para a inclusão da região nos circuitos produtivos da agropecuária modernizada. Já no último intervalo, entre 1980 e 1985, há uma retomada geral do ritmo de crescimento da área colhida, com destaque para as variações em Cristalina, Cabeceiras e Planaltina. Em todos os períodos, observa-se ainda a variação percentual sempre positiva em Brasília, o que aponta que partes dos espaços do Distrito Federal foram também incorporados à agropecuária moderna.

Por fim, houve ainda o reforço na implantação do corredor rodoviário entre Brasília e Goiânia. A evolução deste processo é possivelmente aquela que ocorreu de forma mais indireta em relação aos outros dois processos, já que o eixo rodoviário, base física do corredor de transportes entre as duas cidades não recebeu, no período, significativos investimentos no sentido, principalmente, de sua duplicação. Houve, no período, aumento da influência das economias de Brasília e Goiânia, mas ainda não a ponto de uma efetiva integração, processo mais claro a partir do período seguinte.

³ A definição destes municípios como “Entorno” decorre do processo de revisão do Pergeb, que instaurou uma nova estratégia de atuação. Tal região acabou identificada com os municípios que faziam parte da escala de transição e controle e que, mas tarde, deu base para a delimitação oficial da Ride-DF.

Desta forma, ao término deste período, dois dos processos considerados estruturantes, a expansão metropolitana de Brasília e a expansão da agropecuária moderna estavam caracterizados e apresentando, em ambos os casos, contornos ainda incipientes. É fato que havia uma expansão urbana do espaço de Brasília desde o processo efetivo de transferência da Capital, porém a expansão como espaço metropolitano é algo muito próprio de fins da década de 1970 e da década de 1980. No caso da agropecuária moderna, também a década de 1970 viu surgir a implantação do processo, que tendeu a se expandir rapidamente. Como se verá a seguir, no período mais recente, o corredor rodoviário entre Brasília e Goiânia tem passado pela integração da economia destas duas capitais, apontando para a formação efetiva de um eixo econômico.

Tabela 01 - Área colhida - lavoura temporária - variação, em percentual

UF	Município	1973-1975	1975-1980	1980-1985
GO	Abadiânia	115,41	-57,56	12,54
GO	Alexânia	94,54	-50,36	99,22
GO	Cabeceiras	392,21	-27,86	153,42
GO	Corumbá de Goiás	192,87	-53,71	91,01
GO	Cristalina	152,57	85,64	272,06
GO	Formosa	86,10	8,77	44,61
GO	Luziânia	138,00	45,09	42,99
GO	Padre Bernardo	97,66	32,19	-3,00
GO	Pirenópolis	137,63	-30,09	14,38
GO	Planaltina	321,92	-41,43	289,29
MG	Buritiz	4,85	112,88	78,88
MG	Unaí	57,03	-12,45	24,31
DF	Brasília	326,75	170,13	139,22

Fonte: IBGE apud IPEADATA (dados tratados pelo autor)

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NA RIDE-DF: PERÍODO DA EXPANSÃO METROPOLITANA, EXPANSÃO DA AGROPECUÁRIA MODERNA E INTEGRAÇÃO DO EIXO BRASÍLIA-ANÁPOLIS-GOIÂNIA

No último período, conforme mencionado, passam a atuar, de forma mais plena, os três processos considerados estruturantes da Ride-DF (que é formalizada neste período): a expansão metropolitana de Brasília, a expansão da agropecuária moderna e a integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia. Isto ocorre em um contexto socioeconômico nacional de adesão do país ao neoliberalismo, responsável por uma importante mudança na forma de atuação do Estado. Este, anteriormente responsável pelo ordenamento do território e por pesados investimentos em infraestrutura (além de subsídios a atividades do capital privado), abandona, em larga medida, estas duas ações, mantendo o papel de subsídio à atuação do capital privado e colocando-se como um regulador do mercado. Tal mudança levará a continuidade da desconcentração produtiva, porém agora sem a perspectiva de direção do Estado, o que tornou os investimentos ainda mais seletivos no espaço. Passam a ser valorizados, como espaços produtivos, cidades médias, periferias das Regiões Metropolitanas e novos espaços, dos quais o Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia será um deles.

