

Rides – por que criá-las?

Heloisa Pereira Lima Azevedo
Arquiteta e urbanista da Companhia de Planejamento do Distrito Federal
– CODEPLAN, atualmente na Secretaria de Desenvolvimento Urbano e
Meio Ambiente. Doutora em Estruturas Ambientais Urbanas/USP

Adriana Melo Alves
Arquiteta e urbanista, gestora em exercício no Ministério da Integração
Nacional. Mestre em Planejamento Urbano/UNB

Resumo

O texto discute a eficácia do modelo de gestão adotado para as Regiões Integradas de Desenvolvimento - RIDES, criadas por lei complementar: RIDE Distrito Federal e Entorno e RIDE do Pólo Petrolina - Juazeiro. Essas regiões são formadas por municípios pertencentes a mais de um estado, foram criadas por representarem áreas prioritárias para articulação das ações da União em um mesmo complexo social e geoeconômico, conforme o Art. 43 da Constituição Federal. O estudo evidencia que o desenho institucional e o modelo de gestão não têm sido eficazes para promover o desenvolvimento e reduzir as desigualdades, e nesse sentido aponta novos caminhos para a gestão associada e para repensar o papel desempenhado pela União na coordenação federativa desses espaços.

Abstract:

The paper discusses the efficacy of the management model adopted for the Integrated Regions of Development - RIDES, created by a complementary law: RIDE Federal District and surrounding areas and RIDE Pole Petrolina - Juazeiro. These regions are made up of municipalities located in more than one state. They were created because they represent priority areas for the articulation of the actions of the Union in the same social and geo-economic complex, in accordance with Article 43 of the Constitution. The study evidences that the institutional arrangement and the management model have not been effective in promoting development and reducing inequalities, and, in this sense, indicates new paths for the shared management and for the rethinking the role of the Union in the federative coordination of these spaces.

Recebido 05/2010
Aprovado 07/2010

Palavras-chave: 1. Gestão Metropolitana. 2. Gestão das RIDES. 3. Regiões Integradas de Desenvolvimento. 4. RIDE Distrito Federal e Entorno e RIDE do Pólo Petrolina - Juazeiro. 5. Gestão associada e o papel da União. 6. Coordenação federativa.

Key-words: 1. Metropolitan Management. 2. Management of the RIDES. 3. Integrated Regions of Development. 4. RIDE Federal District and surrounding areas and RIDE Pole Petrolina - Juazeiro. 5. Shared management and the role of the Union 6. Federative coordination.

heloisa.azevedo@hotmail.com.
adriana.alves76@gmail.com.

Introdução

As Regiões Administrativas Integradas de Desenvolvimento - RIDEs foram criadas para articulação das ações da União em um mesmo complexo social e geoeconômico. O Artigo 43 da Constituição Federal delega à lei complementar a definição das condições de integração. A coordenação das ações foi delegada a Conselhos Administrativos, e suas Secretarias Executivas incorporadas à estrutura do Ministério da Integração Nacional.

O texto analisa as peculiaridades dessas regiões, cujas leis de criação e formas de gestão têm servido de modelo para que 19 processos tramitem no Congresso Nacional, de um total de 36, sendo que 17 foram arquivados¹. No entanto, questiona-se se o desenho institucional dado pelas leis complementares e o modelo de gestão têm sido eficazes e devem ser seguidos.

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. São três as RIDEs existentes: RIDE DF/Entorno (Distrito Federal e 19 municípios do estado de Goiás e três municípios do estado de Minas Gerais), Pólo Petrolina-Juazeiro (quatro municípios do estado da Bahia e quatro municípios do estado de Pernambuco) e RIDE Grande Teresina (13 municípios do estado do Piauí e um município do estado do Maranhão). Esta última não é objeto de análise, pois sua gestão iniciou-se recentemente.

Motivações e criação das RIDEs nos três períodos

Os momentos históricos em que foram criadas as RIDEs, os marcos jurídicos e as motivações políticas são discutidos, identificando-se três períodos distintos. O primeiro período inicia-se com a formação das regiões metropolitanas, o que ocorreu nos anos 70, no governo militar, quando o Governo Federal criou nove regiões metropolitanas,² e teve como marcos a Constituição Federal de 1967 e os Planos Nacionais de Desenvolvimento – PNDs. Na década de 70, houve a explosão urbana e metropolitana - 44% da população morava em cidades com população entre 250 mil e 2 milhões de habitantes. O censo, à época, indicava que 50% do crescimento se devia às migrações internas, que tinham como motivação a industrialização, configurando as aglomerações urbanas e metropolitanas. As determinações contidas nos PNDs apregoavam a distribuição espacial de atividades econômicas e das populações e a redução de disparidades regionais.

A Constituição de 1967 criou as RMs e o Plano de Metas, elaborado em 1970, apontava a necessidade de instituí-las. No I PND (72-74), a estratégia de desenvolvimento baseava-se na integração nacional e na descentralização econômica nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, por meio da criação de pólos regionais. A ausência de uma política regional nas décadas de 80 e 90 contribuiria para que a lógica de mercado acirrasse as contradições e desigualdades regionais, e a despeito dos investimentos ocorridos na década de 70 em regiões deprimidas, o governo não conseguiu controlar a ação do mercado e investimentos privilegiados nas regiões Sul e Sudeste. Essas regiões atraíram cada vez mais população e os investimentos não deram conta de atender às demandas. As maiores riquezas eram aí produzidas, enquanto crescia a periferia empobrecida.

Na transformação dos espaços metropolitanos, a partir da década de 80 houve aumento das cidades de porte médio, provocando a formação de novas aglomerações urbanas, o aumento populacional nos municípios periféricos e o crescimento das regiões metropolitanas existentes, que passaram a incorporar desmembramentos municipais. Na década de 80, as periferias das nove

1 Consulta ao sítio: <http://www2.camara.gov.br/proposicoes>, realizada por Adriana Alves. Último acesso em: 25/06/09.

2 Belém, Recife, Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre.

regiões metropolitanas cresceram 3,1%, enquanto o município-sede apresentou índices da ordem de 1,4%; na década de 90, 2,7%, enquanto o município-sede, 1,4%³.

O segundo período, marcado pelos movimentos de democratização e descentralização e pela Constituição Federal de 1988, consolida novos paradigmas e a valorização da instância municipal no trato dos problemas locais. Aos estados, por meio do Art. 25, foi delegada a atribuição de instituir áreas metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, e gerir os problemas intermunicipais.

Ao estabelecer a institucionalização da cooperação de interesse público no Artigo 23 da Constituição Federal e em outras disposições, a cooperação voluntária nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões assume especial relevância no sentido de fazer cumprir a integração das funções públicas de interesse comum e de estimular a capacidade de iniciativa dos entes federados. A Emenda Constitucional n.º 19, de 1998, conferiu nova redação ao Art. 241 da C. F., os consórcios e convênios passaram a figurar como meios de que dispõe o estado para fins de interesse público⁴.

O Artigo 43 da Constituição Federal, visando ao desenvolvimento e à redução das desigualdades, abre a possibilidade de se instituir regiões de desenvolvimento em municípios de diferentes estados, mas integrantes de mesmo complexo social e geoeconômico. Nos anos 90, novas regiões metropolitanas foram formadas, com base em diferentes critérios estipulados em cada um dos estados - sendo 13 novas regiões metropolitanas criadas oficialmente entre 1995 e 2000, além da RIDE do Distrito Federal e Entorno, em 1998.

