



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UnB
FACULDADE UnB PLANALTINA - FUP

CID ÁRLEY NERES DE SOUSA

**ANÁLISE COMPARATIVA DAS CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE
BRASÍLIA COM O POLO METROPOLITANO DA REGIÃO INTEGRADA DE
DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL: CENSO 2010**

PLANALTINA – DF

2016

CID ÁRLEY NERES DE SOUSA

**ANÁLISE COMPARATIVA DAS CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE
BRASÍLIA COM O POLO METROPOLITANO DA REGIÃO INTEGRADA DE
DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL: CENSO 2010**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de
Gestão Ambiental, como requisito parcial à obtenção do
título de bacharel em Gestão Ambiental.

Orientador: Dr. Rômulo José da Costa Ribeiro

PLANALTINA – DF

2016

FICHA CATALOGRÁFICA

SOUSA, Cid Árley Neres de

Análise Comparativa das Características Sociodemográficas de Brasília com o Polo Metropolitano aa RIDE-DF: Censo 2010. / Cid Árley Neres de Sousa. Planaltina – DF, 2013. Número de páginas 45f.

Monografia – Faculdade UnB Planaltina, Universidade de Brasília.

Curso de Bacharelado em Gestão Ambiental.

Orientadora: Prof. Dr. Rômulo José da Costa Ribeiro.

1 - RIDE-DF. 2 – Sociodemografia. 3 - Polo Metropolitano de Brasília. 4 - Censo 2010. I - Sociodemografia de Brasília, II – Sousa, Cid Árley Neres de.

CID ÁRLEY NERES DE SOUSA

ANÁLISE COMPARATIVA DAS CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE
BRASÍLIA COM O POLO METROPOLITANO DA REGIÃO INTEGRADA DE
DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL: CENSO 2010

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Gestão Ambiental, como
requisito parcial à obtenção do título de bacharel em Gestão Ambiental.

Banca Examinadora:

Planaltina-DF, 09 de junho de 2015.

Dr. Rômulo José da Costa Ribeiro – UnB/*Campus* Planaltina

Dr. José Vicente Elias Bernardi – UnB/*Campus* Planaltina

Dr. Tamiel Khan Baiocchi Jacobson – UnB/*Campus* Planaltina

DEDICATÓRIA

Aos meus pais Benigna N. da Silva e Onofre N. Flores, pelo amor, confiança, sabedoria e apoio a mim dedicados por toda a minha vida, dedico este trabalho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por ter me dado o dom da vida e a oportunidade, força e ajuda para concluir este trabalho.

Agradeço a todos que de alguma forma contribuíram para que hoje eu esteja concluindo meu bacharelado em Gestão Ambiental. Entre todas essas pessoas quero agradecer a minha família em especial meus pais Benigna Neres da Silva e Onofre Neres flores por todo apoio, amor e dedicação a mim.

Gostaria de agradecer ao meu professor e orientador Dr. Rômulo José da Costa Ribeiro que me guiou desde o início deste trabalho até o fim do mesmo, ajuda essa importantíssima, pois sem a qual não conseguiria os resultados que aqui apresento.

Por fim quero agradecer todos meus colegas de graduação, em especial meus amigos Douglas Fernandes e Renato Ferreira.

RESUMO

ANÁLISE COMPARATIVA DAS CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE BRASÍLIA COM O POLO METROPOLITANO DA RIDE-DF: CENSO 2010

Desde o início do século XX o Brasil vem mudando sua base social, deixando de ser uma sociedade basicamente rural e agrária e tornando-se urbana com predominância econômica da indústria e do setor de serviços. Dentro deste contexto aparece a RIDE-DF. Essa região abrange 19 (dezenove) municípios do Estado de Goiás e outros 3 (três) de Minas Gerais. De acordo com o Ministério da Integração Nacional (MIN) a Região Integrada estudada tem por competência, ou seja, objetivo de criação, articular, harmonizar e viabilizar ações administrativas entre os estados a ela pertencentes bem como com a União. Desde antes de sua criação região já era objeto de estudo sociodemográfico, se na época deste estudo a preocupação já existia, quanto mais hoje, devido às mudanças significativas físicas, estruturais e demográficas. A partir disso, os Censos aparecem com uma gama de informações que necessitam ser interpretadas e colocadas em prática. Este estudo fará uso do censo de 2010 para posteriores análises e interpretações. Assim, objetivo deste trabalho é analisar a estrutura sociodemográfica de Brasília e das cidades ao seu redor. Em meio as diversas características encontradas da RIDE-DF, a taxa de crescimento populacional dos municípios da RIDE-DF é bastante significativa, tendo como principais destaques as cidades de Planaltina, Luziânia e Cristalina. Após surgimento de Brasília, é notória a elevada taxa de crescimento populacional da maioria das cidades, principalmente Planaltina, Luziânia e Cristalina. Esse elevado crescimento populacional em pouco período de tempo acarreta em diversos problemas urbanos e ambientais. Não se pode ignorar o crescimento populacional de nenhuma cidade. É importante conhecer e monitorar esse avanço, principalmente quando essas estão ligadas a uma metrópole como Brasília. Questões problemas como saúde e trânsito dependem dessas informações para que políticas de infraestrutura possam ser estabelecidas de maneira mais efetivas e minimizem as consequências desse crescimento.