Localmente o contexto socioeconômico apontava para, politicamente, a manutenção de grupos conservadores no poder na maior parte dos municípios da Ride-DF e para certa alternância na política do Distrito Federal, entre grupos conservadores e forças de esquerda. Em termos econômicos, mantem-se a forte dependência do terciário de Brasília, havendo, especialmente no caso dos municípios em que passa a atuar a agropecuária moderna, maior diversificação produtiva e indícios da redução desta dependência. Em termos demográficos, manteve-se a concentração demográfica no Distrito Federal, embora com tendência de crescimento em ritmo menos acelerado que nos municípios vizinhos, especialmente os atingidos pela expansão metropolitana. Mantem-se a tendência de migrações internas na Ride-DF, especialmente pela busca da população residente em Brasília por moradia mais barata.

Neste contexto, as ações de gestão do território perdem o caráter tecnocrático de antes, além de contar com uma reorientação na forma de atuar do Estado, que abandona, especialmente na escala regional, as intenções explícitas de ordenamento do território. Assim, na política regional do período, um primeiro fato a se notar foi a formalização da Ride-DF, a partir da Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998 (BRASIL, 1998). Este diploma legal define, em seu art. 1º, que a Ride-DF foi criada para “efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás e Minas Gerais e do Distrito Federal”. Constituem a Ride-DF, segundo o parágrafo único deste mesmo artigo o Distrito Federal, os Municípios goianos de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso e Vila Boa e os Municípios mineiros de Unai e Burity⁴. Estes podem ser visualizados na Figura 01.

⁴ Um a controvérsia em torno da composição da Ride-DF diz respeito à inclusão do município de Cabeceira Grande-MG, dada sua inclusão na região a partir de seu fracionamento de Unai-MG. Este processo, porém, precedeu a instituição da Ride-DF, fazendo com que, juridicamente, Cabeceira Grande não pertença a esta região. Dada a clara descontinuidade observada nos mapas, considera-se, neste trabalho, este município como sendo da Ride-DF. Deve-se ressaltar que há projetos de lei no Congresso Nacional sobre a inclusão de municípios na Ride-DF, sendo que, em sua maioria, há a previsão da correção dp que pode se considerar um “defeito” legal.



Figura 01. Fonte: SUDECO, 2016

Além de delimitar os municípios, a legislação fala ainda na administração desta “região oficial”, a partir do Conselho Administrativo da Ride-DF (Coaride). Este Conselho esteve inicialmente alojado na estrutura do Ministério do Planejamento e Orçamento, passando, posteriormente, para o Ministério da Integração Nacional e sua Secretaria de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SCO/MI). Com a recente recriação da Sudeco, o Conselho passou a ser um de seus órgãos colegiados.

A legislação da Ride-DF fala ainda em um Programa Especial para o Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, o Proride. Este chegou a ser elaborado em 2002, sugerindo a implantação de projetos diversos, com ênfase nos temas metropolitanos, especialmente a partilha de serviços públicos comuns. Fazia uma leitura do território da Ride-DF a partir de anéis concêntricos, cujo critério principal era a maior ou menor integração com Brasília.

Neste quadro, conforme mencionado, um dado importante é a recriação da Sudeco, em 2009, cuja atuação tem sido pautada, principalmente, a partir de seus dois principais instrumentos de financiamento do setor produtivo na região: O Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO) e o Fundo de Desenvolvimento do Centro-Oeste (FDCO). A Superintendência ainda não reviu o Proride, e tem atuado regionalmente a partir do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PEDCO), cuja premissa principal é buscar induzir uma nova onda de desenvolvimento do Centro-Oeste que permita diversificar a produção da região. São reconhecidos, de certa forma, os efeitos negativos do avanço da agropecuária moderna na região e o fato de a exportação de *commodities* ter dominado amplos espaços.