O quadro metropolitano da década de 90, distinto daquele da década de 70, apresentava alternativas de dinamismo econômico com o crescimento da agroindústria, da agricultura irrigada, dos empreendimentos voltados para a exploração de recursos naturais e da urbanização de fronteira. Esses fatores motivaram a intensificação da migração intra-regional e a redução da migração em direção à região Sudeste.⁵

Pesquisa realizada pelo IPEA (1999, p.7) evidenciou a configuração de uma rede de cidades dispersas. “A desconcentração industrial a partir do Sudeste teve dois sentidos principais: de um lado, as regiões Norte e Centro- Oeste e os estados da Bahia, Paraná e Minas Gerais e, de outro, o interior do estado de São Paulo.” Esse fenômeno também é discutido por Santos e Silveira (2001), quando tratam do crescimento das cidades de tamanho intermédio em função da redução da migração rumo às cidades milionárias (com mais de um milhão de habitantes).

“O final dos anos 90 assiste ao acirramento das dificuldades econômicas e sociais das regiões metropolitanas, com índices de crescimento do PIB per capita baixos ou negativos, aumento da violência e inchaço das periferias” (GARSON, 2009, p.68). Até o ano 2000, registravam-se 23 regiões metropolitanas,⁶ e foram criadas as RIDES do Pólo Petrolina-Juazeiro e RIDE Grande Teresina, em 2001.

O terceiro período iniciou-se com o Governo Lula, apoiado nos mesmos preceitos constitucionais, acrescidos da Emenda Constitucional n.º19 de 1998, a favor da gestão associada e dos consórcios públicos. A instalação do Ministério das Cidades em 2003, juntamente com a retomada do planejamento regional pelo Ministério da Integração Nacional, conjugados a esforços de repactuação federativa empreendidos pela Presidência da República, inauguraram um novo paradigma. O Governo Federal torna os municípios metropolitanos elegíveis em processos de seleção de alguns programas, sem, entretanto, destinar recursos ou empreender um programa para incentivo e apoio aos estados.

A despeito de um número muito superior de processos que tramitaram após 2000 nas Assembleias Legislativas para criação de novas RMs, 15 foram aprovadas até 2006⁷, em função de expansões em torno das já existentes. O estado de Santa Catarina instituiu mais três RMs e posteriormente,

3 IPEA. (1997). O Brasil na virada do milênio. Trajetória do crescimento e desafio do desenvolvimento. Brasília, IPEA, apud. SEDU. 1.º Produto. 2001, pp. 9, apud, AZEVEDO, Heloisa Lima, id.ibid. 2002.

4 LUME/FAUUSP/FUPAM. Pesquisa: Política Urbana Metropolitana, 1.º Relatório/SEDU. Junho de 2001, pp. 38-39, apud, AZEVEDO, Heloisa, id.ibid.2002.

5 IPEA (coord.). Caracterização e Tendências da Rede Urbana no Brasil. Relatório Final, junho de 1999, parte 1 pp. 7, apud, AZEVEDO, Heloisa Lima, id.ibid. 2002.

6 Regiões Metropolitanas: Maceió, Salvador, Fortaleza, Vitória, Goiânia, São Luiz, Belo Horizonte, Vale do Aço, Belém, Curitiba, Londrina, Maringá, Recife, Rio de Janeiro, Natal, Florianópolis, Norte e Nordeste Catarinense, Vale do Itajaí, Porto Alegre, Baixada Santista, Campinas, São Paulo e Brasília(RIDE).

7 Dados obtidos a partir de pesquisa no sítio: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/idxb2007/a03rm.htm>. Acesso em 28/06/2009.

em função das expansões, chegaram a 12. O estado de Minas Gerais criou duas expansões e foram instituídas as RMs de Macapá e de João Pessoa, totalizando, até 2006, 38 entre RMs e RIDEs.⁸ Recentemente, o estado de Santa Catarina dissolveu as 12 RMs como forma adotada pelo estado de planejamento e gestão intermunicipal.

Com relação à criação de novas RIDEs, os modelos vigentes para as três regiões de desenvolvimento instituídas não parecem ser os mais adequados para que se avance em uma ação coordenada e cooperada entre os entes. Pergunta-se: os arranjos interfederativos em prática nas RIDEs estão dando conta de promover o desenvolvimento dessas regiões e promover a cooperação entre os municípios, os estados e a União?

Não se pode perder de vista que a cooperação voluntária, fortalecida com a aprovação da lei dos consórcios públicos, a Lei Federal nº 11.107, de 06 de abril de 2005, se tornou o marco regulatório da cooperação interfederativa. Porém, alguns obstáculos na constituição de consórcios públicos ainda precisam ser resolvidos, como a situação comum de inadimplência dos municípios que tem impedido a sua participação efetiva.

A RIDE do Distrito Federal e Entorno

Criação e indicadores socioeconômicos

A Região Geoeconômica de Brasília foi matéria do I PND (1972-1974) e II PND (1975- 1979), e posteriormente foi elaborado o *Programa da Região Geoeconômica de Brasília – PERGEB*. Outros planos e programas de intervenção na região de influência de Brasília se seguiram, todos com parques ou nenhum recurso e baixa execução, não gerando impacto significativo.

A motivação política para a criação da RIDE DF/Entorno, no final dos anos 90, teve por pano de fundo a preservação da capital enquanto centro administrativo do país e Patrimônio Cultural da Humanidade, frente ao crescimento dessa região. Brasília cresceu, entre 1991 e 1996, 2,6% e os demais municípios 5,7%⁹. A União, por meio da Lei Complementar nº 94, de 19.02. 98, regulamentada pelo Decreto nº 2.710¹⁰, de 04.08.1999 criou a RIDE, formada por 19 municípios do estado de Goiás e três municípios do estado de Minas Gerais e do Distrito Federal (Quadro 1). Criou o Conselho Administrativo da RIDE - COARIDE e instituiu, no âmbito do Ministério da Integração Nacional, a Secretaria Executiva do COARIDE.

A RIDE tem 57,169 mil km² de extensão¹¹, sendo o Distrito Federal correspondente a 10% deste total. No entanto, no DF localiza-se 70% da população da RIDE e apresenta um PIB quase 15 vezes o valor do PIB do Entorno. O PIB do DF, em 2006, era R\$ 89,6 bilhões enquanto o PIB do Entorno nesse mesmo ano foi 6 bilhões de reais.¹² O PIB *per capita* do DF é R\$ 37,6 mil por ano e o PIB *per capita* do Entorno é bem inferior, R\$ 5,1 mil por ano.¹³

Quanto à população, na contagem do IBGE de 2007, a RIDE totalizava 3.513.261 habitantes, dos quais 2.455.903 representavam a população do DF.¹⁴ A taxa de crescimento da população do DF entre 2000 e 2007 foi de 2,47% ao ano. A taxa de crescimento do Entorno do DF, nesse mesmo período, foi de 2,24% ao ano, contrariando a tendência que se verificou no último censo, entre 1991 e 2000, no qual a taxa registrada foi de 2,7% para o DF e 5,6% para os demais municípios.