Palavras-chave: *RIDE-DF, Sociodemografia, Polo Metropolitano de Brasília, Censo 2010.*

ABSTRACT

COMPARATIVE ANALYSIS OF BRASILIA SOCIODEMOGRAPHIC FEATURES WITH POLO METROPOLITAN THE RIDE-DF: CENSUS 2010

Since the early twentieth century Brazil is changing its social base, no longer a basically rural and agrarian society and becoming urban with economic dominance of industry and service sector. Within this context is the RIDE-DF. This region covers nineteen (19) municipalities of the state of Goiás and the other three (3) of Minas Gerais. According to the Ministry of National Integration (MIN) Integrated region studied has the competence, ie, purpose of creation, articulate, harmonize and facilitate administrative actions between the states belonging to it as well as with the Union. Since before its creation region was already sociodemographic study object, if at the time of this study concern existed, the more today due to significant physical changes, structural and demographic. From this, the Census appear with a range of information that need to be interpreted and put into practice. This study will make use of the 2010 census for further analysis and interpretation. So aim of this study is to analyze the socio-demographic structure of Brasilia and the cities around them. Among the various features found the RIDE-DF, the population growth rate of the municipalities of the RIDE-DF is quite significant, the main highlights of the city of Planaltina, Luziânia and Cristalina. After emergence of Brasilia, is notoriously high population growth rate in most cities, especially Planaltina, Luziânia and Cristalina. This high population growth in a short period of time brings in several urban and environmental problems. One can not ignore the population growth of any city. It is important to know and monitor this progress, especially when these are linked to a city like Brasilia. Issues such as health problems and traffic depend on this information for infrastructure policies can be made more effective and minimize the consequences of this way growth.

Keywords: RIDE-DF, Sociodemography, Brasilia Metropolitan Center, 2010 Census.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de localização da RIDE-DF tendo como referência o território brasileiro.....	14
Figura 2. Níveis de integração à dinâmica da metropolização da RIDE-DF com o Polo, Brasília, ao centro.	26
Figura 3. Quadro resumo do método aplicado no presente estudo, destacando as 3 principais fases.	27
Figura 4. Taxa de crescimento populacional das cidades da RIDE-DF.....	28
Figura 5. Distribuição da dispersão da Taxa de Crescimento Anual e Distância a Brasília.....	29
Figura 6. Distribuição da migração do município de Planaltina-GO	32
Figura 7. Percentual de moradores de Planaltina com local de trabalho no Distrito Federal.....	33
Figura 8. Contribuição das Unidades Federativas com a população do município de Cristalina.....	34
Figura 9. Pirâmide etária de Planaltina	35
Figura 10. Pirâmide etária de Luziânia.....	35
Figura 11. Pirâmide etária de Cristalina	36
Figura 12. Pirâmide etária de Brasília.....	36

Figura 13. Renda per capita das cidades pertencentes à RIDE-DF a fim de comparação entre o DF e as cidades do entorno..... 37

Figura 14. Porcentagem de domicílios com coleta e tratamento de esgoto nas três cidades com maior crescimento populacional na RIDE-DF.....38

LISTA DE SIGLAS

- RIDE-DF** - Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal;
- MIN** - Ministério da Integração Nacional;
- AMB** - Área Metropolitana de Brasília;
- IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;
- TCP** - Taxa de Crescimento Populacional;
- PMAD** - Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios;
- SUDECO** - Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste.

SUMÁRIO

RESUMO.....	vi
ABSTRACT.....	vii
LISTA DE SIGLAS.....	x
1 - INTRODUÇÃO.....	12
1.1 ÁREA DE ESTUDO.....	15
1.2 - HIPÓTESE E OBJETIVOS	17
1.2.1 - HIPÓTESE	17
1.2.2 - OBJETIVO GERAL.....	17
1.2.3 - OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	17
2 - REFERENCIAL TEÓRICO	18
3 - MATERIAL E MÉTODOS	22
4 - RESULTADOS E DISCUSSÃO	28
5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	39
6 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41

1 - INTRODUÇÃO

Instituída oficialmente pela lei complementar nº 94 de 19/02/1998, a Região Integrada de Desenvolvimento Do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF) é composta atualmente por 22 municípios mais o Distrito Federal (SUDECO, 2015). A RIDE-DF abrange 19 municípios do Estado de Goiás e três de Minas Gerais.

Os municípios do Estado de Goiás pertencem à Mesorregião do Leste Goiano, em geral tipificados pelo status de entorno de Brasília, embora uma parte deles encontre-se oficialmente na Microrregião segundo a classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

De acordo com o Ministério da Integração Nacional (MIN), a Região Integrada tem por competência articular, harmonizar e viabilizar ações administrativas entre a esfera nacional (União) o Distrito federal e os estados de Minas Gerais e Goiás (MIN, 2015).

Porém, para que este objetivo seja alcançado, é necessário que se conheça os aspectos sociodemográficos que compõem a área de estudo, pois sem o devido conhecimento acerca do que se administra, dificilmente serão tomadas ações com eficiência em diversos setores ligados à sociedade, como por exemplo, políticas públicas.

O ponto de partida para compreender a RIDE-DF deve remontar ao conjunto de esforços que, desde a década de 1960, procuram abordá-la pelo ângulo da interação entre o projeto executado de criação da nova capital e seus impactos regionais (GUIMARÃES E LEME, 2008).

Antes de ser instituída como Região Integrada, esta unidade foi e é objeto de planos e programas que assumiam sua problematização com o aglomerado urbano (GUIMARÃES E LEME, 2008). Devido às mudanças significativas físicas, estruturais e demográficas essa preocupação acentua-se a cada ano.

