

## AS CIDADES PEQUENAS NA REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO: dinâmica territorial e moradia

Janes Socorro da Luz

Docente de Programa de Pós Graduação Território e Expressões Culturais do Cerrado/TECCER |

Universidade Estadual de Goiás

jnsluz@hotmail.com

Daniela Neves Borges

Mestranda do TECCER/Universidade Estadual de Goiás

daninevesb@gmail.com

**RESUMO:** A Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) agrupa cidades dos estados de Goiás e Minas Gerais, além do Distrito Federal. Nesse conjunto complexo centralizado por Brasília, capital federal e metrópole nacional, encontramos diversas cidades pequenas que são impactadas de forma direta e indireta pela dinâmica metropolitana. Nesse sentido, o presente trabalho objetiva discutir a pequena cidade, considerando a questão das políticas públicas, gestão e planejamento, com base no estudo de caso sobre Corumbá de Goiás. Apresenta dados preliminares do estudo sobre as pequenas cidades no âmbito da RIDE/DF. Em específico, destaca a problemática da urbanização no que tange à moradia de interesse social nas pequenas cidades, exemplificado pelo estudo de caso em tela.

**PALAVRAS-CHAVE:** pequena cidade; planejamento e gestão; políticas públicas.

### 1. INTRODUÇÃO

O processo de apropriação do espaço e produção do território envolve diferentes agentes e múltiplas escalas. A inerente complexidade e as diferentes possibilidades de abordagem inferem na necessidade de estabelecer recortes que permitam a análise da dinâmica territorial e a compreensão das relações que contribuem para sua formação/fragmentação.

Nessa perspectiva, o texto se desenvolve a partir da caracterização do espaço regional no qual se insere a cidade de Corumbá de Goiás, ou seja, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE). E, comprehende que “[...] para se caracterizar uma cidade como sendo pequena, é necessário entender sua inserção em uma dada rede urbana ou região” (FRESCA, 2010, p. 77). Perspectiva também referenciada por Endlich (2006, p. 85) ao destacar

que “O estudo e a compreensão de pequenas e médias cidades não podem prescindir do entorno espacial, fundamental para compreender a amplitude dos papéis urbanos e a dinâmica regional que realimentam os mesmos”.

Com isso, a adoção do recorte territorial da RIDE se justifica, também, pela dimensão política envolvida na constituição e organização da referida região. De modo geral, conforme Azevedo e Alves (2010, p. 88) “As regiões de desenvolvimento possuem arranjos federativos mais complexos que as Regiões Metropolitanas – RMs, por serem formadas por municípios pertencentes a mais de um estado”. Nesse sentido a RIDE envolve o Distrito Federal e os territórios dos estados de Goiás e Minas Gerais, denominados de Entorno.

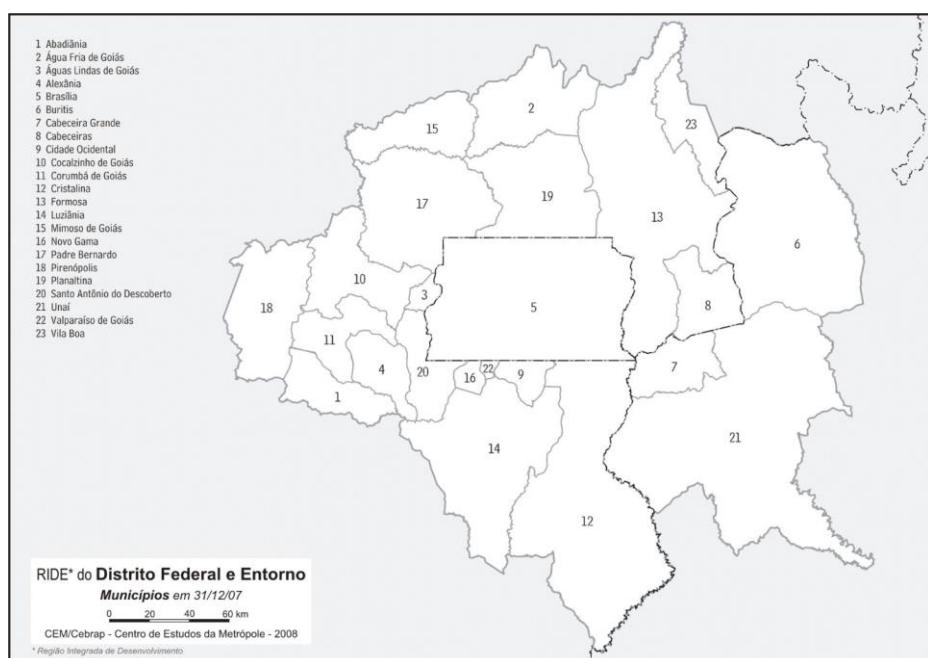
Na sequência, discute-se a questão da moradia e da construção de habitações de interesse social, principalmente, as políticas públicas articuladas na última década direcionadas para a região, uma vez que a problemática da moradia constitui um dos principais aspectos que influem na produção do território e sua dinâmica. Por fim, destaca o exemplo do Residencial Villa Real na cidade de Corumbá de Goiás, exemplificando o desdobramento do processo de planejamento e gestão na área da RIDE.