A despeito da queda do crescimento da periferia, a fragilidade econômica do Entorno deixa a População Economicamente Ativa - PEA à margem do mercado de trabalho; enquanto o DF apresenta forte concentração de emprego e renda. Os municípios do Entorno têm baixíssimo desempenho econômico, social, tecnológico e fiscal.

8 Maceió, Salvador, Fortaleza, Vitória, Goiânia, São Luiz, Belo Horizonte, Vale do Aço, Colar do Vale do Aço, Belém, Curitiba, Londrina, Maringá, Recife, Rio de Janeiro, Natal, Porto Alegre, Baixada Santista, Campinas, São Paulo. Brasília (RIDE), Pólo Petrolina e Juazeiro (RIDE), Grande Teresina (RIDE), João Pessoa, Macapá e mais 12 RMs no estado de Santa Catarina.

9 Contagem populacional do IBGE de 2006.

10 Alterado pelo Decreto nº 3.445, de 04 de maio de 2000.

11 SANTOS, Alexandre (2002). Resumo de documentos da SEDECO-MI. Brasília, IBAM. apud. AZEVEDO, Heloisa Lima, 2002, pp. 209.

12 Fonte: CODEPLAN. Contas Regionais do DF, dados de 2006.

13 Fonte: CODEPLAN, id.ibid.2006.

14 IBGE Contagem populacional do Entorno (exceto Luziânia) e estimativa para o DF 2007 em revisão.

Quadro 1 Municípios da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

Municípios	População Urbana	Municípios	População Urbana
01 – Abadiânia	12.640	12 – Formosa	90.212
02 - Água Fria de Goiás	5.008	13 – Luziânia	196.046
03 - Águas Lindas	131.884	14 - Mimoso de Goiás	2.836
04 – Alexânia	20.033	15 - Novo Gama	83.599
05 – Buritís	21.472	16 - Padre Bernardo	25.969
06 - Cabeceira Grande	6.294	17 – Pirenópolis	20.460
07 – Cabeceiras	6.610	18 – Planaltina	76.376
08 - Cidade Ocidental	48.589	19 – Santo Antônio do Descoberto	55.621
09 - Cocalzinho de Goiás	14.762	20 – Unai	74.495
10 - Corumbá de Goiás	9.190	21- Valparaíso de Goiás	114.450
11 – Cristalina	36.614	22 - Vila Boa	4.198

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000, Contagem de População 2007 e Mapa Rodoviário 2000. Nota: Luziânia (GO) e Distrito Federal – dados estimados

A RIDE, se comparada às regiões metropolitanas, é a que apresenta maior desigualdade entre o município-pólo e a periferia. Por exemplo, a periferia de São Paulo responde por 44% do PIB da área metropolitana, a periferia de Recife participa com 52% do PIB da Região Metropolitana, Belo Horizonte - 57%, Porto Alegre - 72,3%, Rio de Janeiro - 37%, Salvador - 71,1%. No “Entorno Metropolitano”, com 10 municípios, segundo IBRASE/SEBRAE (2008), o PIB da periferia corresponde a 6,5% apenas, contra 93,5% no DF. Outro ponto que chama atenção é o fato de o DF produzir apenas 15% do que consome. O que é produzido nos municípios do Entorno enfrenta no DF a barreira tributária, o que obriga que os produtos sejam comercializados em outros municípios, mas não no Distrito Federal.¹⁵

Grau de dependência dos municípios do Entorno do DF

A RIDE não pode ser considerada uma região metropolitana pelos critérios de diversificação de funções que ela não tem, e nem mesmo pela acumulação de capital. Uma região metropolitana tem normalmente concentração espacial de população, atividades econômicas, produção e consumo de massa. São as funções de capital que desencadearam as demais funções que a tornaram uma metrópole. Mas com uma especificidade: as funções centrais não se espalham pelo território, suas atividades não se desconcentram e a gestão desse território não criou mecanismos que estimulassem esta desconcentração. As funções polarizadoras não estão voltadas a um mercado contínuo e não há compromisso com uma área de mercado local ou regional. A dinâmica imobiliária residencial é que formou a periferia.¹⁶

Alguns dos municípios integrantes da RIDE nem mesmo mantém uma relação estreita de dependência com o DF. Nos últimos anos, os indicadores sociais e econômicos apontam para o aprofundamento das desigualdades desses municípios em relação ao DF.

15 CODEPLAN. Relatório do Seminário Estratégias para o Desenvolvimento Sustentável do Distrito Federal e seu Entorno, Brasília DF. (mimeo e www.codeplan.df.gov.br/publicacoes), 2009.

16 FERREIRA, Ignez Costa Barbosa (1999). Gestão do Território e novas territorialidades. In: PAVIANI Aldo (org). Brasília gestão urbana: conflitos e cidadania. Brasília: Editora UnB, pp. 137 a 139, apud. AZEVEDO, Heloisa Lima, id. ibid 2002, pp.207.

Adotamos no texto a denominação “Entorno”¹⁷ para os 22 municípios do estado de Goiás e os três municípios do estado de Minas Gerais que integram a RIDE. A denominação “Entorno Metropolitano” refere-se aos municípios da RIDE mais polarizados pelo Distrito Federal e que guardam maiores relações de dependência. Não sendo, de fato, uma sub-região institucionalizada, o número de municípios que integrariam o Entorno Metropolitano irá variar de acordo com a metodologia de pesquisa. A pesquisa do IBGE, *Região de Influência de Cidades – REGIC (2000)*,¹⁸ aponta Brasília como metrópole nacional, com 10 centros locais diretamente ligados.¹⁹

Os resultados da pesquisa *Brasília e sua Região polarizada – Perfil Socioeconômico e demográfico da população – relações entre o Distrito Federal e Entorno* (CODEPLAN, 2003) indicaram que são seis os municípios com maior grau de dependência do DF, municípios de alta polarização: Águas Lindas, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.²⁰ A Pesquisa mostrou também que o movimento de migração do DF para a região tem como motivação principal a questão da moradia (40,6%), situação mais fortemente apresentada na Região com municípios de alta polarização.

O quadro 2 apresenta os níveis de renda e desemprego do Entorno do DF, indicando uma taxa de desemprego de 35% e renda domiciliar bruta de R\$ 796,00, o que evidencia a concentração de emprego e renda no Distrito Federal. Em 2004, a renda média domiciliar do DF era de R\$ 2.332,00 e a taxa de desemprego de 20,9%. Dados de 2008 indicam uma renda média domiciliar para o DF de R\$ 3.719,00 e taxa de desemprego de 21,5%, a maior nos últimos cinco anos.²¹

17 A denominação “Entorno” teve origem no documento elaborado pela SUDECO, em 1981, intitulado “O Entorno do DF – Problemas e Propostas de Solução”, e serviu de base para a institucionalização da área do Entorno. Este apresentou a delimitação de uma área problema, reduzindo o número de municípios, definidos em 1975 pelo “Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília” - PERGEB, para uma ação mais imediata em 12 municípios. Posteriormente, em função de desmembramentos, o número total aumentou para 21, tendo sido incorporado também à RIDE, o município mineiro de Buritis.

18 IBGE, *Região de Influência de Cidades – REGIC*, 1993, publicado em 2000.

19 Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cidade Ocidental, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina de Goiás, Santo Antônio Descoberto e Valparaíso de Goiás. Esses 10 municípios foram denominados Entorno Metropolitano no Estudo do IBRASE/SEBRAE.

