

Regionalização e integração: uma análise sobre a região metropolitana de Goiânia¹

Bruno Carneiro de Oliveira

Da Universidade Federal de Goiás – Goiânia – Goiás - Brasil.

bcarneirodeoliveira@gmail.com

Resumo: O artigo traça algumas concepções sobre região e regionalização, e como esta, por meio de leis e decretos, se constitui como ferramenta de gestão do território das Regiões Metropolitanas brasileiras. O estudo de caso sobre a Região Metropolitana de Goiânia (RMG), demonstra que a maior parte de suas políticas de integração são ineficientes em relação ao projeto previsto em legislação. A RMG figura-se como exemplo da regionalização como ferramenta para o Estado, uma vez que torna-se uma região que guarda relações e ações estratégicas junto a agentes econômicos para sua garantia de legitimidade de poder.

Palavras-chave: Regionalização. Metropolização. Região Metropolitana de Goiânia. Integração.

Introdução

A etimologia da palavra região propicia indícios de seu significado dotado de poder. Palavras como “dirigir”, “comandar”, “governar” aparecem ligadas ao verbo *regere*, da língua latim, da qual região é proveniente. Entretanto, o termo é polissêmico dada a atribuição relacionada do mesmo modo a um espaço particularidade de uma totalidade ou mesmo uma divisão administrativa, seja de um município ou Estado. Essa temática apresenta um bom debate em Haesbaert (2014) que considera que o sentido vinculado as relações de poder da região perdeu forças para o conceito de território no referente ao sentido político e de apropriação de determinados atores.

Apesar disso, Haesbaert (2014) alerta que o sentido político da região não deve ser menosprezado, uma vez que “toda regionalização deve sempre ser considerada, também, um ato de poder – o poder de recortar, de classificar e, muitas vezes, também de nomear” (HAESBAERT, 2014, p. 23). Para o autor, pensar em região implica em pensar *a priori* nos processos de regionalização, e assim:

¹ O artigo é parte dos resultados da dissertação de mestrado intitulada “Análise sobre a Região Metropolitana de Goiânia e Microrregião Sudoeste de Goiás pela ótica de receitas públicas tributárias nos anos de 2010 e 2015”. O autor agradece a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão da bolsa de mestrado

A regionalização deve estar sempre articulada em análise centrada na ação dos sujeitos que produzem os espaços e na interação que eles estabelecem, seja com a “primeira” (cada vez mais rara, como já reconhecia o próprio Marx), seja com a “segunda” natureza. (HAESBAERT, 2014, p. 25).

Kayser (1980) considera a região como espaço limitado, integrante de um espaço mais amplo e que é, portanto, instrumento de dominação. Segundo o autor, isso se explica por conta da região ser sempre parte do nível intermediário da administração territorial, uma vez que está entre os poderes central e local. Portanto, deve-se considerar a relevância da função da região perante os territórios, apesar do declínio apontado por Haesbaert.

Ribeiro (2004) considera a regionalização a partir de duas perspectivas. A regionalização como fato vincula-se as formas de se pensar de forma integrada a “estrutura espacial, a dinâmica sócio-econômica e político-jurídica da formação social brasileira” (RIBEIRO, 2004, p. 195). Para a autora, esta é uma regionalização ligada as disputas de poder inseridas nas variadas maneiras de apropriação do território. Cabe, portanto, o apoio da periodização para a compreensão das relações sociais e da hierarquia política na sociedade brasileira. Já a regionalização como ferramenta é protagonizada pela atuação do Estado e é visível no âmbito do planejamento. No escopo da globalização, a apropriação da regionalização como ferramenta por agentes econômicos hegemônicos adquire destaque por razões como as transformações da eficácia em meta política e da cultura em mercadoria, bem como a imposição de uma incessante inovação, ou seja, um modelo corporativo de gestão. São razões notadamente marcadas pela difusão do meio técnico-científico informacional de Santos (1994) e que incubiram em uma desestabilização da estrutura espacial brasileira (RIBEIRO, 2004, p. 197). Além disso, a regionalização como ferramenta torna-se campo de disputas entre Estado, grandes corporações e movimentos sociais.

Ambas as regionalizações possuem caráter ideológico, vinculado a recursos administrativos. Concordamos com o supracitado em Haesbaert (2014) de que a regionalização deva ser considerada um ato de poder, afirmativa que pode ser justificada por Ribeiro (2004), que argumenta que

O ato regionalizador compreende a institucionalização de fronteiras e limites, com vistas a implementação de uma determinada ação: analítica, política, econômica, enfim social. Trata-se da definição do cenário, do contexto, e da escala correspondentes aos objetivos da ação, implementada ou

pretendida. Regionalizar envolve: espaço – tempo – ação social e, portanto, sujeitos e conflitos sociais. (RIBEIRO, 2004, p. 200).