De forma efetiva, em termos de política regional, a articulação para ações específica na Ride-DF sempre se mostrou quase frívola, com reduzidos impactos a partir tanto da criação da região quanto de instrumentos específicos (como o Proride) para seu desenvolvimento. Mesmo a recriação da Sudeco não mudou a situação de patamar, havendo dificuldade no estabelecimento

de agendas comuns de desenvolvimento entre os diversos entes federados. A atuação da Superintendência nesta região tem se dado principalmente por operações do FCO, direcionadas, por força legal, para a subvenção do empresariado local. É necessário considerar, ainda, certa confusão nos propósitos de articulação da Ride-DF, que constantemente se confundem com as atribuições das Regiões Metropolitanas. Verifica-se, de acordo com Bezerra e Scardua (2015) a atuação de muitos agentes, públicos e privados na região, porém com reduzida articulação e sem participação efetiva no Coaride. Em termos de uma atuação regional mais ampla, na perspectiva do Centro-Oeste, o quadro é parecido, havendo importância do FCO, mas sem a perspectiva de ordenamento claramente tida no Polocentro.

Em termos de política urbana (e alguma política metropolitana), as ações têm sido pautadas pela multiplicação dos instrumentos de planejamento urbano, notadamente os Planos Diretores. Diversos dos municípios elaboraram este instrumento neste período, alguns apontando a perspectiva de partilha e gestão de serviços comuns. No Distrito Federal, foram aprovados três Planos Diretores de Ordenamento Territorial (PDOTs): em 1992, em 1997 e em 2009. De um modo geral, de forma efetiva, o que se percebe é a pouca aplicação destes instrumentos ou seu uso, no caso das Prefeituras do Entorno, como forma de atração de investimentos, por meio da destinação de áreas específicas. Verificam-se ainda frequentes modificações nos Planos Diretores e na legislação correlata por pressões do capital imobiliário, o que tem levado grandes empreendimentos e condomínios exclusivos para novos espaços, no Distrito Federal e nos municípios do espaço metropolizado.

Conforme posto acima, passa a haver, no período, alguma política metropolitana. Ela tem se dado a partir de ações bilaterais entre o Distrito Federal e municípios do Entorno, buscando atuar em temas específicos. Mais recentemente, houve a perspectiva de um instrumento perene e multilateral: a formalização do Corsap DF/GO (Consórcio Público de Manejo dos Resíduos Sólidos e de Águas Pluviais Região Integrada do Distrito Federal e Goiás). Este encontra-se ainda em fase incipiente, no plano da articulação das ações. É notável ainda a atuação da Companhia do Desenvolvimento do Distrito Federal (Codeplan), que buscou definir o espaço de ocorrência do processo de metropolização, a partir da Área Metropolitana de Brasília (AMB). Inserida espacialmente na Ride-DF, é composta pelo Distrito Federal e pelos municípios goianos de Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás (CODEPLAN, 2014).

Em termos de uma política agrícola na Ride-DF, o que se tem de principal é a continuidade da atuação dos instrumentos de crédito agrícola na região. Estes são capitaneados pelo FCO, mas tem ainda contribuições de fontes do Estado de Goiás e do Estado de Minas Gerais. Destacam-se os fortes investimentos em Cristalina e Luziânia, o que tem permitido a estes municípios se incluírem na produção agropecuária moderna. Há a atuação junto a agricultura familiar na região, tanto por parte do Governo Federal, via extinto Ministério do Desenvolvimento Agrário (por meio de Programas como o Territórios da Cidadania, estando aí o território de Águas Emendadas), quanto por parte dos governos distrital e estaduais, destacando-se as atividades de extensionismo rural.

Sobre a política de transportes, em relações aos eixos rodoviários houveram mudanças importantes a partir da política dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs). Pautando uma visão de desenvolvimento regional a partir da integração logística, o eixo entre Brasília e Goiânia tornou-se importante. Isto levou a retomada de alguns dos investimentos, especialmente na primeira metade da década de 2000. Uma importante intervenção realizada

neste período foi a duplicação do trecho entre as duas capitais, o que tem sido basilar na integração de suas economias. Mais recentemente, outros investimentos têm sido previstos para impulsionar tal processo de integração, como as ferroviárias de cargas e passageiros entre Brasília e Goiânia e o projeto de um aeroporto de cargas que atenda a região que está se integrando.

A partir destas ações, os desdobramentos apontam para o desenrolar dos três processos estruturantes da atual produção do espaço da Ride-DF: a expansão metropolitana de Brasília, a expansão da agropecuária moderna e a integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia.