## **2. O CONTEXTO REGIONAL: A REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO**

Em 1998, observou-se a necessidade de criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE), além do Conselho Administrativo (COARIDE) para atender o Distrito Federal e Entorno, a fim de desenvolver atividades relacionadas à infraestrutura e geração de empregos na complexa dinâmica que envolve as áreas de influência do Distrito Federal.

Nesse sentido, comprehende-se o uso do termo Entorno para se referir aos municípios próximos ao Distrito Federal que são direta e indiretamente influenciados por sua dinâmica, ou seja, a área circundante, vizinha. E, dada às disparidades existentes entre o Distrito Federal e os demais municípios da RIDE não seria impróprio dizer que se trata de uma área na qual os problemas da metrópole entornam, um trocadilho por demais infeliz, porém verdadeiro, Mapa 1.

**Mapa 1: RIDE, Distrito Federal e Entorno, divisão política em 2007**

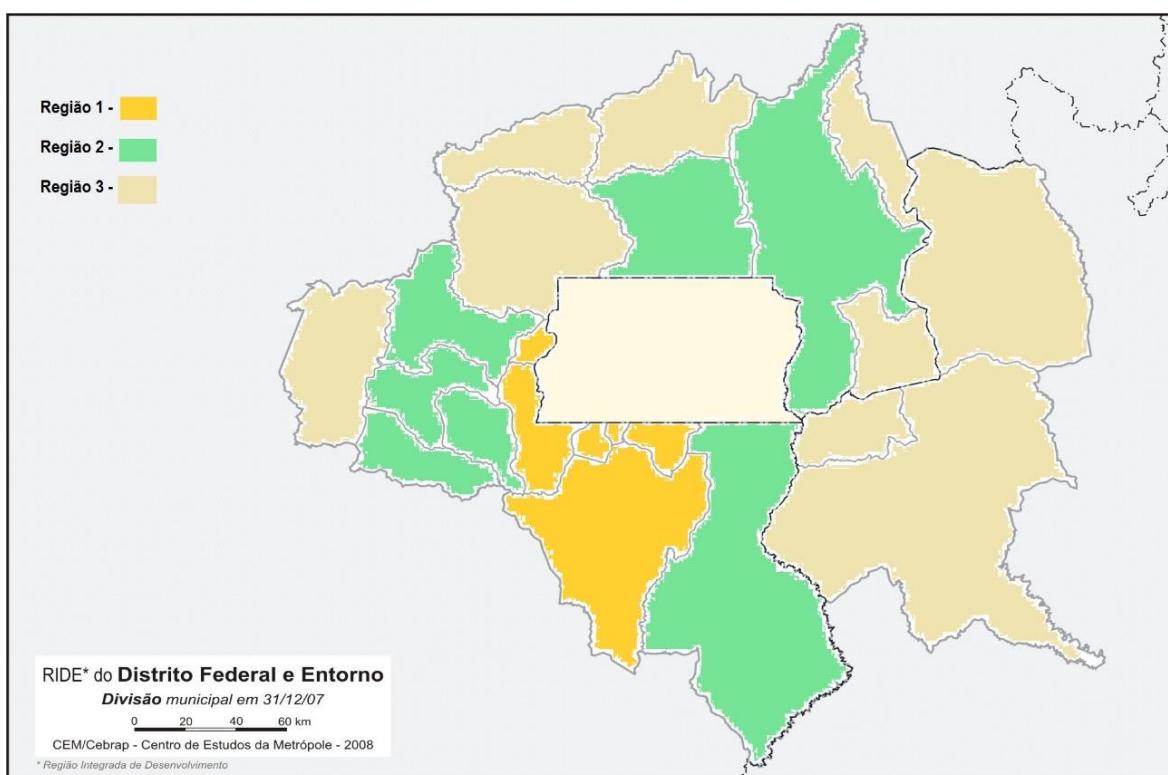


**Fonte:** Centro de Estudos da Metrópole/USP. Disponível em <http://www.fflch.usp.br/centrodame>  
tropole/230

De forma mais ampla, a RIDE manifesta uma dinâmica que ampara institucionalmente os poderes públicos para gerirem em conjunto as ações, entre seus diversos órgãos administrativos. A RIDE se apresenta como, “uma figura jurídica elaborada para permitir a articulação de políticas públicas em territórios vinculados a mais de uma Unidade Federativa” (MELO, 2009, p. 40). De acordo com Azevedo e Aves (2010, p. 91) “a RIDE, se comparada às regiões metropolitanas, é a que apresenta maior desigualdade entre o município-pólo e a periferia”. Dessa forma, além de cogitar convênios entre o governo federal, os estados e municípios envolvidos, a criação da RIDE prevê a instituição do Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal.

Em sua estrutura interna a RIDE contempla três regiões que compreendem as áreas/municípios que sofrem influência e que interagem com o Distrito Federal, segundo relatório do IPEA/Codeplan (2013), separados por grau de dependência do Distrito Federal, Mapa 02.

**Mapa 2: RIDE Distrito Federal e Entorno: Municípios com influência do Distrito Federal**



**Fonte:** Centro de Estudos da Metrópole/USP. Disponível em <<http://www.fflch.usp.br/centroda> metropole/230>

**Dados:** IPEA/Codeplan (2016)

São eles: Região I – alta polarização, Águas Lindas, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás; Região II – média polarização, Abadiânia, Alexânia, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa e Planaltina de Goiás; e Região III – baixa polarização, Água Fria de Goiás, Buritis, Cabeceira Grande, Cabeceiras, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis, Unaí e Vila Boa.