Segundo Guimarães e Leme (2008) é necessário entender o meio para aumentar as chances de tomar decisões acertadas, assim, a estatística como ferramenta para o processo de tomada decisão é grande aliada, pois a mesma nos orienta na criação de políticas públicas (IGNÁCIO 2010)

Os Censos são uma gama de informações que necessitam ser interpretadas e colocadas em prática. Segundo Ignácio (2010), Censos

demográficos auxiliam ao governo a entender melhor sua população e a organizar seus gastos com saúde, educação, saneamento básico, infraestrutura.

Segundo Oliveira e Simões (2005), em sua grande história, o IBGE já elaborou e produziu um conjunto significativo de pesquisa a respeito de diversas características da população. Oliveira e Simões (2005) ressaltam que entre todas as pesquisas realizadas pelo órgão estatístico, o Censo é o eixo de referência de todas as demais.

Segundo Rios Neto e Riani (2004), a preocupação fundamental no estudo demográfico é como seu crescimento ocorre e em que tamanho isso acontece. É importante investigar de que modo cada a sociedade pode ser afetada por tais mudanças populacionais.

A partir da delimitação de espaço de estudo, o censo de 2010, usado no presente estudo, é completo e rico com relação às informações e a partir dele podemos entender melhor a estrutura sociodemográfica da RIDE -DF, fato esse importantíssimo para melhorias administrativas da área de estudo abordada.

Segundo Ribeiro et al (2014), por possuir um centro de poder econômico, social e político as metrópoles possuem uma posição muito importante no entendimento dos grandes aglomerados urbanos. Com a área metropolitana de Brasília não é diferente.

Dentro de sua estrutura, espaços como esses (RIDE-DF) apresentam uma hierarquização, já que são aglomerados com concentração de poder econômico, social e cultural que não se distribui homogeneamente nos municípios pertencentes a esse conjunto.

A construção, modificação ou crescimento do espaço urbano gera muitos desafios e provoca inquietações nos mais variados ambientes e escalas (MATA, 2014). Uma das informações que pode ser filtrada dos censos está relacionada ao crescimento populacional.

Entre todas as dificuldades de gestão populacional, controlar, acompanhar e gerir o avanço da taxa de crescimento populacional é desafiador. Esse dado é importante pois diversos problemas podem surgir advindos do aumento ou redução da taxa de crescimento da população (MOURA e TEIXEIRA, 1997).

Como exemplo de problemas advindos da variação da estrutura populacional de algum lugar podemos citar a problemática da distribuição de saneamento básico às novas residências que surgem.

O desenvolvimentismo foi o fator ideológico essencial para a transferência da capital brasileira (OLIVEIRA NETO, 2010). O surgimento do Distrito Federal, como nova capital do Brasil na década de 1960, não pode ser ignorado como um fator determinante na alteração da estrutura sociodemográfica das cidades ao seu redor. Sua importância política e econômica é de grande relevância e pode afetar, até mesmo de maneira contínua, as cidades de seu entorno.

Existe um debate relacionado ao crescimento populacional, natalidade e mortalidade, bem como outras características sociodemográficas que vêm modificando as estruturas populacionais (VASCONCELOS e GOMES, 2012).

Este debate traz a necessidade de entender o comportamento das populações para que assim se possam fazer projeções, bem como organizar o modo de vida para que os grupos sociais pertencentes à população afetada por suas próprias características possam viver com mais qualidade.

O Brasil está saindo de uma estrutura etária jovem para uma estrutura adulta e caminha para uma estrutura etária envelhecida (ALVES e CAVENAGHI, 2012). Esse, entre outros fatos, faz necessário novos estudos sobre a população bem como apontar como essas populações podem se reorganizar ou até mesmo se redistribuir para que a mesma não entre em colapso.

Segundo Osório (2005), algumas características do modelo atual de gestão são executadas de modo equivocado, fatos esses que evidenciam as justificativas científicas da necessidade contribuição para uma análise das características sociodemográficas da RIDE-DF bem como suas contribuições para qualidade de vida da população dessa região.

Sendo assim, este trabalho irá contribuir para conhecer como funciona, no âmbito sociodemográfico de algumas cidades, a dinâmica demográfica na RIDE-DF, bem como a participação do polo metropolitano nesse cenário.

As populações, em especial grandes metrópoles, necessitam de estudo. É preciso entender a dinâmica da população, organizá-la e fazer projeções para planejamentos mais eficientes de ordenamento territorial, dentre outras ferramentas que auxiliam em fatores que contribuem com as condições de vida da população.

O crescente processo de urbanização brasileira, coloca as cidades como organismos centralizadores e produtores de intensas desigualdades sócio-territoriais (GENOVEZ, 2002). Isso ocorre pelo fato de que, e não somente isso,

as características populacionais não são estudadas de maneira adequada e muito menos entendidas de modo eficaz e eficiente.

Em uma população que a desigualdade social é visível, não se pode afirmar que esta possui nível de condição de vida satisfatório, pois existem grupos sociais que são submetidos a condições desfavoráveis a esse importante fator da sociedade.

A população da RIDE-DF se assemelha bastante como essa realidade brasileira. Assim, este estudo atuará como uma ferramenta importante de auxílio para a diminuição dos problemas sociais citados, e como tendência, aumentando as condições de vida da população englobada pela RIDE.

No mundo atual, pensar em contribuição científica e social é importante para reverter o cenário atual em que se encontra os grandes centros populacionais e seu entorno.