PROCESSOS ESTRUTURANTES: A EXPANSÃO METROPOLITANA DE BRASÍLIA

O primeiro processo estruturante analisado, a expansão metropolitana de Brasília, ocorre a partir de um processo de expansão urbana se iniciou no Distrito Federal e se expandiu para os municípios vizinhos. De início, o primeiro afetado foi Luziânia, ainda na década de 1970. Desta forma, o primeiro vetor de expansão metropolitana foi na direção sul, em torno da BR 040. Mais recentemente, este processo tem atingido municípios a oeste do Distrito Federal, caso de Águas Lindas de Goiás e a norte do Distrito Federal, caso de Planaltina. Tem se mantido o avanço ao sul, o que levou, nas décadas de 1980 e 1990, à criação de novos municípios, desmembrados de Luziânia: Santo Antônio do Descoberto, Cidade Ocidental, Novo Gama e Valparaíso.

Inicialmente este processo deu-se a partir da expansão horizontal dos espaços urbanos, apoiados em loteamentos realizados em antigas glebas rurais. Mais recentemente, a partir de apoio do governo por meio de política de incentivo à compra da casa própria (cujo principal expoente é o Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV), tem ocorrido a verticalização da ocupação destes municípios, já sendo bastante visível no sul do Distrito Federal.

A Figura 02 apresenta informações sobre o espaço efetivamente ocupado pela mancha urbana metropolizada do Distrito Federal. Sua observação permite visualizar a associação do espaço urbano e metropolitano com os principais eixos rodoviários de ligação da Capital Federal com o restante do país, por meio das rodovias radiais. É possível notar que a urbanização no Distrito Federal tem ocupado antigos espaços vazios existentes entre as cidades-satélites.