Sendo regionalizar um ato de poder, supõe-se que as relações de poder sejam assimétricas e permitem condições para que atores econômicos hegemônicos apropriem-se da região como ferramenta. É nesse viés que a análise da regionalização como ferramenta se aproxima do fenômeno da metropolização quando institucionalizado.

A metropolização e a institucionalização de Regiões Metropolitanas como ferramenta de gestão

A questão metropolitana tem sido tema amplamente discutida na literatura que trata dos fenômenos urbanos, talvez pela complexidade de agentes e processos que a envolve nos âmbitos econômico, social e institucional. O conceito de metropolização tem auxiliado na compreensão desse processo. Já na Grécia Antiga, a metrópole (“cidade-mãe”; metro = mãe; polis = cidade) era vista como um centro de dominância de toda a estrutura territorial, abrangendo cidades e vilas que a compunham, que muito se assemelha a diversas capitais pelo mundo no sentido de ser sede político-administrativa.

Conforme Aristóteles (2004), na polis, as leis tinham o papel de assegurar o ordenamento social para que a felicidade individual e a prosperidade dos indivíduos atingisse o equilíbrio da sociedade. Ela deveria apresentar boa posição topográfica, de modo que o ir e vir da população e de mercadorias aliados a proteção contra guerras e comunicação por via marítima também fossem constituintes do equilíbrio político da polis. Nesse sentido, as redes de produção, circulação e consumo que ligavam Atenas a outras metrópoles exerciam relevante papel no crescimento e desenvolvimento da Grécia Antiga.

Spink et al (2009) abordam algumas vertentes e usos que o termo metrópole apresenta e que se tornaram, em alguns casos, senso comum em diferentes abordagens. É apresentada, por exemplo, a ligação do termo a serviços públicos, como transporte e segurança, que remontam as formas de gestão da metrópole e áreas adjacentes. No contexto atual, é possível dizer que a metrópole, além de representar o “topo” dos arranjos urbanos, figura-se como um espaço marcado pela concentração de equipamentos indisponíveis em municípios próximos, acarretando o que se define por polarização.

No âmbito da regionalização, a metrópole lembra o dito por Kayser (1980) no referente a polarização. Conforme Kayser (1980), “uma região se organiza em torno de um centro”, ou seja, a polarização se dá através de uma cidade dotada de serviços, que consegue comandar (para lembrar da palavra *regere*) o espaço que a envolve através de

uma gama de redes de cunho comercial, administrativa, social, demográfica e política. Outro aspecto importante no processo de metropolização refere-se ao processo denominado por Geddes (1994) conurbação, ou seja, o surgimento de novas formas de agrupamento demográfico a partir do crescimento desse centro que seria, para nosso caso, a metrópole. Para o autor, para além da emergência de novos grupos sociais, surgem também novas formas de governança e gestão.

Nesse sentido, a *ação* cumpre o papel de ocasionar mudanças a determinado espaço/objeto e, possivelmente, a seu exterior e figura-se como um ato planejado, recordando Santos (2006), composto e sujeito por normas (mesmo que implícitas e por vezes informais) para a concretização de determinadas metas. É dessa forma que se insere o conceito de *metropolização* que, para Moura (2013), se constitui como “processo socioespacial que resulta na configuração de aglomerações e arranjos espaciais mais complexos”. Para Arrais (2013), o termo está ligado a um processo de extensão, atração e ação sobre determinado território, o que torna a metrópole sujeito diante sua influência no tocante a influência ou determinação das relações econômicas e sociais.

Dada a ação de diferentes atores que interferem na dinâmica desses arranjos espaciais, buscamos tratar esses espaços como regiões a partir do fenômeno da regionalização tal como colocado em Haesbaert (2014). Para o caso das regiões metropolitanas, entendemos que a regionalização é feita como ferramenta, conforme a proposta de Ribeiro (2004). Essa afirmação justifica-se pelo seu uso para fins de gerenciamento de funções comuns entre municípios, ou seja, busca-se uma melhor gestão intrametropolitana. Como regionalizar pressupõe poder, e esse poder viabiliza a criação e estabelecimentos de formas espaciais, ao passo que também as intitucionaliza para garantir sua existência, a regionalização é utilizada em tomadas de decisão de processos estratégicos, seja do Estado ou de corporações.