Trânsitos caóticos, filas enormes, cidades sem infraestrutura e saneamento básico são um dos vários problemas existentes na sociedade atual. Auxiliar a mudar esse cenário ou até mesmo somente contribuir para o seu entendimento ajudará não somente a diversas populações da RIDE-DF, mas também a minha própria condição e qualidade de vida. Assim objetivo deste trabalho é analisar a estrutura sociodemográfica das cidades da RIDE-DF.

1.1 – ÁREA DE ESTUDO

A área deste estudo situa-se na região Centro-Oeste. A região possui uma área de 2.481.508,743 Km² (IBGE 2010). Essa área essa abrange os estados do Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais. Sendo assim os municípios pertencentes à Região em questão são: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa, Buritis, Cabeceira Grande e Unaí mais o Distrito Federal. A **Figura 1** apresenta a localização da região tendo como referência o Brasil.

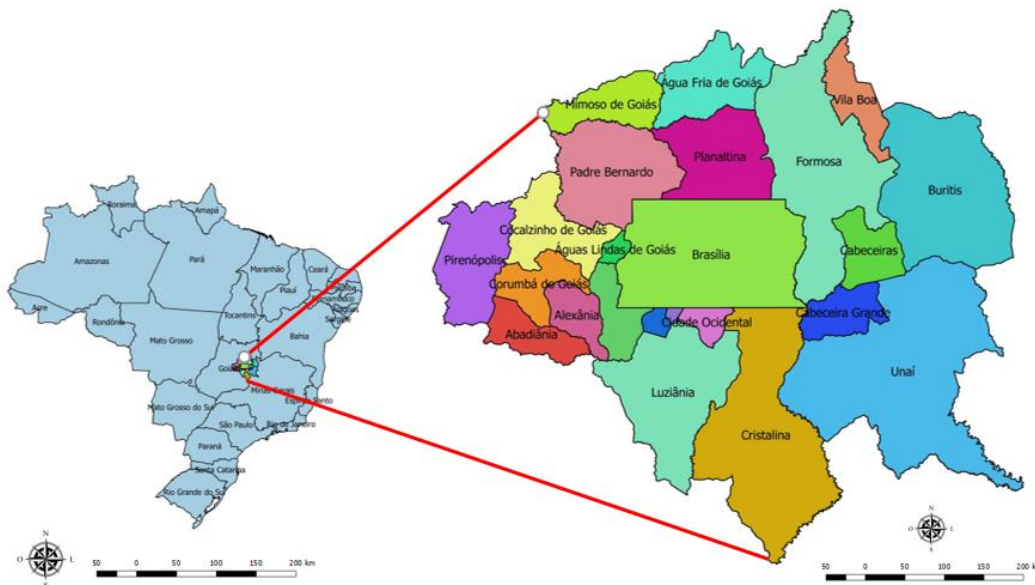


Figura 1. Mapa de localização da RIDE-DF tendo como referência o território brasileiro.
 FONTE: Elaboração própria.

A RIDE-DF possui 1.156.783 habitantes (IBGE 2010), Luziânia com 174.531 habitantes, Águas Lindas com 159.378 habitantes e Valparaíso com 132.982, são as cidades com maior número de pessoas (IBGE 2010). A Tabela 1 apresenta os dados de número de habitantes de todas as cidades pertencentes à RIDE-DF.

Nº	UF	MUNICÍPIO	ÁREA (km ²)	POPULAÇÃO (2010)
1	GO	Abadiânia	1.045,126	15.757
2	GO	Água Fria de Goiás	2.029,45	5.090
3	GO	Águas Lindas de Goiás	188.384	159.378
4	GO	Alexânia	847.893	23.814
5	GO	Cabeceiras	1.127,604	7.354
6	GO	Cidade Ocidental	389.920	55.915
7	GO	Cocalzinho de Goiás	1.789,039	17.407
8	GO	Corumbá de Goiás	1.061,954	10.361
9	GO	Cristalina	6.162,056	46.580
10	GO	Formosa	8.811,782	100.085
11	GO	Luziânia	3.961,118	174.531
12	GO	Mimoso de Goiás	1.386,914	2.685
13	GO	Novo Gama	194,148	95.018
14	GO	Padre Bernardo	3.138,860	27.671
15	GO	Pirenópolis	2.205,008	23.006
16	GO	Planaltina	2.538,196	81.649
17	GO	Santo Antônio do Descoberto	944.046	63.248
18	GO	Valparaíso de Goiás	60.525	132.982
19	GO	Vila Boa	1.060,170	4.735
20	MG	Buritis	5.225,179	22.737
21	MG	Cabeceira Grande	1.031,313	6.453
22	MG	Unai	8.447,098	77.757
23	DF	Brasília	5.787,784	2.570,160

Tabela 1. Cidades pertencentes à RIDE-DF com seus respectivos valores de área e número de habitantes. FONTE DE DADOS: IBGE 2010.

1.1 - HIPÓTESE E OBJETIVOS

1.1.1 - HIPÓTESE

Tendo como pressuposto de que os polos metropolitanos atuam como protagonistas nas estruturas sociodemográficas dos aglomerados urbanos, a hipótese do referente estudo é de que o Distrito Federal tem alguma influência direta na estrutura demográfica das cidades da RIDE-DF.

1.1.2 – OBJETIVO GERAL

O objetivo deste trabalho é analisar a estrutura sociodemográfica das cidades da RIDE-DF.