Área Urbanizada de Brasília e seu espaço aglomerado

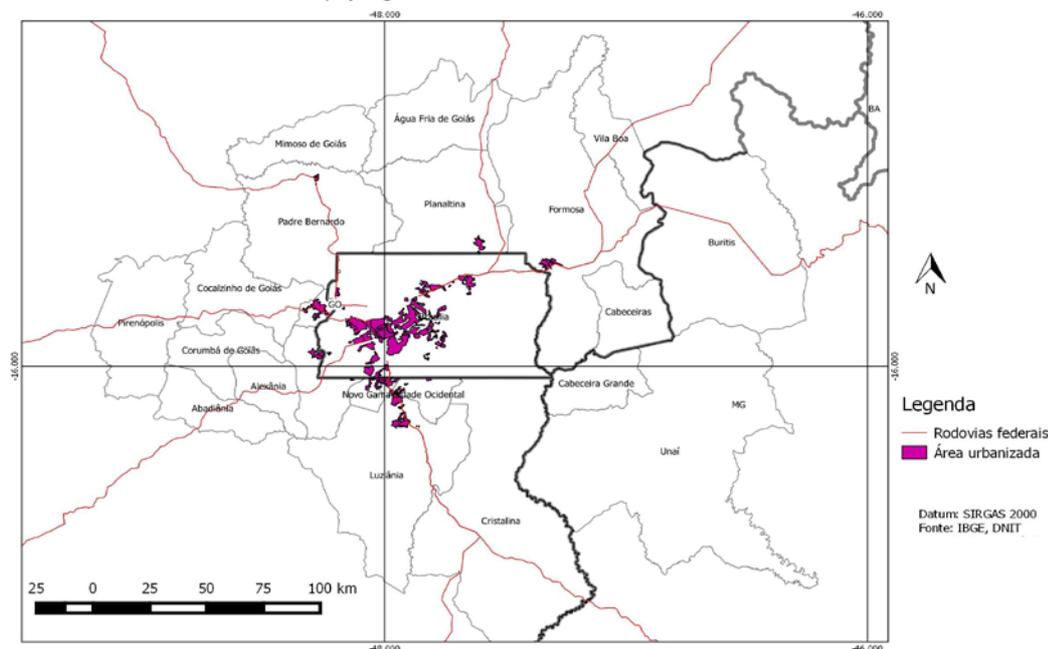


Figura 02. Elaborado pelo autor

PROCESSOS ESTRUTURANTES: A EXPANSÃO DA AGROPECUÁRIA MODERNA

Em relação à agropecuária moderna, o período irá apontar para tendências mais claras de expansão a partir da sua implantação, ocorrida no período anterior. Conforme já previamente mencionado, tal fato tem ligação com as subvenções do Estado ao setor produtivo da região, o que tem permitido a incorporação de novos espaços. Se, num primeiro momento, a agropecuária moderna esteve localizada principalmente em torno dos municípios de Unaí e Formosa, no atual período ela se expande, com um impoete vetor ao sul, a partir da incorporação de Cristalina e amplas frações do município de Luziânia. Houve, além disto, a incorporação dos municípios vizinhos a estes, casos de Cabeceiras e Vila Boa em Goiás, e Buritis e Cabeceira Grande em Minas Gerais. Forma-se, assim, um extenso território dedicado à agropecuária moderna a leste do Distrito Federal (e que incorpora algumas porções de seu território mais a leste).

Os dados da Tabela 02, sobre o método utilizado para irrigação, permitem visualizar melhor estas tendências. A análise do percentual da área dos estabelecimentos agrícolas em que se utiliza como método de irrigação a pivotagem central (aspersão), demonstram valores para os municípios de Água Fria de Goiás (76,88%), Alexânia (86,95%), Cristalina (99,37%), Formosa (47,98%), Luziânia (69,81%), Padre Bernardo (59,70%), Buritis (72,46%), Cabeceira Grande (99,52%), Unaí (92,88%) e em Brasília (52,44%). Estes dados apontam para muitos dos municípios a leste do Distrito Federal nos quais tem se caracterizado uma agropecuária mais moderna. Há valores ainda significativos para municípios fora desta sub-região, nos quais pode haver indícios da expansão de atividades da agropecuária moderna.

Tabela 02 - Área dos estabelecimentos por método utilizado para irrigação dos municípios da Ride-DF em 2006 – em percentual⁵

Municípios ⁶	Inundação	Sulcos	Aspersão (pivô central)	Aspersão (outros métodos)	Localizado (gotejamento, microaspersão, etc.)	Outros métodos de irrigação e/ou molhação
Abadiânia - GO	-	16,67	-	49,24	-	34,09
Água Fria de Goiás - GO	X	0,17	76,88	8,58	0,45	13,90
Águas Lindas de Goiás - GO	-	-	-	55,63	10,08	34,29
Alexânia - GO	X	2,03	86,95	1,11	1,61	1,33
Cabeceiras - GO	X	X	-	38,60	57,89	X
Cidade Ocidental - GO	-	X	X	18,06	0,68	2,76
Cocalzinho de Goiás - GO	-	X	-	X	X	43,86
Corumbá de Goiás - GO	-	21,42	X	7,29	X	10,61
Cristalina - GO	X	0,05	99,37	0,23	0,32	0,03
Formosa - GO	31,41	3,81	47,98	11,07	4,37	1,36
Luziânia - GO	X	0,27	69,81	16,38	0,87	9,05
Mimoso de Goiás - GO	X	-	X	11,96	X	11,8
Novo Gama - GO	-	-	-	86,69	X	6,68
Padre Bernardo - GO	-	-	59,70	35,04	3,70	1,56
Pirenópolis - GO	5,28	44,87	-	34,17	X	9,35
Planaltina - GO	-	6,19	X	18,04	18,14	6,80
Sto. Ant. do Descoberto - GO	X	X	-	39,97	-	5,36
Valparaíso de Goiás - GO	-	-	-	X	X	-
Vila Boa - GO	-	-	-	96,46	X	2,75
Buritis - MG	-	X	72,46	25,10	1,75	0,68
Cabeceira Grande - MG	-	-	99,52	X	X	X
Unaí - MG	-	0,22	92,88	5,53	1,05	0,32
Brasília - DF	0,18	1,41	52,44	33,1	10,26	2,61

Fonte: IBGE – Censo agropecuário

PROCESSOS ESTRUTURANTES: A INTEGRAÇÃO DO EIXO BRASÍLIA-ANÁPOLIS-GOIÂNIA

O processo de integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia, conforme dito é o de atuação mais recente na região. Ele decorre de um estágio mais consolidado das economias das duas capitais planejadas, Brasília e Goiânia, em associação com o reforço de Anápolis como centro industrial e logístico. Tem-se, desta forma, dois grandes mercados consumidores nas pontas do Eixo e um centro produtivo e prestador de serviços de logística no meio.