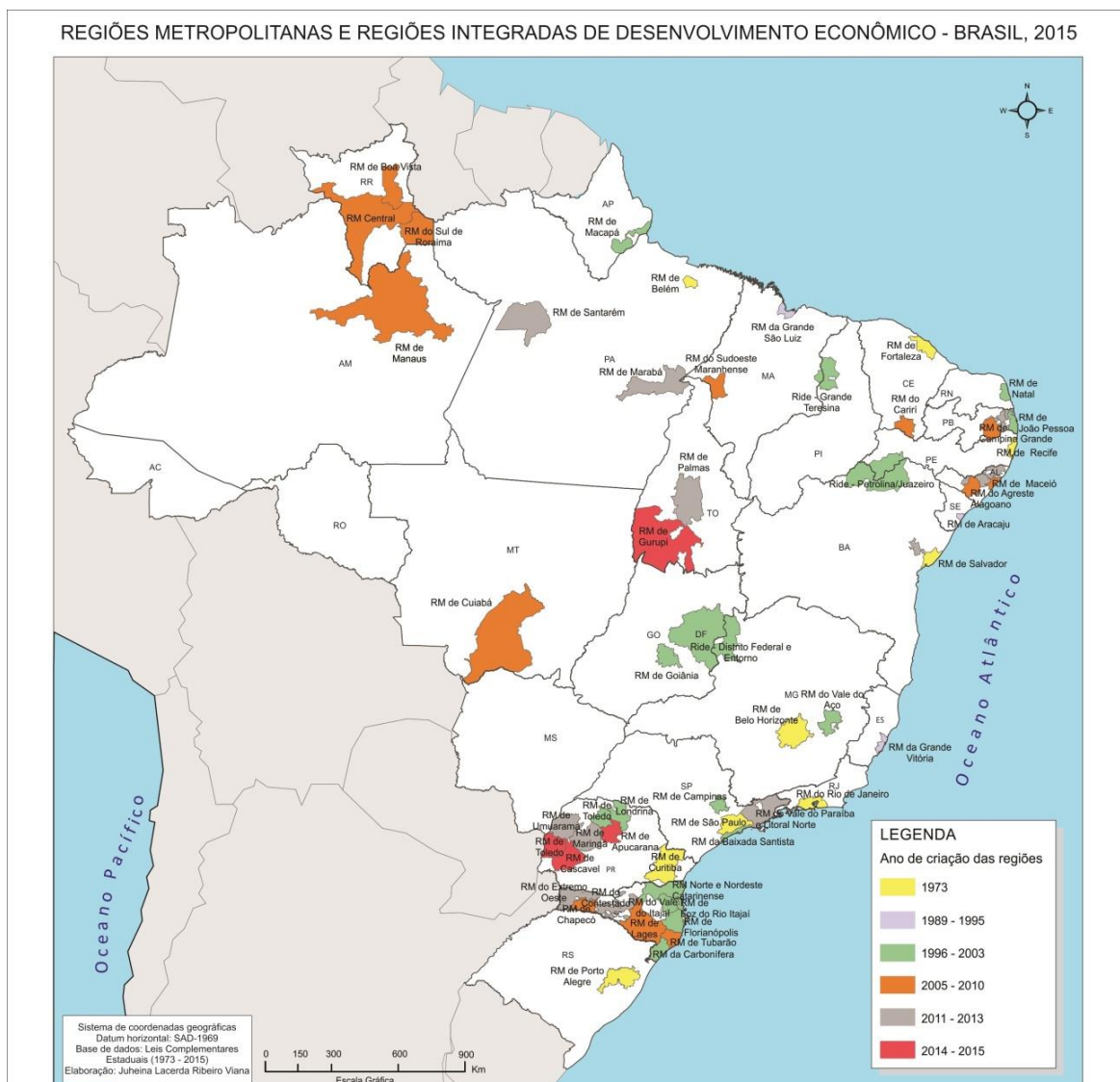


Figura 01: Regiões Metropolitanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento, 1973 – 2015. Fonte: Leis Complementares Estaduais, 1973-2015. Elaboração: Juheina L. R. Viana.

Conforme Piquet (2007), apesar de não ter sido um gargalo para o crescimento econômico brasileiro, novas formas de intervenção federal no sistema urbano foram elaboradas a partir da década de 1970. Uma delas diz respeito a institucionalização de regiões metropolitanas em 1973 ocasionada, segundo a autora, pela urbanização acelerada, crescimento desordenado dos grandes centros e altos custos dos serviços urbanos. Essa trajetória de institucionalização pode ser conferida na Figura 01. As oito primeiras regiões metropolitanas brasileiras (São Paulo, Recife, Salvador, Porto Alegre, Belo Horizonte, Belém, Fortaleza e Rio de Janeiro) integravam parte da estratégia do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) para integração do território nacional através dos programas especiais. Esses programas visavam incorporar regiões em ascensão do território brasileiro dotadas de riquezas minerais e população à economia de mercado através de

programas de infra-estrutura que impactaram na cadeia produtiva da construção civil e no volume de empregos por meio da indústria de bens finais de consumo².