1.1.3 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Verificar a influência no crescimento populacional da capital nas cidades ao seu redor;
 - Analisar os resultados das taxas de crescimento populacional das cidades que obtiverem destaque neste dado;
 - Calcular a taxa de crescimento populacional dos municípios pertencentes à RIDE-DF em um período de 40 anos (1970-2010);
 - Comparar as cidades que obtiverem o crescimento populacional em destaque com relação as demais;
 - Calcular o nível de correlação do Distrito Federal com os municípios da RIDE-DF levando em consideração a taxa de crescimento populacional e o nível de integração destes;
- Calcular a correlação entre o Distrito Federal e os municípios da RIDE-DF levando em consideração a taxa de crescimento populacional e a distância dos mesmos de Brasília
- Elaborar Pirâmides etárias das cidades que obtiverem maior crescimento populacional.

2 – REFERENCIAL TEÓRICO

Desde o início do século XX o Brasil vem mudando sua base social, deixando de ser uma sociedade basicamente rural e agrária e tornando-se urbana com predominância econômica da indústria e do setor de serviços (ALVES e CAVENAGHI, 2012).

Essa mudança na sociedade se reflete em seus números sociodemográficos que certamente se alteraram e devem ser estudados e entendidos de maneira diferente para que sua dinâmica não comprometa seu bom funcionamento, o que vem acontecendo, principalmente nas grandes metrópoles.

A população brasileira atingiu o máximo de crescimento nas décadas de 1950 e 1960, cresceu quase 20 vezes entre 1872 e 2010 e deve continuar a crescer lentamente até 2030, para só a partir disso começar a fazer uma transição para o decréscimo (ALVES e CAVENAGHI, 2012).

O estudo de Rios Neto e Riani (2004) afirma que além da preocupação com o tamanho e crescimento da população, é de fundamental importância estudo da composição da população por idade e sexo.

A situação populacional citada nos mostra a complexidade da dinâmica do crescimento populacional e a importância do seu monitoramento bem como o meio ambiente. Segundo Hogan (2007) cidades que não conhecem, e não acompanham a dinâmica das características, bem como não fazem projeções futuras, tendem a ter grandes dificuldades e problemas.

Existem diversas características sociodemográficas ligada às sociedades, devemos entender, assim como estas, influenciam em todo o sistema. A importância desse entendimento pode ser explicada, pois, segundo a teoria da transição demográfica, o crescimento econômico e o processo de modernização das sociedades, proposta no início das décadas do século XX, estaria nas mudanças das taxas de natalidade e mortalidade (VASCONCELOS e GOMES 2012). Assim, tais mudanças na estrutura populacional têm de ser acompanhadas e entendidas.

Além de outros diversos problemas importantes que devem ser estudados e minimizados na atual sociedade econômica e social, a divisão de classes é visível e difícil de ser controlada.

Na capital brasileira, a estrutura populacional começou a ganhar seus primeiros traços desde a sua criação, visto que, segundo Alves (2005), a implantação da nova capital do Brasil no Centro-Oeste significou um novo polo de conquistas e desenvolvimento no local a qual passaria a ter mais comunicações com as demais regiões do país. Levando em consideração este novo cenário causado por sua própria criação, fica evidente que mudanças em seus variados níveis ocorreriam na região.

Não diferente de outras regiões metropolitanas, Brasília, com o rápido crescimento de sua população urbana (RUFINO, 2016), apresenta um grande aglomerado populacional, o qual pode facilmente ser observado no seu trânsito em horários de pico na região.

O acelerado processo de urbanização no Brasil, muito superior aos países desenvolvidos nesse mesmo período, foi um fenômeno, até então sem precedentes, diretamente ligado ao forte crescimento industrial e seu caráter concentrador (RUFINO, 2016).

Brasília, por se tratar da nova capital do país, em sua construção, foi dada uma atenção diferenciada com relação ao seu desenvolvimento, o que acelerou ainda mais o que já acontece de maneira natural em uma nova cidade.

Porém, Brasília não pode ser observada sozinha, sem levar em consideração as cidades de seu entorno, visto que uma cidade ou o espaço urbano é constituído pela relação de forças entre os atores sociais que o alimentam, o preservam ou o transformam de acordo com seus interesses em torno da disputa de seus objetos (NASCIMENTO, 2016). Visando um interesse em comum, no caso o desenvolvimento, foi criada a RIDE-DF.

Segundo Nascimento (2016), uma cidade não é um fragmento socioespacial independente. A fim de integrar interesses em comum como moradia, transporte, escola, saúde, em 19 de fevereiro de 1998, por meio da lei complementar Nº 94 instituiu-se a RIDE- DF.

Segundo Silva (2011) zonas metropolitanas têm aumentado sua participação na população brasileira. Notada a característica de integralidade das cidades, a RIDE-DF é uma ótima estratégia, desde que fundamentada com informações acerca de sua estrutura de maneira contínua.

Neste contexto, segundo a Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO, 2015), são considerados de interesse da RIDE os

serviços públicos comuns ao Distrito Federal, Estado de Goiás, Estado de Minas gerais e aos municípios que a ela fazem parte.