Os municípios que pertencem a Região I são, por sua vez, os mais próximos do Distrito Federal e ainda os mais populosos, por exemplo, Luziânia. Enquanto nas Regiões II e III encontramos os municípios menos populosos da RIDE, excetuando Formosa, Planaltina e Unaí. Inclusive, 57% dos municípios pertencentes a RIDE possuem menos de 50.000 mil habitantes, sendo que oito possuem menos de 20.000 habitantes, por exemplo, Corumbá de Goiás, ver Tabela 1.

**Tabela 1:** População total, rural e urbano, segundo unidades territoriais, para os anos de 2000 e 2010

Distrito Federal e Regiões de Influência da RIDE	População Total		População Urbana	População Rural
	2000	2010	2010	2010

Distrito Federal		2.051.146	2.570.160	2.481.272	88.888
Região I	Águas Lindas de Goiás	105.746	159.378	159.138	240
	Cidade Ocidental	40.377	55.915	43.654	12.261
	Luziânia	141.082	174.531	162.807	11.724
	Novo Gama ,	74.380	95.018	93.971	1.047
	St. Antônio do Descoberto	51.897	63.248	56.808	6.440 -
	Valparaíso de Goiás	94.856	132.982	132.982	
Região II	Abadiânia	11.452	15.757	10.778	4.979
	Alexânia	20.335	23.814	19.676	4.138
	Cocalzinho de Goiás	14.626	17.407	6.444	10.963
	Corumbá de Goiás	9.679	10.361	6.416	3.945
	Cristalina	34.116	46.580	38.421	8.159
	Formosa	78.651	100.085	92.023	8.062
	Planaltina	73.718	81.649	77.582	4.067
Região III	Buritis	20.396	22.737	16.100	6.637
	Cabeceiras	6.758	7.354	5.505	1.849
	Cabeceira Grande	5.920	6.453	5.297	1.156
	Unaí	70.033	77.565	62.329	15.236
	Água Fria de Goiás	4.469	5.090	2.137	2.953
	Mimoso de Goiás	2.801	2.685	1.242	1.443
	Padre Bernardo	21.514	27.671	10.786	16.885
	Pirenópolis	21.245	23.006	15.563	7.443
	Vila Boa	3.287	4.735	3.502	1.233

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Censos Demográficos 2000 e 2010.

## Organização: Luz (2016)

O fator determinante apresentado na polarização encontrada na RIDE, exercida pelo Distrito Federal, deve-se à concentração de renda do Distrito Federal em relação aos municípios do Entorno. O Distrito Federal concentra 93,6% do Produto Interno Bruto (PIB) gerado pela RIDE, propiciado pelas atividades terciárias ligadas ao comércio e serviços. De acordo com Caiado (2005, p. 57),

Assim, a concentração de funções administrativas em Brasília e a grande transferência de recursos fiscais por ela recebida fazem com que a capital exerça uma função terciária extremada, transformando-a num grande mercado, inclusive para os principais pólos nacionais, e atraindo população em busca de emprego e serviços.