Junto a isso havia uma estratégia política para centralização e verticalização das ações do governo, tal qual demandava o regime governamental vigente. Ademais, a institucionalização das regiões metropolitanas visou a elaboração do "Plano de Desenvolvimento integrado da região metropolitana e a programação dos serviços comuns", almejando a promoção e o desenvolvimento econômico das regiões metropolitanas através da execução de funções públicas de interesse comum (BRASIL, 1973). De 1973 a 2014 ocorre a institucionalização de 65 regiões metropolitanas, sendo a maior parte sem o conhecimento da realidade local dos municípios que as compõe. A institucionalização das regiões metropolitanas, ao nosso ver, expressa a regionalização como ferramenta, uma vez que é protagonizada pelo Estado em um projeto que visou a integração do território brasileiro, mas que do mesmo modo beneficiou diferentes atores econômicos e políticos³.

Para Ribeiro (2004) a regionalização guarda sentido estratégico de ação. Ao Estado, essas ações representam questões estratégicas no âmbito das relações com agentes econômicos, distribuição de investimentos, prestação de serviços, pactos associativos e busca pela garantia de legitimidade de poder. Com relação as grandes corporações, as ações estratégicas no escopo da regionalização viabilizam o acesso a recursos naturais, a possibilidade de influenciar governos, além de condições para obter uso monopolizado do território. Na próxima seção veremos como isso se exemplifica através do caso da Região Metropolitana de Goiânia.

Região Metropolitana de Goiânia: da institucionalização as políticas de integração

A Região Metropolitana de Goiânia (RMG) foi criada pela Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999, sendo composta por 13 municípios (GOIÁS, 2000). Uma década depois, foram inclusos mais sete municípios através da Lei nº 78, de 25 de março

² Na verdade, desde 1967 já existia o interesse para a criação de regiões metropolitanas conforme o artigo 164 que previa: "A União, mediante Lei Complementar, poderá, para realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte de uma mesma comunidade socioeconômica." (BRASIL,1967). Porém, apenas em 1973 essa ação foi concretizada.

³ Segundo Piquet (2007), alguns exemplos na região Centro-Oeste são o Programa Especial do Centro-Oeste, Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília e Programa de Desenvolvimento do Cerrado, financiados, em maior parte, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE).

de 2010, totalizando 20 municípios (GOIÁS, 2010). Além do conhecimento do processo institucional da RMG, cabe sua análise pela ótica demográfica e espacial⁴.

A RMG sempre apresentou alta representatividade demográfica em relação ao estado de Goiás. No ano de 2000, 32,80% da população do estado de Goiás se concentrava na RMG. Em 2010, essa porcentagem aumentou para 34,73% e estima-se que essa concentração se elevou em 39% no ano de 2015. A RMG era composta por 13 (treze) municípios no ano 2000, período em que foi registrada uma população total de 1.665.140 habitantes. Goiânia e Aparecida de Goiânia participaram com 66,66% e 20,51%, respectivamente, desse total (IBGE, 2000). Após uma década, e com a incorporação de 7 (sete) municípios, Goiânia e Aparecida de Goiânia representaram novamente a maior parte (59,91% e 20,96%, respectivamente) dos 2.173.141 habitantes da RMG. São números que revelam, além da concentração populacional em Goiânia, o baixo impacto demográfico de municípios incluídos na RMG, a exemplo de Brazabrantes, Caldazinha e Caturai, com populações inferiores a 5.000 habitantes (IBGE, 2010).

Tabela 01: Variação da taxa de crescimento geométrico populacional na RMG em %.

MUNICÍPIO	PERÍODOS		
	2000 - 2010	2010-2015	2000-2015
Abadia de Goiás	3,3	2,80	3,13
Aparecida de Goiânia	3,08	2,75	2,97
Aragoiânia	2,68	2,46	2,60
Bela Vista de Goiás	2,48	2,39	2,45
Bonfinópolis	3,48	2,90	3,29
Brazabrantes	1,55	1,76	1,62
Caldazinha	1,52	1,74	1,59
Caturai	0,79	1,21	0,93
Goianápolis	0,02	0,61	0,22
Goiânia	1,77	1,90	1,81
Goianira	6,17	3,00	5,10
Guapó	0,08	0,66	0,27
Hidrolândia	2,89	2,58	2,79
Inhumas	0,95	1,33	1,08
Nerópolis	2,68	2,46	2,61
Nova Veneza	2,4	2,29	2,36
Santo de Antônio de Goiás	4,24	3,28	3,92
Senador Canedo	4,75	3,52	4,34
Terezópolis de Goiás	2,59	2,41	2,53
Trindade	2,52	2,37	2,47
RMG	2,23	2,19	2,22

Fonte: IBGE (2001, 2011, 2015). Elaboração: Bruno Carneiro de Oliveira.