⁵ Os dados das Unidades Territoriais com menos de 3 (três) informantes estão identificados com o caracter X.

⁶ Para efeitos deste trabalho, quando da análise dos dados, Brasília é considerada sinônimo de “Distrito Federal” e aparece equiparada aos municípios.

A partir desta realidade econômica, a integração de forma mais efetiva ocorreu a partir de investimentos em infraestrutura, sendo o mais notável a duplicação do trecho rodoviário entre as três cidades. Além da integração já tida, pode-se esperar um aumento dela, caso se concretizem outros investimentos (como as ferrovias previstas). A integração já dá mostras de ocorrer a partir de novos investimentos realizados na região, do qual podem ser destacados plantas fabris às margens da BR 060 e a instalação de um *Outlet* em Alexânia. Neste Eixo, deve-se ressaltar ainda que existem espaços de avanço da agropecuária moderna; entretanto, por conta destes investimentos pouco comuns na Ride-DF, há o entendimento de tratar-se de um processo estruturante específico.

UM ESFORÇO DE SÍNTESE

Após a descrição dos três processos considerados estruturantes, é possível visualizar como eles ocorrem no espaço da Ride-DF a partir da Figura 03.

Processos estruturantes do espaço da Ride-DF

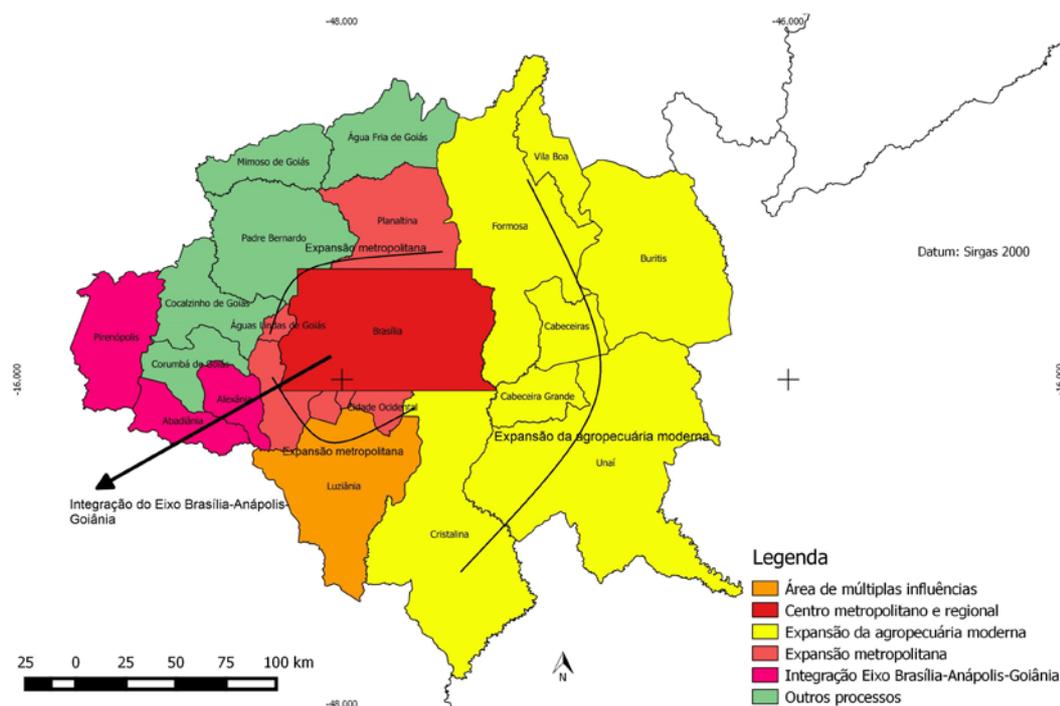


Figura 03. Elaborado pelo autor

A figura permite visualizar o espaço de ocorrência dos três processos estruturantes. A partir deles, pode-se pensar em uma regionalização interna da Ride-DF, que considera o seguinte:

- **Centro metropolitano e espaços metropolizados:** correspondem às porções abrangidas pela expansão metropolitana, que descreve um vetor ao sul e outros a norte e oeste do Distrito Federal. Incorpora ainda algumas porções do espaço de Cristalina, Cocalzinho de Goiás e Padre Bernardo, porém com loteamentos pequenos.