E, ao considerar a relação entre o Distrito Federal e a região Centro-Oeste esse percentual fica em torno de 42,8%, conforme dados censitários do IBGE (2010). Ainda, segundo esses dados do IBGE (2010) sobre o PIB *per capita* do Distrito Federal, tal aspecto fica mais contundente. Pois, enquanto o PIB *per capita* do Brasil é de 19.764 reais, o do Distrito Federal corresponde a 58.326 reais, por sua vez, os demais participantes da RIDE tem um valor médio de 11.201 reais, ou seja, cinco vezes menos.

Nesse sentido, existem desigualdades efetivas entre o Distrito Federal e os demais participantes da RIDE que são agravadas pela ineficiência de ações e aplicação de recursos por parte das diferentes esferas envolvidas na gestão do território. Um problema recorrente na

história do planejamento estatal brasileiro do pós década de 1950. Inclusive, segundo a análise de Kon (1999, p.37):

O que se observou, na maior parte dos planos postos em prática, foi a incapacidade da continuação do processo em toda sua trajetória, muitas vezes devido às dificuldades técnicas, como a falta de qualificação dos recursos humanos, insuficiência de infra-estrutura e mesmo de controle efetivo, que sobrepujaram a insuficiência de recursos financeiros ou a instabilidade política crônica.

Aspectos que são reiterados no relatório de pesquisa do projeto Governança Metropolitana no Brasil, com o título “Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil: Análise Comparativa das Funções Públicas de Interesse Comum”, tendo como referência a RIDE. Estudo que foi apresentado em 2013 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e a Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan), no qual destaca sobre a questão específica da política habitacional;

Ademais, não existe um orçamento específico para auxiliar os Municípios na elaboração, revisão e implementação do plano diretor e dos instrumentos urbanísticos, embora, existem programas de capacitação nacional gerenciados pelo Ministério das Cidades através de sua Secretaria Nacional de Programas Urbanos, ainda é um desafio o cumprimento dos instrumentos urbanísticos. (IPEA/Codeplan, 2013, p. 35).

Como se observa a RIDE/DF é resultado das ações públicas, do planejamento voltado ao desenvolvimento regional a partir da construção do polo Brasília e das transformações territoriais como a formação de uma região periférica que ultrapassou os limites administrativos do Distrito Federal, promovendo a origem do entorno. A partir de tais considerações é possível delimitar a organização espacial da RIDE, formada pelo Núcleo Metropolitano, representado pelo Distrito Federal; e as regiões constituídas pelas cidades do Entorno. Apesar das diferenças apresentadas nas cidades do Entorno, foi possível identificar os baixos índices sociais e econômicos, somados a concentração de empregos, terciários e quaternários, no núcleo metropolitano. Tal situação realça, ainda mais, a situação periférica do Entorno, pois, seus indicadores sociais estão bem distantes dos apresentados no núcleo metropolitano, apesar da existência de uma Região Integrada do Desenvolvimento.

Outra questão observada aponta para a dinâmica populacional, quanto mais próximas do Distrito Federal, maiores são as cidades do Entorno. A influência do Distrito Federal é clara quando se observa tal dinâmica, as únicas cidades que ultrapassam vinte mil habitantes, em 2010, são Cristalina (GO) e Unaí (MG), as outras apenas ultrapassam tal tamanho se somadas a população urbana e rural, Tabela 1. Essa situação, nas cidades do entorno mais próximos do Distrito Federal, é reflexo da falta de moradias no núcleo metropolitano, e reflete, muitas vezes, a invasão. Assim, denominam-se as favelas de tais cidades, como “espaço conquistado pelos pobres urbanos. É o território conquistado provisoriamente, enquanto alguma obra pública, de

saneamento, de acesso viário, de drenagem, etc., não a ‘valoriza’. A terra valorizada expulsa o favelado [...]” (PAVIANI, 1996, p. 220).

De tal forma, se considera a importância dos “possuidores” e “produtores” na utilização do território para a modificação dos processos econômicos e sociais. E, além disso, para compreender esse processo, “cabe, então, considerar a relação entre duas potencialidades: a do conhecimento técnico e a da ação, isto é, a política, mediante os usos da informação” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.93).

## 2. O ESTADO COMO AGENTE DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO: A HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

O Estado se destaca entre os agentes apontados por Corrêa (1995) na produção do espaço por seus múltiplos papéis e funções. Ele se liga à organização dinâmica do espaço urbano de maneira complexa. Pois, ao mesmo tempo pode se configurar como grande industrial; consumidor de espaço e de localizações específicas; proprietário fundiário e promotor imobiliário; como na implantação de serviços públicos como o sistema viário, calçamento, água, esgoto, iluminação e coleta de lixo, entre outros fatores, (CORRÊA, 1995).