⁴ A trajetória institucional da RMG tem sua gênese na Lei nº 8.596 de 27 de novembro de 1980, que instituiu o AGLUG (Aglomerado Urbano de Goiânia). Um maior detalhamento e espacialização dessa trajetória pode ser conferida em Arrais *et al.* (2013).

A Tabela 01 demonstra a taxa de crescimento geométrico (TCG) dos municípios da RMG. Entre 2000 e 2010, a TCG da população da RMG foi de 2,23%. Contudo, houve variações entre os municípios, a exemplo de Goianira (6,17%), Senador Canedo (4,75%) e Santo Antônio de Goiás (4,24%). Já de 2010 para 2015, Senador Canedo (3,52%), Santo Antônio de Goiás (3,28%) e Goianira (3,00%) novamente apresentaram as maiores TCGs, enquanto a RMG mostrou um crescimento geométrico estimado de 2,19%. Os mesmos municípios destacam-se quando se analisa o intervalo entre 2000 e 2015. Em ambos os períodos, Goiânia apresentou TCGs abaixo da média da RMG (1,77%, 1,9% e 1,81%, respectivamente), o que significa que a população cresceu em maior amplitude nos municípios periféricos e conurbados com o polo metropolitano, que passam a receber populações migrantes pobres, ao invés da metrópole. Tal afirmação lembra o termo concebido por Santos e Silveira (2008) como “involução metropolitana”. O fato pode ser explicado primeiro pela saturação do estoque de terras de Goiânia, decorrente do crescente aumento populacional do município. Uma consequência disso é, por exemplo, a transferência de parte da população que morava em áreas de risco em Goiânia para áreas de Aparecida de Goiânia por ação pública, fato analisado em Pinto (2009).

O segundo fator está ligado à oferta baixa e disponibilidade de lotes oriundos, em parte, de estoques rurais ou glebas que modificaram as dinâmicas de uso do solo na RMG. É interessante notar que parte do estoque de terras em Goiânia está disposta em forma de lotes vagos privados localizados em áreas que dotam maior infraestrutura urbana, mas com alto valor imobiliário e não acessíveis para as classes de menor renda. Além disso, nota-se também a ação de incentivo do Estado nesse processo através da concessão de crédito imobiliário. Tais fatores podem apontar para o surgimento de novos bairros, principalmente em municípios conurbados ou em processo de conurbação com o polo metropolitano, em função de menores preços no mercado imobiliário. Goianira, por exemplo, é considerada por Anjos (2009) como uma “extensão residencial da metrópole”, uma vez que a expansão de loteamentos da região Noroeste de Goiânia impulsionou a ocupação de áreas de Goianira limítrofes a Goiânia ao longo da rodovia GO-070.

No tocante às funções públicas de interesse comum da RMG, a Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999, da Constituição do Estado de Goiás, é clara ao colocar que a institucionalização da RMG prima por “integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum dos municípios dela integrantes” (GOIÁS, 2000). No entanto, a integração metropolitana da RMG pode ser vista como deficitária no tocante às funções públicas de interesse comum. Isso pode ser resultante tanto da falta de planejamento com relação a uma gestão compartilhada (ou um

planejamento funcional que favorece determinados atores), quanto da dificuldade financeira em implantar a infraestrutura necessária em cada município.

O transporte coletivo, por via da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC), é a única função pública de interesse comum implementada e articulada do ponto de vista institucional⁵. O serviço de transporte coletivo da RMG conta com uma câmara deliberativa (CTDC-RMG) responsável pela concessão, elaboração de medidas e políticas para o serviço, e uma organização pública que atua como gestora da RMTC, gerenciando, controlando e fiscalizando a operação do serviço (CMTC)⁶. O serviço é, nesse sentido, a única política de caráter integrador para o ambiente metropolitano, mesmo privando os municípios de Inhumas e Caturá.

O transporte coletivo é o único serviço efetivo entre as funções previstas na legislação. Apresenta notável relevância para a RMG, pois possibilita a integração dos municípios periféricos ao polo metropolitano (Figura 02). Essa integração é notada, por exemplo, a partir da presença da linha de transporte coletivo Eixo Anhanguera, que atravessa a avenida homônima, interligando alguns dos principais terminais de integração da RMG.

⁵ Todas as funções públicas de interesse comum encontram-se no Art. 5º da Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999 e o Art. 90 da Constituição de Estado de Goiás, incisos I a VIII (GOIÁS, 2000).

⁶ Para maior detalhamento do modelo institucional da RMTC, consultar o seguinte endereço eletrônico: <<http://www.rmtcgoiania.com.br/sobrea-a-rmtc/informacoes-institucionais>>.