- **Área de múltiplas influências:** corresponde ao município de Luziânia, no qual há uma importante porção urbana com características de dormitório e dependente do Distrito Federal, a norte, e o restante do município que parece estar dedicado mais claramente ao avanço da agropecuária moderna.
- **Arco da agropecuária moderna:** abarca os diversos municípios afetados pela expansão recente do processo de modernização da agropecuária. O processo, iniciado em Unaí e Formosa, atingiu os municípios vizinhos e parece se articular com o avanço da agropecuária moderna de um vetor vindo do sul do Estado de Goiás.
- **Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia:** inclui os municípios de Alexânia, Abadiânia e Pirenópolis. Os dois primeiros são cortados pela BR 060 e parecem estar mais claramente incluídos no processo de integração, a partir dos investimentos atraídos para as margens das rodovias. Pirenópolis está sob a influência de Anápolis e tem uma economia pautada pelo turismo.
- **Outros processos:** correspondem aos municípios nos quais persiste, em geral, o predomínio das atividades da agropecuária tradicional, com indícios de alguns vetores de modernização agrícola (caso de Padre Bernardo).

A partir desta síntese e regionalização proposta, a seção a seguir apresenta as considerações finais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo como objetivo inicial compreender as modificações recentes no espaço da Ride-DF a partir de sua associação à reestruturação produtiva capitalista, este trabalho buscou explorar o argumento de que tal associação se manifesta a partir da ocorrência de três processos estruturantes do espaço atual da Ride-DF: a expansão metropolitana, a expansão da agropecuária moderna e a integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia.

A partir de uma análise da constituição histórica da região, viu-se que ela teve origem a partir da implantação da Nova Capital e das consequências causadas por este fato em sua região imediata. O processo inicial de expansão urbana foi mais expressivo no Distrito Federal, ocorrendo também em alguns de seus municípios vizinhos. A partir das décadas de 1970 e 1980, este processo passa a atingir municípios vizinhos, ao sul do Distrito Federal. Ao mesmo tempo, com forte apoio do Estado, foram implantados espaços produtivos voltados à agropecuária moderna. Mais recentemente estes dois processos se expandem: a expansão urbana, mudada em expansão metropolitana passa a atingir o oeste e norte do Distrito Federal; a expansão da agropecuária moderna avança sobre os municípios da porção leste da Ride-DF e dá mostras de se integrar a outros vetores de expansão da agropecuária moderna. A estes dois processos, a partir da consolidação das economias de Brasília e Goiânia e de investimentos na infraestrutura entre ambas, vem se consolidando a integração econômica entre estas duas cidades e Anápolis, formando aí um Eixo.

Este quadro somente foi possível a partir da atuação do Estado que, inicialmente, implantou Brasília sem maiores preocupações em planejar ou ordenar sua região imediata. Num segundo momento, este passa a subvencionar o capital agrícola, que se instala na região nos polos especificados pelo Polocentro. Ao mesmo tempo, o Estado buscava preservar a Capital das

pressões demográficas. Mais recentemente, a partir de um novo perfil de atuação, agentes privados do capital local e internacional tem avançado em torno de novos espaços produtivos, seja da agropecuária moderna, seja de outros setores, como no Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia. Ao mesmo tempo, o centro metropolitano e regional, Brasília, retém para si as funções de gestão do território, não sofrendo um esvaziamento. Já aqui ficam claras algumas das influências da reestruturação produtiva: o surgimento de novos espaços produtivos associados à agropecuária moderna e ao Eixo; a manutenção do papel de gestão de Brasília.