Todavia, é preciso salientar que a ação do Estado na dinâmica urbana privilegia em grande parte os interesses da classe dominante. E, também, que essa ação se faz em três níveis político-administrativos e espaciais: federal, estadual e municipal. Em cada um dos níveis, sua forma de atuação se modifica, aspecto que se torna mais complexo no âmbito institucional no qual a RIDE foi concebida. Pois, para sua gestão integrada são exigidos diferentes aparatos técnicos e administrativos que não foram estabelecidos de forma efetiva. Entretanto, as estratégias adotadas pelo poder público são fundamentais para compreender a dinâmica de produção e reprodução do espaço urbano. De acordo com Carlos (2004, p. 12):

Como decorrência inevitável, o ato de morar se reduz à função residencial. Trata-se da própria cidade reduzida a seu nível do funcional, porque a morfologia urbana é cada vez mais produto de estratégias políticas que impõem uma ordem repressiva em que as diferenças são, constantemente, esmagadas em nome do progresso e dos interesses imobiliários.

De modo geral, no que tange ao processo que envolve a gestão integrada na RIDE, o momento atual produz novas contradições que as políticas urbanas, sob a égide do Estado, pretendem resolver, sem, todavia colocar em cheque sua racionalidade, criando formas de intervenção pontuais, a partir da consideração da cidade enquanto quadro físico, que nega a prática socioespacial.

Enfim, os grupos sociais excluídos representam outro agente na produção do espaço urbano importantes no contexto estudado. Eles existem em função das disparidades existentes na

dinâmica do sistema capitalista que estrutura a sociedade de classes. Na qual o acesso aos bens e serviços não ocorre de forma igualitária, mas depende da capacidade de consumir e gerar renda. No caso constituem parcelas excluídas da sociedade, geralmente, moram em casas deterioradas, loteamentos periféricos, conjuntos habitacionais produzidos pelo Estado e distantes do centro. Os mesmos também se apropriam de terrenos inadequados para o uso dos outros agentes, como áreas íngremes ou alagadiças, e conseguem alguma infraestrutura por pressão, reunidos em associações ou mesmo, interesses eleitoreiros, (CORRÊA, 1995).

Nessa perspectiva, torna-se fundamental a atuação do Estado como agente na produção do espaço urbano. Pois, seu envolvimento no processo de ordenamento, planejamento, intervenção/regulação e gestão do espaço, entre outras funções, oportuniza o desenvolvimento de ações e estratégias capazes de, pelo menos, reduzir as disparidades existentes. Além de ações que articulem, necessariamente, as diferentes dimensões ou escalas espaciais, conforme destaca Souza (2003, p. 73):

Se a finalidade última do planejamento e da gestão é a superação de problemas, especialmente fatores de injustiça social, ambos deveriam ser vistos como pertencendo ao amplo domínio das estratégias de desenvolvimento, ao lado de estratégias de desenvolvimento regional, nacional, etc.

E, acrescenta sobre o desenvolvimento urbano:

Para sistematizar, pode-se assumir que o desenvolvimento urbano, o qual é o *objetivo fundamental* do planejamento e da gestão urbanos, deixa-se definir com a ajuda de dois objetivos derivados: *a melhoria da qualidade de vida e o aumento da justiça social*, (SOUZA, 2003, p. 75, grifos do autor).

Na discussão sobre HIS é necessário contextualizar a questão no âmbito das políticas urbanas. A temática que embasa o presente projeto se articula com os pressupostos da Política Nacional de Habitação (PNH), no qual um dos instrumentos é o Plano Nacional de Habitação (PlanHab), além do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS), compondo o Sistema Nacional de Habitação Social (SNHIS), (Lei 11.124, de 16 de junho de 2005). Enquanto o PlanHab prevê ações e metas que visam períodos mais longos, por meio do FNHIS são viabilizados recursos para a adoção de ações mais imediatas, entretanto tais mecanismos exigem a desdobramento do planejamento direcionado para a HIS na escala local. Tal característica explica a existência dos Planos Locais de Habitação de Interesse Social (PLHIS).