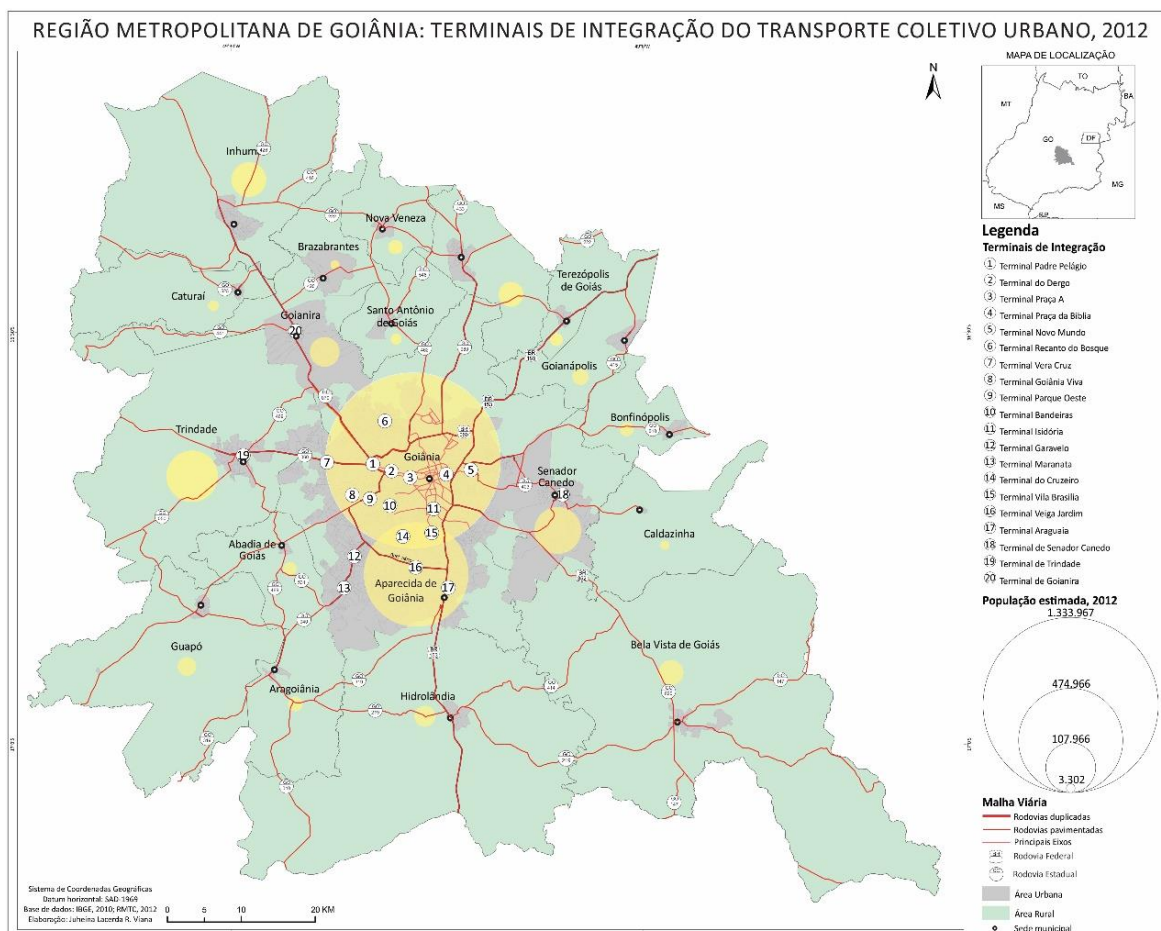


Figura 02: Terminais de integração de transporte coletivo e população do ano de 2015 da RMG. Fonte: IBGE (2000; 2010); RMTTC (2012). Elaboração: Juheina L. R. Viana.

A maior parte dos terminais de integração do transporte coletivo concentra-se na porção sul de Goiânia. Nesse sentido, vale o destaque para os terminais de Senador Canedo, Trindade, Goianira e Aparecida de Goiânia e sua correlação com os padrões de conurbação estudados por Pinto (2009), demonstrados no Quadro 01. A presença de linhas de transporte coletivo destinadas a outros municípios salientam a relevância deste como equipamento para geração de mobilidade. As manchas urbanas na RMG e a correlação com os terminais de integração do transporte coletivo reafirmam a continuidade da metrópole nos municípios limítrofes a Goiânia.

Quadro 01: Padrões de conurbação da Região Metropolitana de Goiânia

Nome da conurbação	Municípios conurbados	Região conurbada
Aparecida	Aparecida de Goiânia e Goiânia	Sul de Goiânia
Trindade - Goiânia	Trindade e Goianira com Goiânia	Noroeste e norte de Goiânia
Senador - Canedo	Senador Canedo com Goiânia	Leste de Goiânia

Nome da conurbação	Municípios conurbados	Região conurbada
Aragoiânia-Hidrolândia	Aragoiânia e Hidrolândia com Aparecida de Goiânia	Sul e sudoeste de Aparecida de Goiânia

Fonte: Pinto (2009).