Entretanto, a evidência que mais torna clara a associação da Ride-DF a estas tendências seja justamente o fato de se apresentar como região fragmentada. A Figura 03 permite, de certa forma, visualizar uma nova teia de relações aí posta, para além do senso comum de Brasília como centro de comando de todas estas lógicas. Se é verdade que Brasília mantém-se como centro de gestão, é necessário compreender até que ponto ela articula todos os processos estruturantes. Isto fica claro ao se conceber que os espaços da agropecuária moderna tendem a ter suas ordens emanadas de centros fora da Ride-DF (parece claramente ser o caso de Cristalina). Ao mesmo tempo, espaços do Eixo estão mais sob influência de Anápolis que de Brasília. Obviamente, tal fato é esperado em razão de a Ride-DF ser uma região “oficial”, não tendo sua definição dada a partir de critérios apenas técnicos. Por outro lado, ao se visualizar esta quantidade de relações econômicas e sociais, bem como uma economia não mais una em torno do centro principal mais próximos, vê-se um espaço fragmentado. Isto dá campo para pensar não apenas um uma região de Brasília, mas na possibilidade de várias regiões de Brasília.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALLEN, J; MASSEY, D; COCHRANE, A. *Rethinking the region*. Londres: Routledge, 1998.
- BEZERRA, M. C. L; SCARDUA, F. P. Política públicas e governança na Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal. In: RIBEIRO, R. J. C; TENORIO, G. S; HOLANDA, F. (orgs.) *Brasília: transformações na ordem urbana*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, p. 305-345.
- BRASIL. Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998. Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 20 fev. 1998.
- CAVALCANTI, M. A; BARREIRA, C. C. M. A. Ações da Sudeco no desenvolvimento do Centro-Oeste no Estado de Goiás. *Boletim Goiano de Geografia*, v. 31, nº 2, p. 179-191, 2011.
- CIDADE, L. C. F. Acumulação flexível e gestão do território. In: PAVIANI, A. (org.). *Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania*. Brasília: EdUnB, 1999.
- COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL (CODEPLAN). *Nota Técnica nº 1/2014. Delimitação do espaço metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília)*. Brasília: Codeplan, 2014. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/desenvolvimento_regional/2014/AMB%20-%20Nota%20Tecnica%20dez2014.pdf> Visto em abril de 2016.

- DUPAS, G. *Economia global e exclusão social: Pobreza, emprego, Estado e o futuro do capitalismo*. São Paulo: Paz e Terra, 2001.
- ESTEVA, L. A. *O tempo da transformação: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás*. 203f. Tese (Doutorado em Economia). Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1997.
- FRANÇA, K. C. B. *Complexidade da região urbana GAB: o fragmento Alexânia-GO*. 189f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.
- FREITAG, P. B. *A institucionalização do planejamento regional de Brasília: o Fundefe e o Pergeb sob a lógica da metropolização*. 156f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.
- GOUVÊA, L. A. A Capital do controle e da segregação social. In: PAVIANI, A. (org.). *A Conquista da Cidade: movimentos populares em Brasília*. Brasília: EdUnB, 1991.
- HARVEY, D. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 1992.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Agropecuário 2006*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/agropecuaria/censoagro/>>. Visto em outubro de 2016.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *IPEADATA*. Disponível em <<http://www.ipeadata.gov.br>>. Visto em setembro de 2016.
- MAGALHÃES, L. R. *Sertão planaltino: cultura, religiosidade e política no cadinho da modernização (1950-1964)*. 299f. 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, J. F. G. Dos bandeirantes a JK: a ocupação do Planalto Central brasileiro anterior à fundação de Brasília. In: PAVIANI, A; BARRETO, F. F. P; FERREIRA, I. C. B; CIDADE, L. C. F; JATOBÁ, S. U (orgs.). *Brasília 50 anos: a capital e a metrópole*. Brasília: EdUnB, 2010.
- OLIVEIRA, M. L. P. O mercado imobiliário urbano na periferia do Distrito Federal: um estudo de caso – a Cidade Ocidental. 211 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 1983.
- PAVIANI, A. Periferização Urbana. In: PAVIANI, A. (org.). *Urbanização e Metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília*. Brasília: EdUnB, Codeplan, 1987.
- _____. *Brasília a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização*. Brasília: EdUnB, 1988.
- SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EdUSP, 2008 (1996).

SILVA, H. L. *Desenvolvimento agrícola, gestão do território e efeitos sobre a sustentabilidade na região Centro-Oeste, Brasil*. 368f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável). Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO CENTRO-OESTE (SUDECO). *Municípios da Ride-DF*. Disponível em: < <http://www.sudeco.gov.br/web/guest/municipios-ride#>> . Visto em novembro de 2016.

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