Os serviços citados estão relacionados à diversa áreas e setores públicos sendo eles:

- Infraestrutura;
- Geração de empregos e capacitação profissional;
- Saneamento básico, em especial o abastecimento de água, a coleta e o tratamento de esgoto e o serviço de limpeza pública;
- Uso, parcelamento e ocupação do solo;
- Transportes e sistema viário;
- Proteção ao meio ambiente e controle da poluição ambiental;
- Aproveitamento de recursos hídricos e minerais;
- Saúde e assistência social;
- Educação e cultura;
- Produção agropecuária e abastecimento alimentar;
- Habitação popular;
- Serviços de telecomunicação;
- Turismo; e
- Segurança pública.

Segundo Quadros (2001), na capital federal, ocorreu e ainda ocorre um processo de urbanização acelerado, tendo como uma das principais causas o crescimento meteórico de suas áreas habitáveis.

Nessas áreas de auto crescimento, faz-se necessário entender o de ordenamento urbano a fim de encontrar a melhor adaptação recíproca possível entre o espaço e a sociedade, em benefício desta. Isso é desafiador, já que, de acordo com Quadros (2001), a capital se ressentiu de procedimentos políticos, tornando-se uma cidade excludente.

Expondo ainda mais essa situação, Queiroz (2006) trata que a urbanização de Brasília se deu de forma a segregar a sociedade que nela vive. Foi criado, um centro rodeado por algumas cidades, que até 1998 eram denominadas de cidades satélites nomenclatura essa adotada até os dias atuais.

Essas cidades foram criadas para abrigar a população de baixa renda que se formava bastante próxima à área central. Contudo, o processo extrapolou

os limites do quadrilátero do DF e chegou a áreas dos estados de Goiás e Minas Gerais (QUEIROZ, 2006).

Esse fato justifica o pensamento de unificação desses centros urbanos e assim a criação da RIDE, pois não se pode desvincular tais cidades que se ligam diretamente a um mesmo centro e compartilham de mesma, se não parecida, estrutura socioeconômica.

Estudos parecidos a esses em escala nacional mostram o panorama do Brasil com relação à estrutura da população. Como exemplo, Vagetti et al (2013) aponta que no Brasil, entre 2000 e 2010, a população de idosos passou de 14 para 21 milhões. Nesse sentido, torna-se mais importante garantir que a longevidade seja acompanhada por uma melhor qualidade de vida.

Explica-se a necessidade desse acompanhamento, entre outras coisas, pela atual situação financeira do país, visto que o setor previdenciário ganha cada vez mais espaço nas contas nacionais.

Deste modo, de início, o entendimento da dinâmica sociodemográfica, como auxílio para esse problema seria de grande ajuda, para o incentivo a criação de políticas públicas realmente efetivas e funcionais.

Ao longo dos anos muitas tem sido as tentativas de conceituação do espaço, levando a cabo tanto pela geografia quanto por outras ciências afins (CATALÃO, 2010). Ora, se esse entendimento é difícil, o monitoramento desse espaço é essencial, não mais importante que os demais polos, na Capital Federal.

Para deixar essa situação ainda mais evidente, Maricato (2000) afirma que as características do Brasil urbano impõem tarefas desafiadoras, e os arquitetos e planejadores urbanos não têm conhecimento acumulado nem experiência para lidar com elas. Fato este que pode ser visto também na região metropolitana de Brasília.

3 - MATERIAL E MÉTODOS

Os censos têm oferecido as mais amplas possibilidades para os estudos de população, sua quantificação, composição, estrutura e distribuição política administrativa. Sabendo disso, foram utilizadas as informações contidas no Censo 2010 realizado pelo IBGE.

Utilizando-se de um dos valores que regem o IBGE, a transparência, a qual garante o acesso à informação, dando publicidade aos dados produzidos pela Instituição e às normas científicas adotadas sobre fontes, métodos e procedimentos, obedecendo as regras da confidencialidade dos dados individualizados (IBGE, 2015), foi possível a obtenção de dados necessários à elaboração do presente estudo.

Por meio do portal “Cidades@” disponível na página <http://www.cidades.ibge.gov.br>, foi coletado dados referentes ao número de habitantes de todas as cidades pertencentes à RIDE-DF decenalmente de 1970 até 2010. Os dados foram coletados a partir do surgimento da capital, a fim de mostrar a dinâmica das cidades pertencentes à RIDE-DF após sua criação.

As informações coletadas são de 1970 até o ano de 2010, ou seja, em um período de 40 anos, porém coletando dados apenas dos decênios desse período, tempo esse suficiente para verificar mudanças, comportamentos padrões e aspectos sociodemográficos das três cidades pertencentes à RIDE-DF que obtiveram destaque na taxa de crescimento populacional.

Sabendo disso, foi calculada a taxa de crescimento populacional de cada cidade pertencente à RIDE-DF, tendo como base a seguinte fórmula padrão em demografia:

$$Tx\ cres = \frac{População\ Final - População\ Inicial}{População\ Inicial} \times 100$$

Onde:

População Inicial = Número de indivíduos no início do período considerado (1970);

População Final = Número de indivíduos no final do período considerado (2010);

Após a realização de todos os cálculos das taxas de crescimento populacional, foi utilizado o programa Microsoft Excel 2016 para elaboração do gráfico relacionado à estatística analisada (crescimento populacional).

Foi calculado o coeficiente de correlação de Pearson entre a taxa de crescimento anual das cidades de a distância dos municípios de Brasil, já que o coeficiente de correlação de Pearson permite determinar a intensidade e a direção da relação entre duas variáveis. O Coeficiente de correlação de Pearson é dado pela equação (LEVIN, FOX, & FORDE, 2012):

$$r = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i y_i - n \bar{x} \bar{y})}{\sqrt{(\sum_{i=1}^n x_i^2 - n \bar{x}^2)(\sum_{i=1}^n y_i^2 - n \bar{y}^2)}}$$

Onde: n medidas de pontos x_i e y_i de i até n , e as médias de x e y .