20 Foram considerados como Região de média polarização: Abadiânia, Alexânia, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Planaltina de Goiás e Região de baixa polarização: Água Fria de Goiás, Buritis, Cabeceira Grande, Cabeceiras, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis, Unai e Vila Boa.

21 Pesquisa de Emprego e Desemprego (2008) – PED. Secretaria do Trabalho – GDF.

Quadro 2 Indicadores Socioeconômicos Municípios do Entorno da RIDE - 2003

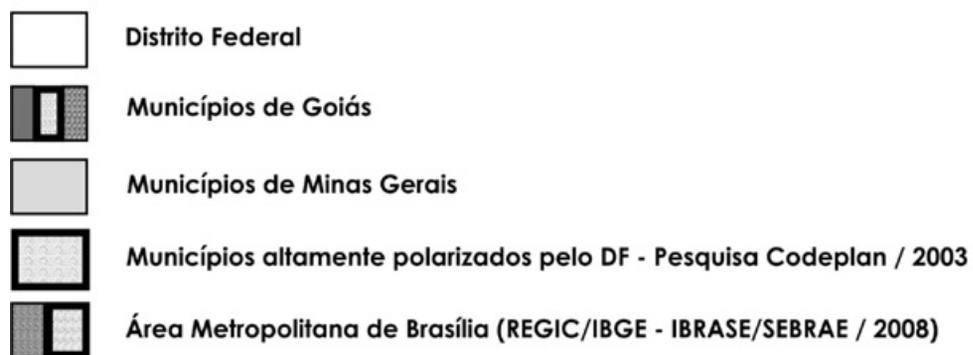
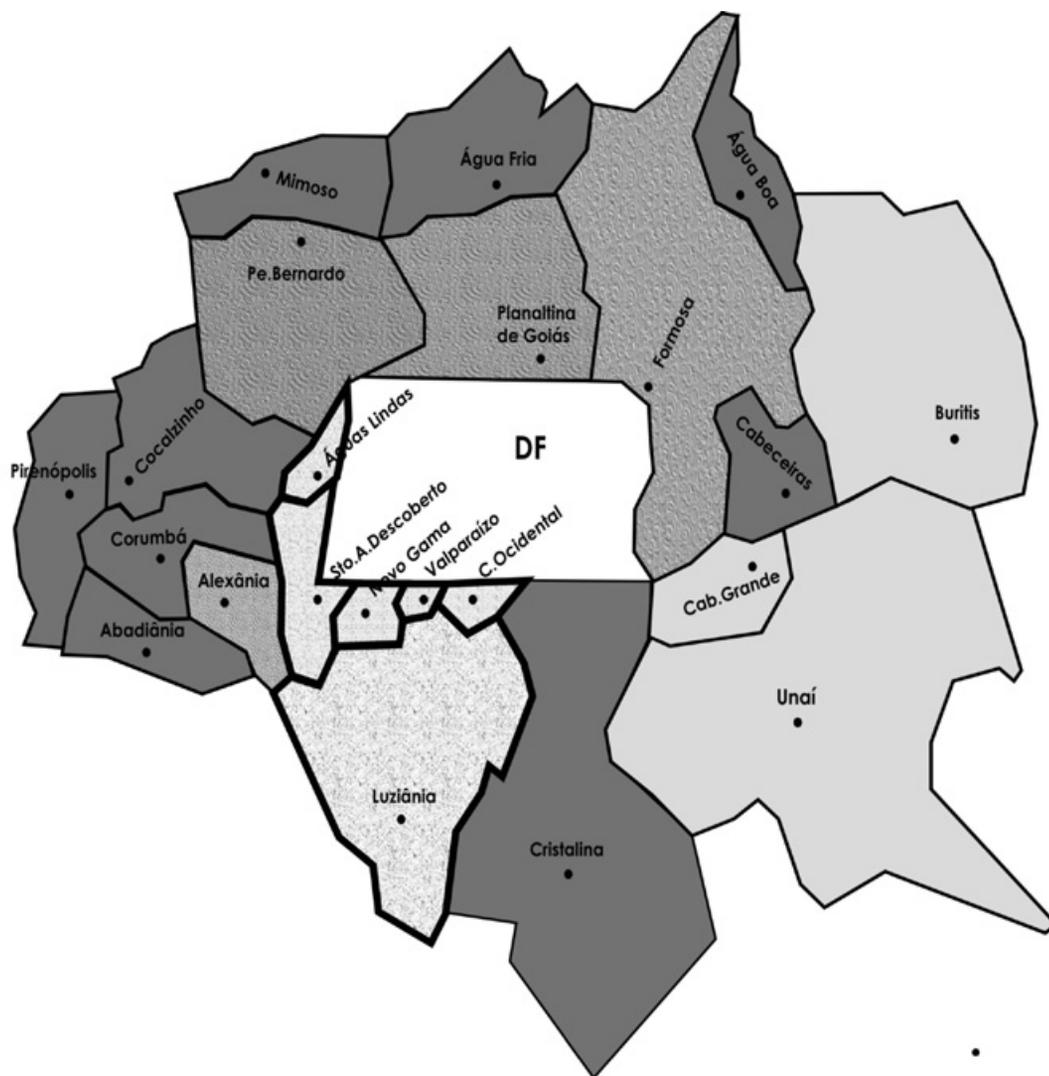
Indicadores	Valor
Renda Domiciliar Mensal Bruta	R\$ 796,00
Renda Per capita	R\$ 204,00
Renda do Chefe do Domicílio	R\$ 498,00
Idade Média do Chefe do Domicílio	44 anos
Número de Pessoas por Domicílio	3,9
Número Médio de Filhos por Domicílio	2,2
Número Médio de Trabalhadores por Domicílio	1,05
Taxa de Desemprego Total *	35%

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN – Perfil Sócio-econômico e Demográfico dos moradores da RIDE

Dados recentes da Secretaria de Saúde do GDF indicam forte pressão dos municípios da RIDE, especialmente do “Entorno Metropolitano”, sobre os equipamentos de saúde do DF. Dos pacientes oriundos desses municípios, que necessitam de atendimento médico, 96,82% vêm para o Distrito Federal e apenas uma parcela ínfima procura outros centros como Goiânia ou Anápolis. Ressalta-se que a baixa capacidade dos equipamentos instalados nesses municípios não poderá ser revertida se depender apenas da capacidade de investimento dos municípios.

Quer sejam os 10 municípios elencados em IBGE (REGIC 1993/2000) e IBRASE/SEBRAE (2008) ou os seis municípios definidos na pesquisa CODEPLAN (2003), todos os indicadores apontam a necessidade de uma agenda emergencial que incida no Entorno Metropolitano. Essa

Figura 1 Mapa da RIDE DF/Entorno



Fonte: Sistema de Estatísticas do Distrito Federal - SIEDF - CODEPLAN/2009

área apresenta a situação de maior dependência em relação ao DF, de exclusão das oportunidades de trabalho, educação, e de precariedade no uso e ocupação de seu território.

Gestão da RIDE DF/Entorno

Somam mais de 30 anos da existência de programas e ações sobre a região geoeconômica de Brasília e os 12 anos da criação da RIDE não foram suficientes para encontrar uma forma de gestão que pudesse desenvolver economicamente a região. Sem institucionalidade adequada e base de financiamento compatível, esse território é encarado mais como uma fonte de problemas para o Distrito Federal do que de potencial desenvolvimento integrado ao DF.