A elaboração do PLHIS segue as orientações do Ministério das Cidades (MinCidades) que destaca os seguintes princípios (Cadernos Cidade e Habitação, 2008, p. 31, grifos nossos):

- **Direito à moradia**, enquanto um direito humano, individual e coletivo, previsto na Declaração Universal dos Direitos Humanos e na Constituição Brasileira de 1988. O direito à moradia deve ter destaque na elaboração dos planos, programas e ações, colocando os direitos humanos mais próximos do centro das preocupações de nossas cidades;

- **Moradia digna** como direito e vetor de inclusão social garantindo padrão mínimo de habitabilidade, infraestrutura, saneamento ambiental, mobilidade, transporte coletivo, equipamentos, serviços urbanos e sociais;
- Função social da propriedade urbana buscando implementar instrumentos de reforma urbana a fim de possibilitar **melhor ordenamento** e maior controle do uso do solo, de forma a combater a retenção especulativa e garantir acesso a terra urbanizada;
- Questão habitacional como uma política de **Estado** uma vez que o poder público é agente indispensável na regulação urbana e do mercado imobiliário, na provisão da moradia e na regularização de assentamentos precários, devendo ser, ainda, uma política pactuada com a sociedade e que extrapole um só governo;
- Gestão democrática com **participação** dos diferentes segmentos da sociedade, possibilitando controle social e transparência nas decisões e procedimentos;
- **Articulação das ações** de habitação à política urbana de modo integrado com as demais políticas sociais e ambientais. (Grifos nossos).

Os princípios expostos destacam a importância do Estado no processo de ordenamento territorial e sua atuação no campo da moradia popular ou das HIS, sendo um aspecto relevante que destaca a necessidade de ações descentralizadas, reforçando o papel e a função do planejamento na escala local, pois, “trata-se da escala por excelência do planejamento e da gestão das cidades”, (SOUZA, 2003, p. 106).

Nesse sentido, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), lançado pelo Decreto da Presidência da República Nº 6.819, de 13 de abril de 2009, compreende, basicamente, o Programa Nacional de Habitação Urbana (PNHU) e o Programa Nacional de Habitação Rural (PNHR); além, de forma geral, autorizar a União a transferir recursos para operacionalizar o programa. A partir da de 2009, o PMCMV passou a financiar projetos para atender a demanda da faixa de renda compreendida até 1.600 reais, enquadradas nas modalidades de financiamentos da Construção de Empreendimentos com Recursos do Fundo de Arrendamento Residencial (FAR) e com recursos do Fundo de Desenvolvimento Social (FDS).

No caso, específico da RIDE, o PMCMV, tem concentrado os investimentos no Distrito Federal, priorizando os contratos via FDS para os imóveis urbanos, conforme exemplificam os dados da Tabela 2,

**Tabela 2:** PMCMV: contratos por pessoa física junto à Caixa Econômica Federal na RIDE em 2014

Distrito Federal e Regiões de Influência da RIDE	Contratos PMCMV/CEF			
	Imóvel Urbano	Imóvel Rural	Total geral	%
Distrito Federal	1.722	59	1.781	40,30%
Região I	600	26	626	14,16%
Região II	1.436	135	1.571	35,50%
Região III	-	442	442	10,00%

Total	3.758	662	4.420	100,00%
-------	-------	-----	-------	---------

**Fonte:** Caixa Econômica Federal (2015). Disponível em  
<http://www.caixa.gov.br/site/paginas/downlo ads.aspx>

Fica claro o direcionamento federal para o financiamento na área do Distrito Federal. No caso da Região II, a segunda posição, ela apresenta um número significativo de contratos efetuados, tanto urbanos como rurais. As cidades do Entorno que mais concentraram operações na área urbana foram: Formosa, Planaltina, Novo Gama e Corumbá de Goiás; e, na área rural: Buritis, Unaí, Formosa Cocalzinho de Goiás, Pirenópolis, Luziânia e Corumbá de Goiás. Por sinal, o município de Corumbá de Goiás é o único no conjunto da RIDE, sediado por uma cidade pequena, que realizou contratos para imóveis urbanos e rurais junto à Caixa Econômica Federal no ano de 2014.

Em específico no caso de Corumbá de Goiás foram contratados 139 unidades distribuídas pelos empreendimentos Residencial Vila Real I, II e III, situados ao norte do centro histórico da cidade, apesar de informações darem conta da autorização de 150 unidades. Trata-se de um projeto de HIS, misto, envolvendo a prefeitura local, entidades, o governo estadual e o federal. Uma parte do empreendimento foi possível em função da concessão do direito de uso por parte da União para as entidades: Associação Goiana de Atualização e Realização do Cidadão (AGARC), Portaria n.5 de 29 de outubro de 2012, visando à construção de 50 unidades; e a Associação Habitacional & Construção Civil do Brasil-GO (CONSTRACC), conforme relata a Portaria n. 2 de 25 de janeiro de 2013, emitida pela Superintendência de Patrimônio da União no Estado de Goiás (SPU/GO), visando a construção de 100 unidades.