Deste modo, com a correlação de Pearson, foi identificado se havia uma elevada correlação negativa perfeita dos dados ou se existe uma correlação positiva perfeita, onde a os maiores e menores valores nos mostram próximos de 1 ou -1, sendo 1 correlação positiva perfeita e -1 correlação negativa perfeita e os números próximos de 0 para nenhuma correspondência. A **Tabela 2** apresenta a legenda dos possíveis resultados obtidos nessa análise.

Coeficiente de Correlação	Direção e Intensidade da Correlação
-1,00	Correlação Negativa Perfeita
-0,60	Correlação Negativa Forte
-0,30	Correlação Negativa Moderada
-0,10	Correlação Negativa Fraca
0,00	Nenhuma Correlação
+0,10	Correlação Positiva Fraca
+0,30	Correlação Positiva Moderada
+0,60	Correlação Positiva Forte
+1,00	Correlação Positiva Perfeita

Tabela 2. Fonte: (LEVIN, FOX, & FORDE, 2012)

O Coeficiente de correlação de postos de Spearman é uma medida não paramétrica, utilizada para determinar o grau de associação entre dados ordinais, que foram classificados ou ordenados em relação a alguma característica específica (LEVIN, FOX, & FORDE, 2012).

Sabendo disso, foi utilizado os valores de integração calculados por Ribeiro et al (2014), que variam em nível hierárquico de 1 a 7, tendo Brasília um nível hierárquico 1. O Coeficiente de correlação de postos de Spearman é dado pela equação (LEVIN, FOX, & FORDE, 2012):

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum_i d_i^2}{n(n^2 - 1)}$$

Onde:

r_s = coeficiente de correlação de postos;

d = diferença no posto entre as variáveis x e y ; e

n = número total de casos.

A **Figura 2** nos mostra o nível de integração feito por Ribeiro et al (2014) em escala de muito alto (próximo de 7) a muito baixo (próximo de 1) a qual Brasília, Distrito Federal, aparece como polo metropolitano. Com esses dados juntamente com os dados da taxa de crescimento populacional e as distâncias dos municípios de Brasília foi possível calcular coeficiente de correlação de postos de Spearman. A **Tabela 3** apresenta os dados utilizados nos cálculos da correlação de Spearman.

Posição ordenada em relação ao Nível de Integração	Município	Nível de Integração	Nível de Integração com postos recalculados	Distância a Brasília
1	Luziânia	3	3	61,2
2	Novo Gama	4	3,5	42,7
3	Cidade Ocidental	4	3,5	48,5
4	Valparaíso	4	3,5	40,1
5	Águas Lindas	4	3,5	51
6	Pirenópolis	5	9,5	151
7	Unaí	5	9,5	166
8	Santo Antônio do Descoberto	5	9,5	51,8
9	Buritis	5	9,5	212
10	Alexânia	5	9,5	92,9
11	Formosa	5	9,5	79
12	Cristalina	5	9,5	133
13	Planaltina	5	9,5	58,4
14	Cocalzinho	6	16	110
15	Vila Boa	6	16	162
16	Cabeceiras	6	16	137
17	Abadiânia	6	16	121
18	Padre Bernardo	6	16	116
19	Corumbá	7	20,5	130
20	Mimoso de Goiás	7	20,5	135
21	Cabeceira Grande	7	20,5	119
22	Água Fria	7	20,5	141

Tabela 3 dados utilizados nos calculos no teste de Spearman. FONTE DOS DADOS: Ribeiro et al., (2014) e IBGE (2010).