Diferentes formatos institucionais foram adotados visando tratar de interesses e serviços comuns aos municípios da região, reduzir as desigualdades e preservar Brasília.²² O insucesso dessas iniciativas frente ao desafio de mobilizar os atores dos três níveis de governo e de desenvolver uma região com precariedades de toda ordem, levou ao esvaziamento paulatino dessas institucionalidades. O papel articulador, então, passou a ser exercido pelo Conselho Administrativo da RIDE - COARIDE, com a criação da região de desenvolvimento. As ações, a partir de 2001, tiveram por base o *Programa de Desenvolvimento Regional Estratégico do Distrito Federal e Entorno - Proride*, elaborado em 2002, que foi parcialmente implantado.

A Secretaria Executiva do COARIDE teve sua ação restringida pela posição na hierarquia – uma unidade dentro da diretoria que integra a Secretaria do Centro-Oeste, do Ministério da Integração Nacional. Outra dificuldade foi o baixo montante de recursos para atuar na região. Inicialmente foi criado um fundo, que não contou com os recursos previstos. A composição do Conselho, que segue modelo definido na lei de criação, tem estrutura puramente governamental, sem participação da sociedade, e o mais grave, com assento para apenas um dos prefeitos.²³ Apesar das dificuldades apontadas, inerentes ao próprio modelo de gestão, este foi repetido para as duas outras RIDes criadas em 2001 - Grande Teresina e o Pólo Petrolina-Juazeiro.

Os municípios da RIDE não possuem tradição de articulação intermunicipal e de participação social, além de apresentar quadros técnicos frágeis e não capacitados. A receita tributária desses municípios é baixa, sobrevivendo das transferências estaduais e federais. O baixo nível da atividade econômica regional e a fragilidade da base tributária restringem a capacidade de investimento. A capacidade de endividamento é também muito baixa ou inexistente. “Atualmente, os investimentos são realizados com recursos oriundos do Orçamento Geral da União - OGU e de emendas parlamentares. Um programa introduzido ao orçamento possibilita a aplicação de recursos tanto por município quanto regionalmente”.²⁴

O mais amplo programa existente desde 2005 são os Arranjos Produtivos Locais - APL's, fruto de convênio entre o Ministério da Integração Nacional, prefeituras, Governo de Goiás e o Sistema da Federação das Indústrias do Estado de Goiás. A RIDE, entretanto, não se utiliza de instrumentos de articulação federativa, como os consórcios, que são pactos de cooperação voluntária com maior legitimidade social e política do que os Conselhos. A região carece de tradição em planejamento urbano e de uma prática de articulação intersetorial.

Com a recriação da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste – SUDECO, LC nº 129, de 08 de janeiro de 2009, ainda não instalada, a RIDE passará a ser por ela gerenciada, e poderá, em tese, melhor integrar-se à região Centro-Oeste. Por outro lado, este será um dentre

22 A forma adotada, no início da década de 90, para a articulação governamental das ações na região de Brasília foi a criação da Secretaria de Articulação para o Desenvolvimento do Entorno - SADE, no Distrito Federal e outra similar em Goiás. A SADE foi transformada em Subsecretaria do Entorno do Governo do Distrito Federal – SEG. A Subsecretaria do Entorno foi extinta recentemente, em junho de 2009, passando suas atribuições à Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN, que fica autorizada, por meio de uma diretoria, a firmar convênios e contratos com os municípios da RIDE.

23 Participam um representante de cada estado, um do Distrito Federal, seis da União e um prefeito da região. O Conselho funcionou com reuniões bimestrais entre 2000 e 2002, e por razões diversas, não se reúne há dois anos.

24 Entrevista com Carlos Henrique Coordenador Geral da RIDE e atual Diretor de Desenvolvimento Regional /SCO/MI.

os demais espaços sub-regionais a disputar foco político, recursos e investimentos. Isso, sem mencionar os municípios do “Entorno Metropolitano” que exigem atenção especial e ação imediata e estratégica.²⁵

Qualquer ação conjunta na região terá que se apoiar numa estrutura institucional com maior autonomia administrativa e financeira, e certamente mais ampla em termos de participação social e de todos os prefeitos. Os Consórcios e as Agências de Desenvolvimento são braços institucionais que permitem um maior dinamismo e recursos sistemáticos para os Fundos.

As experiências bem sucedidas no país ocorreram em estados e municípios com alguma tradição em participação, em processos nos quais os prefeitos foram protagonistas. Dadas às características político-administrativas dos municípios da região, entendemos que o Distrito Federal deveria liderar a montagem de uma Agenda de Desenvolvimento, principalmente no que tange a esses municípios altamente polarizados, uma vez que é o ente que mais perde com a insustentabilidade econômica da região, e o que mais irá ganhar, caso esta se transforme em uma metrópole produtiva e competitiva, que inclua parcela da população que hoje não tem acesso aos serviços, mercado de terras e ao mercado formal de trabalho regional.²⁶ Além disso, os problemas dessa região trazem conseqüências preocupantes ao DF, em termos de demanda por serviços públicos, de ordem econômica, social e ambiental, com sérios comprometimentos das políticas locais.

O número de municípios do Entorno Metropolitano que poderão ser objeto de uma ação emergencial deverá ser resultado da adesão dos prefeitos, da sociedade, da iniciativa privada, dos vereadores, enfim do envolvimento e pactuação dos atores locais. Os municípios, embora devam ser protagonistas do processo, não possuem tradição de planejamento, de gestão associada, nem mesmo de participação social, e deverão ter a mobilização em certo grau induzida pelo Distrito Federal em parceria com União.

Deverá se encontrar um desenho institucional para a gestão desta sub-área da RIDE, o que requer pactuação territorial, politicamente construída, que conte com mecanismos inclusive financeiros, compatíveis com a dinâmica e problemas que se configuram de forma contundente, desafiando a atual institucionalidade e a pactuação federativa vigente.

A RIDE do Pólo Petrolina - Juazeiro

Indicadores socioeconômicos

A RIDE do Pólo Petrolina-Juazeiro é composta por oito municípios pequenos e médios localizados no semi-árido brasileiro, sendo quatro do estado de Pernambuco – Lagoa Grande, Orocó, Petrolina e Santa Maria da Boa Vista – e quatro da Bahia - Casa Nova, Curaçá, Juazeiro e Sobradinho (Figura 2). Dos oito municípios, em cinco a população é inferior a 40 mil habitantes e um possui em torno de 60 mil habitantes, o que contrasta com a população das cidades-pólo – Petrolina-Juazeiro que, juntas, somam 500 mil habitantes, 72% do total da RIDE. A região possui 690 mil pessoas distribuídas em uma área de 34 mil km².²⁷