No exemplo de Corumbá de Goiás, chama a atenção os conflitos que surgiram logo no início da entrega das obras, quando o Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público Estadual (MPE) desenvolveram ações que interromperam as obras no residencial em função da precariedade das instalações e falta de infraestrutura no local. Ademais, ficou visível o descompasso entre as diferentes esferas políticas e administrativas responsáveis pela gestão do empreendimento, conforme o Relatório de Auditoria Anual de Contas de 2013 do SPU/GO sobre o caso do Residencial Vila Real:

Em relação ao projeto de provisão habitacional executado no imóvel da União no Município de Corumbá de Goiás-GO, foi iniciado e executado antes da elaboração e definições de critério, procedimentos e requisitos em normas legais da SPU, por exemplo, instruções normativas, portarias ministeriais e outros. Ressaltando que somente tempos depois da execução do projeto habitacional é que a SPU passou a definir normativos legais, gerando diversas falhas e problemas jurídicos e dificuldades técnicas na execução do projeto. (SPU, 2013, p.17).

O caso em tela é emblemático dos problemas existentes nos empreendimentos do PMVMV na área da RIDE. Uma questão que se torna crítica tendo em vista o crescimento

acelerado das áreas urbanas no Entorno do Distrito Federal. Onde a descontinuidade das obras, a falta de investimentos das prefeituras locais, o baixo padrão construtivo, entre outras irregularidades, ocasionam o atraso das obras, ou mesmo, a perda de recursos destinados à habitação de interesse social.

## **2. A QUESTÃO DA MORADIA E USO DO SOLO NO ENTORNO DO DISTRITO FEDERAL: A DIMENSÃO DA CIDADE PEQUENA**

No contexto histórico, ainda na década de 1960, a construção de Brasília contribuiu para o incremento demográfico regional e criação de redes de infraestrutura importantes para a articulação do estado de Goiás e demais estados do país. Nas décadas posteriores, a concentração nas áreas urbanas continuou a ocorrer e as atividades econômicas se diversificam com a ampliação das atividades terciárias, comércio e serviços, especialmente no Distrito Federal e municípios do Entorno.

A dimensão metropolitana envolve os municípios da RIDE, onde a influência exercida pelo Distrito Federal produz a formação de subespaços, conforme destacamos antes. Nesses subespaços ou regiões, a presença de municípios comandados por cidades pequenas representa um número significativo, são treze municípios com menos de 50.000 mil habitantes. No caso das sedes municipais, 38% possuem até 10.000 habitantes, 23% de 10.001 a 20.000, 31% de 20.001 a 30.000 e apenas 8% apresenta população acima de 40.000 mil habitantes, conforme dados censitários do IBGE (2010).

E, se por um lado há esse processo de intensificação da urbanização, por outro, as cidades passaram a apresentar inúmeros problemas como, por exemplo, a demanda por moradia para comportar esses novos contingentes populacionais. No caso das pequenas cidades, Ribeiro e Melo (2010) salientam a necessidade de considerar a relação entre o poder público local e a população, além da dependência do sistema urbano regional, entre outros aspectos.

Pois, as cidades se estruturam em função da dinâmica e dos interesses da sociedade. Com isso, os problemas urbanos oriundos do descompasso entre o rápido crescimento demográfico e as deficiências de infraestrutura se destacam no cenário goiano nos dias atuais.

Dessa forma, o uso do solo urbano assume importância com a socialização das condições gerais da produção e a capacidade de aglomerar, além de combinar meios de produção e de reprodução. Implica, portanto, na questão da segregação, quer como oposição entre centro e periferia ou separações crescentes entre as zonas de moradias reservadas para as camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradia popular. E, também, no exercício do poder, considerando que “o poder não é apenas estar em condições de realizar por si mesmo as coisas, é também ser capaz de fazer com que sejam realizadas por outros” (CLAVAL, 1979, p. 11). Pois,

o uso do solo urbano, não se refere apenas ao crescimento da população, mas, inclusive, como vivem esses moradores na cidade.