No tocante a mobilidade, os deslocamentos populacionais diários ocorridos no ano de 2010 em Senador Canedo, Goianira e Aparecida de Goiânia representaram percentuais superiores a 20% em relação à população que desloca para outro município por motivo de trabalho, sendo os maiores números entre os municípios da RMG. Quanto ao deslocamento para outro município por razão escolar, destacam-se Brazabranes, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo e Hidrolândia com percentuais de 6,68%, 5,53%, 4,66% e 4,36% da população, respectivamente. Ambas as razões para o deslocamento populacional diário são, em parte, reflexo do não atendimento das demandas de empregos e estabelecimentos educacionais nos municípios periféricos. Entre outros fatores para os deslocamentos populacionais estão a concentração de estabelecimentos de saúde, bancos e comércio varejista, concentrados no polo metropolitano.

Uma das funções públicas de interesse comum está relacionada ao saneamento básico. Municípios periféricos como Terezópolis de Goiás, Bonfinópolis e Caturai não contavam com rede de esgoto no ano de 2012, como pode ser conferido de forma espacializada em Arrais et al. (2013). Uma consequência da precariedade desse tipo de infraestrutura é o impacto ambiental ocasionado através do lançamento do esgoto em rios e córregos, que desencadeia prejuízo em outra função comum: o aproveitamento de recursos hídricos. De fato, há uma elevada carência em relação à maioria das funções públicas de interesse comum aos municípios da RMG com exceção do transporte coletivo, o que não é um caso exclusivo da RMG. Segundo Azevedo e Guia (2004), Goiás foi um dos poucos estados que visaram definir funções de interesse comum, porém transporte urbano e sistema viário são vistos como prioridades perante as demais funções. O mesmo é visível nos estados de Amazonas, Ceará, Minas Gerais, São Paulo, Paraná e no Distrito Federal.

Considerações Finais

Em breve pesquisa em diferentes endereços eletrônicos sobre o Grupo Odilon Santos, holding de empresas de transporte e indústrias que tem atuado há mais de 50 anos no território goiano, temos uma noção da relevância em compreender que atores econômicos influenciam na tomada de decisões da RMG. O grupo detém a Rápido

Araguaia, empresa que tem consórcio com a RMTC e que detém a maior parte da rede de transporte coletivo da RMG. Curiosamente, a empresa Viação Aragarina Ltda, que pertence ao mesmo holding, realiza o transporte alternativo por meio de veículo semi-urbano no trecho de Goiânia a Inhumas cobrando o valor de R\$ 9,18, valor 200% maior que o cobrado no transporte coletivo (GOIÁS, 2015). Para Caturai não esse tipo de possibilidade inexistente, razão que pode se dever ao baixo fluxo pendular do polo metropolitano com o município. Provavelmente o custo ou lucro não atende os padrões da corporação para que uma linha que interligue a capital a esses municípios. Nota-se que a regionalização como ferramenta é protagonizada pelo Estado, através da institucionalização do ambiente metropolitano, entretanto são os atores econômicos hegemônicos que se apropriam da estrutura estatal para atingir os objetivos de seus grupos.

Na análise dos programas que o estado de Goiás tem para o desenvolvimento da RMG, é notória a preocupação com o transporte coletivo mesmo com a relevância da elaboração do Plano Diretor para o ambiente metropolitano. As demais funções públicas não são sequer mencionadas e levam pensar em uma dominância do transporte coletivo como prioridade para a integração da RMG. A centralização de empregos, estabelecimentos de educação, equipamentos e serviços de uso coletivo e comércio varejista na capital sugerem uma lógica de priorização do transporte para a drenagem de renda de municípios periféricos da RMG para a capital motivada indiretamente pela própria gestão do ambiente metropolitano. É talvez desse modo que se agrava a economia desses municípios, que apresentam dificuldades para manter o custeio e não permitir o maior investimento em serviços básicos.

A RMG apresenta um projeto de gestão compartilhada que se baseia em um modelo institucional semelhante a outros existentes na maioria dos estados brasileiros. Com base nas informações e dados apresentados no texto, concluímos que o modelo, do modo como vem sendo aplicado, é insuficiente para o proposto, o que pode ser melhorado com outras maneiras de gestão a exemplo dos consórcios públicos intermunicipais.