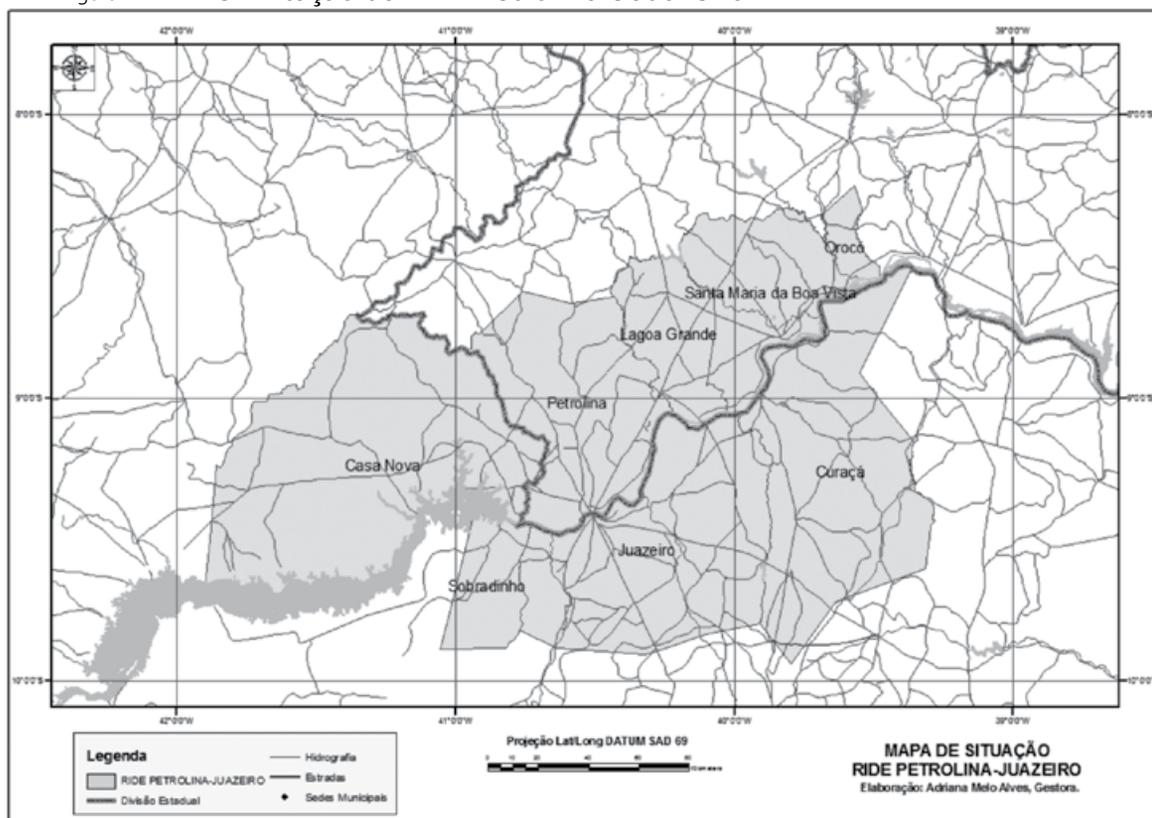
A RIDE está entre as regiões que apresentam as maiores taxas de crescimento populacional a partir de sua criação, em 2001. Segundo dados do IBGE²⁸, a taxa de incremento médio populacional no período 2001-2006 foi de 2,60% ao ano, superando a taxa de crescimento de RMs como a

25 AZEVEDO, Heloisa Lima (2007). Ação efetiva pode diminuir desigualdade na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno — RIDE. In: CODEPLAN. *Revista Indicadores Conjunturais*, nov. 2007. www.codeplan.df.gov.br/publicacoes.

26 AZEVEDO, Heloisa Lima. (2007) id.ibid.. www.codeplan.df.gov.br/publicacoes.

27 IBGE, estimativa da população para 2007.

Figura 2 Delimitação da RIDE Petrolina e Juazeiro



Fonte: ALVES, Adriana Melo (2008).

de Recife (1,49%), Salvador (2,03%), Belo Horizonte (1,98%) ou Campinas (2,37%). Quando se considera isoladamente as cidades de Petrolina e Juazeiro, verifica-se que estão entre as cidades médias brasileiras que mais cresceram nos últimos anos. A taxa de crescimento demográfico das duas cidades juntas tem sido superior a 3% ao ano em média. Esse crescimento é maior do que o de capitais médias como Vitória-ES (0,98%), Florianópolis-SC (1,95%) e Aracaju-SE (1,61%).

A região está inserida na macrorregião do Nordeste brasileiro. Segundo Araújo (2000, p.12), o desenvolvimento nordestino ao longo do tempo sempre foi caracterizado pela diferenciação e complexidade, atualmente ainda mais acirradas. A heterogeneidade da região pode ser explicada pela presença de estruturas econômicas ativas e dinâmicas, tratadas na literatura como “frentes de expansão”, “pólos”, “focos” de dinamismo, contrastando com estruturas antigas onde predominam oligarquias políticas tradicionais, ainda preservadas, como as zonas cacauceiras na Bahia ou canavieiras em Alagoas, por exemplo.

As estruturas dinâmicas, ainda segundo o autor, são responsáveis pelo desempenho relativamente positivo das atividades econômicas do Nordeste atual, como o complexo petroquímico de Camaçari

28 Dados obtidos no sítio: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/idb2007/a03rm.htm>. Acesso em 20/06/2009.

- BA, o pólo têxtil de Fortaleza - CE, o complexo minero-metalúrgico de Carajás - MA, o pólo de fruticultura no Vale do Açu - RN, o pólo de pecuária intensiva do agreste de Pernambuco, ou os pólos turísticos nas cidades litorâneas do Nordeste. Entretanto, apesar deste relevante dinamismo, a persistência da pobreza identifica a região sob a ótica nacional, o que faz do Nordeste uma macrorregião complexa²⁹.

O problema social do Nordeste, durante décadas, associado à incidência da seca, foi desmitificado por Celso Furtado ainda em 1957, quando da criação do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste - GTDN. O problema da pobreza no Nordeste estaria mais associado à exclusão das massas de trabalhadores do processo produtivo, à predominância da agricultura de subsistência, à informalidade nas relações de trabalho e às instabilidades em relação à sua renda real, do que às possibilidades de oferta de alimento, que poderiam ser viabilizadas a partir de investimentos em projetos de irrigação³⁰.

Foi a partir da década de 60 que o Governo Federal realizou maciços investimentos em perímetros irrigados no Nordeste, destacando-se os do Pólo Petrolina-Juazeiro, no Vale do São Francisco. Foram ações centralizadas, executadas durante o regime militar, seguindo o paradigma do planejamento tecnocrático. Esses investimentos contemplaram também a provisão de infraestrutura de porte estruturante. Foram construídas rodovias de ligação o Pólo às principais capitais do Nordeste, uma ponte entre Petrolina e Juazeiro, a hidrovia do Rio São Francisco e o aeroporto de Petrolina. Para viabilizar os projetos de irrigação, houve investimentos no setor elétrico, com a implantação da hidrelétrica de Sobradinho, e incentivos ao setor privado, com a criação de fundos específicos de acesso ao crédito a produtores, como o Fundo de Investimentos do Nordeste - FINOR e o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste - FNE³¹.

Todos esses investimentos promoveram de forma rápida o desenvolvimento de setores produtivos e atualmente a região constitui-se em um pólo de desenvolvimento tecnológico da fruticultura irrigada, implantado pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, pela Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e da Parnaíba - CODEVASF e pela iniciativa privada, com apoio da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA. Recentemente tornou-se o segundo pólo vitivinicultor do Brasil, com produção anual de sete milhões de litros de vinho - 15% da produção nacional.