Trata-se de um fenômeno que envolve, portanto, a dimensão espacial, pois, o uso do solo agrega a noção de um espaço possível de ser diferenciado pela forma como é apropriado, assim, transformado em território. Também é uma discussão que envolve a questão do direito à cidade, amplamente estudado por Lefebvre, bem como, por Harvey (2009, p. 2), ao discutir a crise urbana do final da década de 2000, afirmava “Todos devemos ter os mesmos direitos de construir os diferentes tipos de cidades que nós queremos que existam”, para acrescentar “a solução deve ser uma urbanização diferente e é aí que a luta pelo direito à cidade se torna crucial, porque nós temos a oportunidade de fazer algo diferente”.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, observa-se que a RIDE/DF apresenta um amplo campo de discussões que envolvem a questão urbana, suas transformações espaciais, econômicas e políticas. Principalmente, no que se refere a ineficiência política apresentada pelos municípios que integram a RIDE, que se associa a dificuldade em desenvolver ações eficazes na região. Segundo Azevedo e Alves (2010), dado pelo frágil e limitado quadro técnico, pela falta de participação intermunicipal e social e, ainda, pelos poucos recursos para atuar na região.

O pressuposto básico, portanto, alicerça-se na compreensão de que a organização da sociedade é crucial para garantir o direito à cidade, tal processo induz na valorização das iniciativas que geram a formação organizações coletivas. No caso, as associações e conselhos locais de moradia.

Nessa perspectiva, a participação dos cidadãos de forma efetiva, a transparência das informações e o acesso a elas, contribuirão para propiciar a produção mais justa do espaço e a distribuição mais equitativa dos recursos pelo território.

### REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Heloísa Pereira; ALVES, Adriana Melo. **RIDES**: por que criá-las? BH: Geografias artigos científicos. Jul.-Dez. 2010.

BRASIL, Superintendência do Patrimônio da União, Portaria N. 2, de 25 de janeiro de 2013. **Diário Oficial da União**, nº 20, terça-feira, 29 de janeiro de 2013

\_\_\_\_\_, Portaria N.5 de 29 de outubro de 2012. **Diário Oficial da União**, nº 213, segunda-feira, 5 de novembro de 2012.

\_\_\_\_\_ **Relatório de Auditoria Anual de Contas.** Goiânia, 2013. Disponível em <[http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/arquivo/acesso-a-informacao-1/auditorias/processos-de-contas/2013/spu\\_go2013\\_>](http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/arquivo/acesso-a-informacao-1/auditorias/processos-de-contas/2013/spu_go2013_>)>. Acesso em jul./2016.

**BRASIL. Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998.** Cria a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE. **Presidência da República. Casa Civil. Brasília, DF: 1998.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp94.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp94.htm)

**BRASIL/Ministério das Cidades. Cadernos de Habitação.** Brasília: MinCidades, 2008.

CAIADO, M. C. Silva. Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e Entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, São Paulo, v. 22, n. 1, p. 55-88, jan. / jun. 2005.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano:** Novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004.

CLAVAL, Paul. **Espaço e poder.** Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979, p11.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano.** 3<sup>a</sup> ed. São Paulo: Ática, 1995 (série Princípios).

ENDLICH, A. M. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades do Noroeste do Paraná.** Tese (doutorado), Universidade Estadual Paulista/Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente: [s.n.], 2006.

FRESCA, T. M. Centros Locais e Pequenas Cidades: diferenças necessárias. **Mercator**, Fortaleza, n. 20, v. 9, PP. 77-81, set./dez, 2010.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 26, pp. 09 - 17, 2009.

**INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.** Dados censitários de 2000 e 2010. Disponível em <http://www.ibge.br/sidra>

**INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA; COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL. Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil:** Análise Comparativa das Funções Públicas de Interesse Comum. Brasília: IPEA, 2013. Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/redeipea/index.php?option=com\\_content&view=article&id=97:governanca-metropolitana&catid=89:projeto](http://www.ipea.gov.br/redeipea/index.php?option=com_content&view=article&id=97:governanca-metropolitana&catid=89:projeto)>. Acesso em jul./2016.

KON, A. **Planejamento no Brasil II.** São Paulo: Perspectiva, 1999.

MELLO, Marcelo de. **Brasília, Águas Lindas de Goiás e o (des)encontro da racionalidade com a irracionalidade.** Tese. Goiânia: IESA/UFG, 2009. 204f.

PAVIANI, Aldo. A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial. In: PAVIANI, Aldo [et al.] org. **Brasília 50 anos:** da capital a metrópole. Brasília: editora UnB, 2010. p. 227-251.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2003



SOARES, B.R.; MELO, N. A. Cidades Médias e Pequenas: Reflexões sobre os desafios no estudo dessas realidades socioespaciais. In LOPES, D.M.F.; HENRIQUE, W. **Cidades médias e pequenas**: teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010, p. 229-250.

SPOSITO, E. S.; JURADO DA SILVA, P. F. **Cidades Pequenas**: Perspectivas Teóricas e Transformações Socioespaciais. Jundiaí (SP): Paco Editorial, 2013.