A institucionalização da RMG, assim como as demais regiões metropolitanas, descartou a complexidade de sua rede urbana e as dificuldades locais dos municípios para a efetivação das políticas de integração metropolitana. Por fim, apenas a constituição desses arranjos metropolitanos com resoluções próprias não resolve as disparidades entre seus municípios, como alerta Gouvêa (2005). Talvez o primeiro passo seja seguir a recomendação de Arrais (2008, p. 88) de que “ é preciso qualificar os atores, explicitando seus interesses na ‘arena regional’ de modo a desvendar o significado de sua ação, pois

disso depende a percepção do que foi, do que é e do que será uma determinada região”. Cabe a maior a compreensão desses atores e sua relação com o Estado, o maior entendimento das escalas de ação e poder que envolvem a RMG, além da consideração das disparidades locais por parte seus gestores.

Regionalization and integration: an analysis about metropolitan region of Goiania (Goiás, Brazil)

Abstract: The article approaches some conceptions about region and regionalization, and how this one, through laws and decrees, constitutes itself as a tool for the management of the territory of Brazilian Metropolitan Regions. We make a case study of the Metropolitan Region of Goiânia (RMG) in which was possible to notice that these policies are inefficient in which concern to the foreseen project in its legislation. RMG is an example of regionalization as a tool for the State once it becomes a region that keeps relations and strategic actions along economic agents for its warranty of legitimacy of power.

Keywords: Regionalization. Metropolization. Metropolitan Region of Goiânia. Integration.

Referências

ANJOS, A. F. **A dinâmica intraurbana de Goianira no contexto da Região Metropolitana de Goiânia**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

ARISTÓTELES. **A Política**. São Paulo: Nova Cultural, 2004.

ARRAIS, T. A. A cidade e a região/a cidade-região: reconhecer processos, construir políticas. **Cadernos MetrÓpole**, n. 20, 2008, p. 81-91.

_____. **A produção do território goiano: economia, urbanização, metropolização**. Goiânia: Editora UFG, 2013a.

ARRAIS et al. **Atlas das Receitas Públicas Municipais da Região Metropolitana de Goiânia**. Goiânia: FUNAPE/IESA, 2013.

AZEVEDO, S.; GUIA, V. M. **Os dilemas institucionais da gestão metropolitana no Brasil**. In.: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). **MetrÓpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE, 2004.

BRASIL. **Lei complementar nº 14, de junho de 1973**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp14.htm>. Acesso em: 02/02/2016.

_____. **Constituição Federal de 1988**. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 02/02/2016.

GEDDES, P. **Cidades em evolução**. Papirus, 1994.

GOIÁS. **Agência Goiana de Regulação Controle e Fiscalização**. Tabela de Preços de passagens da Empresa Viação Aragarina em 2015. Disponível em: <<http://www.agr.go.gov.br/post/ver/181427/tabela-de-precos-de-passagens-da-empresa-viacao-aragarina>>. Acesso em: 10 fev. 2016.

GOIÁS. Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999. **Diário Oficial do Estado de Goiás**, Goiânia, 20 jan. 2000. Disponível em: <http://www.gabinetecivil.go.gov.br/pagina_leis.php?id=7066>.

_____. *Lei complementar nº 78, de março de 2010*. **Diário Oficial do Estado de Goiás**, Goiânia, março de 2010. In: http://www.gabinetecivil.go.gov.br/pagina_leis.php?id=9457. Acesso em: 28 mai. 2014.

2009. p. 73-86.

GOUVÊA, R. **A questão metropolitana no Brasil**. FGV Editora, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo demográfico do ano 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2001.

_____. Censo demográfico do ano 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

KAYSER, B. **A região como objeto de estudo da geografia**. In: GEORGE, P. et al. A Geografia ativa. São Paulo: Difel, 1980. p. 279-321

MOURA, R. Configurações espaciais na metropolização brasileira. **Emetropolis - Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais**. Ano 4, Junho 2013 . p. 29-39.

PINTO, José Vandério Carvalho. Periodização de Aparecida de Goiânia: da forma embrionária às novas funcionalidades no espaço fragmentado. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 29, n. 1, p. 87-106, 2009.

PIQUET, R. **Indústria e território no Brasil contemporâneo**. Garamond Universitaria, 2007.

RIBEIRO, A. C. T. Regionalização: fato e ferramenta. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (Org.). **Brasil, século XXI – por uma nova regionalização?**. Agentes, processos e escalas. São Paulo: Max Limonad, 2004b. p. 194-212.

SANTOS, Milton. **Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **Técnica, espaço, tempo**. São Paulo: Hucitec, v. 3, 1994.

SANTOS, Milton. SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SPINK, P. K.; TEIXEIRA, M. A. C.; CLEMENTE, R. Governança, governo ou gestão: o caminho das ações metropolitanas. **Cadernos Metrópole**, v. 11, n. 22, 2009.

Sobre o autor

Bruno Carneiro de Oliveira -   mestre em Geografia pela Universidade Federal de Goiás.

Recebido para avalia o em abril de 2017

Aceito para publica o em junho de 2017