O diferenciado desempenho econômico das atividades produtivas quando comparado ao restante do Nordeste Semi-Árido contrasta com os graves problemas sociais da região. A região apresenta graves problemas sociais, como o índice de mortalidade infantil quase duas vezes superior à média nacional, renda *per capita* próxima à metade da média nacional, elevada taxa de analfabetismo da população adulta e grande percentual de pobreza, incidindo sobre metade da população.³²

Aliada a isso, verifica-se a condição de disparidade existente entre os municípios-pólo – Petrolina-Juazeiro – e os demais que compõem a região. O quadro 3 a seguir demonstra que não apenas em termos de concentração populacional essa diferenciação é visível, mas principalmente em relação ao PIB: Petrolina e Juazeiro, juntas, responderam por 75% do PIB da RIDE em 2005, enquanto os demais municípios foram responsáveis por 25%, dada a presença de agroindústrias ligadas à fruticultura irrigada.

À exceção de Petrolina e Juazeiro, os demais municípios apresentam extrema fragilidade institucional e baixa capacidade de endividamento, o que os impede de ter acesso a diversas modalidades de

29 ARAÚJO, T. B. de. Nordeste, nordestes: que nordeste? Versão revisada. In: Araújo, Tânia Bacelar de. *Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro - Heranças e Urgências*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ-FASE, 2000, p.38.

30 ORTEGA, A. C., SOBEL, T. F. Estratégias de Desenvolvimento Territorial: o caso do Pólo Petrolina-Juazeiro. In: *Anais do XLV Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural*. Londrina: Brasília-Londrina, Sober, v. 1. p. 1-20, 2007.

31 ORTEGA; SOBEL, id.ibid, 2007, p.20.

32 PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). Atlas do desenvolvimento humano no Brasil. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br/atlas/>>. Acesso em: 15/05/2009.

Quadro 3 Dados socioeconômicos dos municípios da RIDE (2005 e 2007)

UF	Município	População (hab) est. 2007	PIB R\$ mil (2005)	PIB Agropec. R\$ mil (2005)	PIB Indust. R\$ mil (2005)	PIB Serviços R\$ mil (2005)	Impostos R\$ mil (2005)
PE	PETROLINA	268.339	1.549.823	286.262	224.329	887.229	152.003
PE	LAGOA GRANDE	21.125	115.336	56.103	8.400	47.031	3.802
PE	SANTA M.B. VISTA	39.626	183.867	74.560	18.109	84.015	7.182
PE	OROCÓ	13.167	52.120	21.217	4.424	24.623	1.855
BA	JUAZEIRO	230.538	1.159.828	159.171	188.162	691.153	121.342
BA	CURAÇÁ	32.449	96.657	32.750	13.761	46.491	3.654
BA	CASA NOVA	62.862	169.438	39.840	24.096	96.008	9.495
BA	SOBRADINHO	21.315	286.012	3.603	238.038	42.046	2.324
TOTAL		689.421	3.613.081	673.503	719.319	1.918.596	301.657

financiamento, de forma semelhante ao que acontece na RIDE DF/Entorno. A recorrente situação de inadimplência dificulta o acesso a recursos provenientes de programas federais, fazendo com que esses municípios dependam quase que exclusivamente das transferências constitucionais provenientes do Fundo de Participação dos Municípios – FPM. Essa situação de desigualdade necessita de uma ação pública eficaz, que hoje extrapola os limites da ação da RIDE segundo o modelo de gestão até então vigente, em virtude dos escassos recursos alocados, da pouca priorização na política nacional, da frágil coordenação federativa e da pouca cooperação entre os estados e municípios.

Criação e Gestão da RIDE Petrolina-Juazeiro

O reconhecimento do potencial econômico diferenciado da região e a intenção de transformá-la numa região auto-sustentável que atenuasse as migrações comuns de grandes contingentes populacionais rumo à região sudeste e ao litoral nordestino³³ fizeram com que, ainda em 1999, se apresentasse solicitação de apoio ao Ministério da Integração e ao Ministério da Indústria e Comércio, para a criação da RIDE do Pólo Petrolina-Juazeiro. Criada pela Lei Complementar nº 113, de 19 de setembro de 2001, e regulamentada pelo Decreto nº 4.366, de 9 de setembro de 2002, a RIDE do Pólo Petrolina-Juazeiro se propôs a articular e harmonizar as ações administrativas da União, dos estados e dos municípios integrantes para a promoção de ações que visassem a dinamização econômica e provisão de infraestruturas.

A região deveria ser alvo da atenção do Poder Público e teria prioridade no recebimento de investimentos que estivessem de acordo com os interesses acordados entre os entes. Esses investimentos deveriam estar associados à provisão de infraestruturas, serviços públicos, geração de ocupações e capacitação profissional, desenvolvimento turístico, uso, parcelamento e ocupação do solo, proteção ao meio-ambiente, aproveitamento de recursos hídricos e minerais, produção agropecuária e abastecimento alimentar, habitação popular, e, combate às causas de pobreza e fatores de marginalização, promovendo assim o desenvolvimento integrado.

33 Justificativa apresentada no projeto de lei de criação da RIDE. Informações obtidas a partir de pesquisa no sítio: <http://www2.camara.gov.br/proposicoes>. Acesso em 20/06/2009.

Para viabilizar potenciais investimentos, a lei de criação da RIDE Petrolina-Juazeiro previu fontes de financiamento de natureza orçamentária destinadas pela União, estados e municípios abrangidos e destinadas por operações de crédito externas e internas. Entretanto, no caso da União, diante do panorama de escassez de recursos e rigidez em que se encontra o orçamento, bem como da incipiente incorporação da lógica territorial na alocação dos recursos públicos, as rubricas ministeriais vinculadas à RIDE são atualmente pontuais, esparsas e desvinculam-se de um plano maior de desenvolvimento integrado.

Ainda que criada em 2001, foram realizadas cinco reuniões ordinárias do COARIDE (a última foi em 2009) e, apenas a partir de 2004 foram firmados convênios específicos entre a União, por intermédio da Secretaria de Programas Regionais do Ministério da Integração, e os estados de Pernambuco e Bahia, além dos municípios integrantes. Em sua maioria, esses convênios tiveram como objetivo a estruturação do Arranjo Produtivo do Turismo, que, no Vale do São Francisco, está associado à enologia, e ao turismo tecnológico, apoiado pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE.

Embora contando com respaldo legal e normativo, a experiência de gestão da RIDE Petrolina-Juazeiro, além de pouco difundida nos meios técnico e acadêmico, enfrenta problemas e carece de aperfeiçoamentos. Cabe destacar que o modelo do texto legal que a instituiu, bem como do decreto que a regulamentou, teve como referência o texto legal da RIDEDF/Entorno, replicando suas fragilidades, como por exemplo, a composição do Conselho³⁴. A Secretaria Executiva do Conselho foi alocada no Ministério da Integração e vincula-se a uma Coodenação-Geral da Região Nordeste, subordinada à Diretoria das Regiões Norte e Nordeste, dentro da Secretaria de Programas Regionais, portanto, com restrita autonomia.

Sua composição majoritariamente pertencente ao executivo federal dificulta o reconhecimento e a apropriação da RIDE pelos diferentes segmentos da sociedade local, principalmente quando levamos em conta o atual panorama de planejamento vigente no Brasil, que busca dotar de protagonismo e poder decisório as instâncias locais organizadas. Destaca-se a própria limitação da participação de apenas um dos oito prefeitos na composição do Conselho.

Dessa forma, com um desenho institucional que não se coaduna com a prática democrática de planejamento no Brasil, a gestão da RIDE foi adaptada e, com vistas a ampliar o nível da participação local nas ações e decisões, foram indicados pelo Ministério da Integração dois representantes do Governo Federal na região, vinculados às Superintendências da CODEVASF em Petrolina e Juazeiro. Esses profissionais são atualmente responsáveis pela articulação entre os agentes locais de desenvolvimento e a Secretaria Executiva do COARIDE em Brasília. Além disso, foi instituído no âmbito do COARIDE um Grupo Temático – o GT RIDE, representado pelo Governo Federal, estados de Pernambuco e da Bahia, os municípios que compõem a RIDE, a sociedade civil (instituições de ensino e pesquisa, associações de municípios, entidades privadas) e de grupos empresariais da região. Esse GT vem atuando na formulação de planos, projetos, identificação de demandas e priorização de ações. Suas propostas são apresentadas ao COARIDE por intermédio da Secretaria Executiva do Conselho.

Mesmo em busca de alternativas ao modelo vertical definido em lei, a gestão da RIDE precisa avançar em pontos cruciais, como na definição do papel do Legislativo. O trato das questões em escala regional por representantes do Poder Legislativo ainda é incipiente. Defende-se aqui a participação dos vereadores no COARIDE ou na gestão local da RIDE, a fim de que se ultrapasse a noção de que o território sub-regional delimitado seria apenas um repositório de emendas parlamentares, com abrangência circunscrita à escala municipal.

34 O COARIDE é composto por representantes do Poder Executivo Federal (Casa Civil, Ministérios da Integração Nacional, Fazenda e Planejamento e Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE), um representante estadual (estados de Pernambuco e Bahia) e um municipal (municípios que compõem a RIDE) e presidido pelo Ministro da Integração Nacional.

Considerações Finais

A questão metropolitana ainda não foi adequadamente enfrentada pelo Poder Público Federal. O estímulo à gestão associada é insuficiente em termos de incentivos concretos. O maior avanço foi obtido com a aprovação da Lei de Consórcios Públicos. Quais devem ser os próximos passos? Ampliar os incentivos à formação de consórcios públicos? Elaborar diretrizes nacionais para a formação de regiões metropolitanas? Formular critérios para a formação de RIDEs e para a participação da União em consórcios públicos e RIDEs, sem a centralização hoje existente? Todos esses são pontos a serem debatidos, formulados e implementados.

Considerando que o país é composto por municípios social e economicamente desiguais, com capacidades díspares de planejamento, articulação intermunicipal, assim como de realização de investimentos, a participação da União deveria ocorrer levando em conta essas diferenças, preservando o princípio da descentralização e o protagonismo local. Sua atuação junto às RMs, RIDEs ou consórcios públicos deveria ser orientada também por critérios seletivos. Incentivos da União nessas aglomerações poderiam estar atrelados a requisitos, como: existência de plano de desenvolvimento regional, consórcio ou instâncias de articulação intermunicipal, de participação popular e experiências positivas. Atendendo ao princípio de que os municípios são diferenciados, alguns receberiam apoio dos estados e da União para o alcance desse patamar. O papel da União como indutor de alguns processos de gestão associada deve almejar, em médio prazo, a sustentabilidade regional.

Qualquer modelo de gestão adotado para esses espaços, para ser bem sucedido, deve basear-se em articulação política, protagonismo dos entes envolvidos e implementação das regras pactuadas. É evidente a dificuldade em se trabalhar a articulação nos três níveis federativos, mas em se tratando das RIDEs, a ação estadual e federal deveria avançar no estímulo à cooperação entre os municípios, em um maior envolvimento dos estados e na concepção de que a RIDE é um instrumento da ação pública, que precisa ser apropriado pelos segmentos sociais locais. Deve estar respaldado em uma política nacional e estadual de desenvolvimento e envolver a sociedade, num desenho institucional horizontalizado.

Critérios e diretrizes para a formação das RIDEs não foram ainda estabelecidos pelo Poder Executivo Federal, o que certamente balizaria as iniciativas atuais de parlamentares das regiões. A União deveria apoiar a elaboração de planos regionais, a formação de consórcios e a capacitação de equipes locais.

Cabe repensar o papel de coordenação dessas regiões de desenvolvimento, que hoje se encontra no Ministério da Integração Nacional, como também a composição dos Conselhos, que funcionam em Brasília, com participação de vários Ministérios e de apenas um representante municipal. Certamente não seria um Conselho compulsoriamente criado por uma lei federal, o espaço de negociação e de articulação mais adequado. A associação voluntária parece ser a configuração politicamente mais legítima para tratar as questões intermunicipais, como os consórcios e fóruns. O trabalho em rede exige cooperação e interlocução constante entre os diversos agentes.

Nesse sentido, a coordenação deveria estar a cargo dos municípios e estados. O Governo Federal deveria manifestar real priorização de investimentos, aportar capacitação e recursos respeitando o que fosse definido no plano regional ou metropolitano, nas decisões do consórcio, ou outra forma de gestão associada. Deveria estimular o incremento do emprego e da renda, aportar investimentos em infraestrutura básica e ações que incrementem o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, além de estimular a formação dessas redes e consórcios nos espaços com baixa capacidade de gestão associativa.

Referências Bibliográficas

- ARAÚJO, T. B. de. Nordeste, nordestes: que nordeste? Versão revisada. In: Araújo, Tânia Bacelar de. *Ensaios sobre o desenvolvimento brasileiro - Heranças e Urgências*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ-FASE, 2000.
- AZEVEDO, H. L. *Tendências da gestão intermunicipal em aglomerações urbanas metropolitanas*. Tese de Doutorado em Estruturas Urbanas Ambientais. São Paulo: FAU/USP, 2002.
- _____. Gestão Metropolitana: um enfrentamento possível? In: *Revista de Administração Municipal - Municípios*. Rio de Janeiro: IBAM. Ano 49, n 244, nov/dez 2003.
- _____. Ação efetiva pode diminuir desigualdade na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE. In: CODEPLAN. *Brasília: Revista Indicadores Conjunturais*, nov. 2007. www.codeplan.df.gov.br/publicacoes.
- CODEPLAN. Relatório do Seminário Estratégias para o Desenvolvimento Sustentável do Distrito Federal e seu Entorno, Brasília – DF. (mimeo e www.codeplan.df.gov.br/publicacoes), 2009.
- GARSON, S. *Regiões Metropolitanas: por que não cooperam?* Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrôpoles, Belo Horizonte, PUC, 2009.
- IBRASE. Instituto Brasiliense de Estudos da Economia Regional. MIRAGAYA, J. (consultor). *Estratégia para o Desenvolvimento Sustentável de Brasília e seu Entorno (Entorno Empreendedor)*. Brasília: SEBRAE DF / GO / MG /BA, 2008.
- ORTEGA, A. C., SOBEL, T. F. *Estratégias de Desenvolvimento Territorial: o caso do Pólo Petrolina-Juazeiro*. In: *Anais do XLV Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural*. Londrina: Brasilia-Londrina, Sober, v. 1. pp. 1-20, 2007.
- SEPLAN/ CODEPLAN. *Brasília e sua Região polarizada – Perfil Socioeconômico e demográfico da população – relações entre o Distrito Federal e Entorno*. Brasília: CODEPLAN, 2003.
- SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L.. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. São. Paulo: Editora Record, 2001.