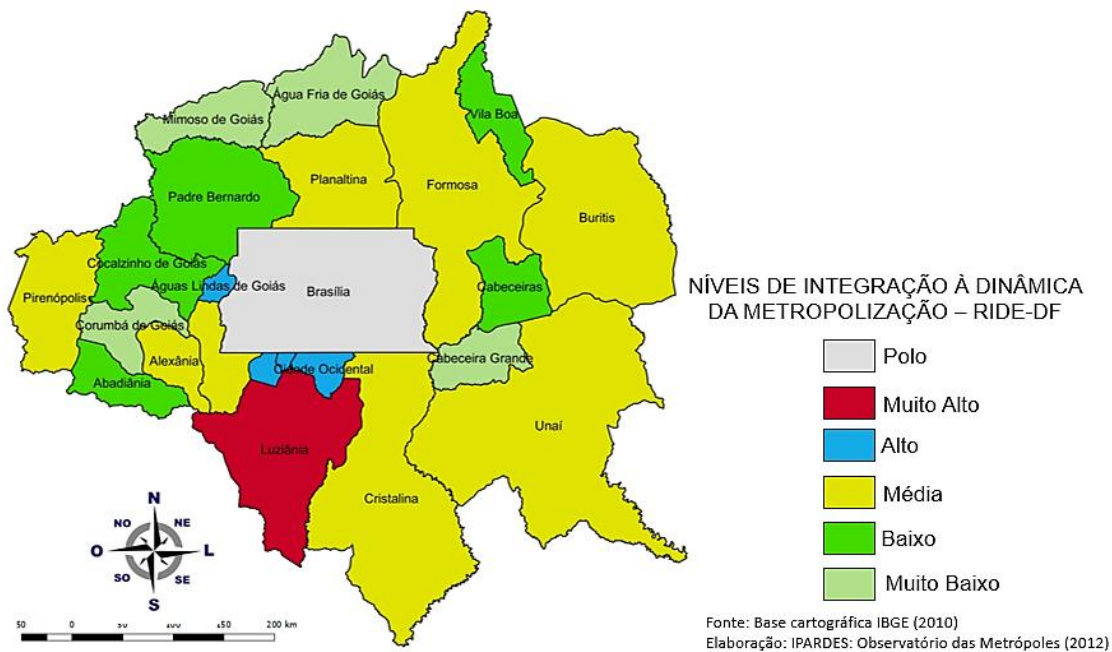


Figura 2. Níveis de integração à dinâmica da metropolização da RIDE-DF com o Polo, Brasília, ao centro. FONTE: Ribeiro et al. (2014)

Com esses resultados de correlação tanto de Pearson quanto de Spearman, foram realizadas pesquisas bibliográficas para explicar o resultado da normalização obtida e o comportamento da taxa de crescimento populacional das cidades que mais se destacaram nesse aspecto.

Foi testado a significância, para o coeficiente de correlação de Pearson, e de Spearman de forma a verificarmos que o resultado não se trata apenas de um erro amostral. Para testar essa significância das duas análises definimos duas hipóteses:

H0 = 0, hipótese nula, na qual não há correlação entre as variáveis; e

H1 ≠ 0, hipótese de pesquisa, há correlação entre as variáveis.

Por fim, disso e com finalidade de também tentar explicar o crescimento das cidades ao redor da capital bem como demonstrar a característica das cidades analisadas, foram elaboradas pirâmides etárias.

Para a discussão dos resultados foram consideradas as três cidades com maior crescimento populacional na região.

A **Figura 3** a seguir traz um resumo do método aplicado na realização do estudo referente à análise sociodemográfica da RIDE-DF. Este resumo ilustra as três principais fases do trabalho que vão desde a coleta de dados do IBGE, passando pela análise de correlação até a elaboração das pirâmides etárias das cidades com maior destaque em seu crescimento populacional.

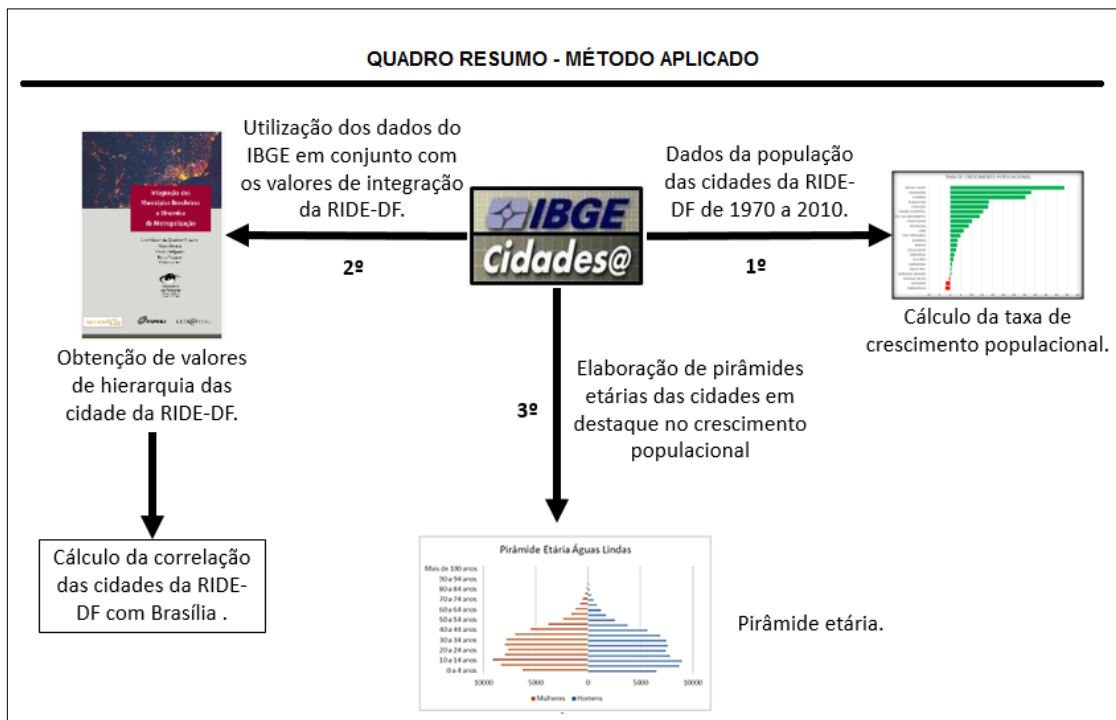


Figura 3. Quadro resumo do método aplicado no presente estudo, destacando as 3 principais fases.

4 - RESULTADOS E DISCUSSÃO

Com o intuito de observar a influência da capital nas demais cidades da RIDE-DF, para as discussões apenas os municípios pertencentes as áreas metropolitanas foram consideradas, porém não deixando de citar a RIDE-DF para parâmetro de comparação entre as cidades.

As cidades possuem diversas características próprias que as definem e as distinguem umas das outras. Entre todas as dimensões possíveis de se encontrar em uma cidade como produção, consumo, lazer, dentre outros, a dimensão espacial tem uma importância significativa no estudo do comportamento urbano e entender como toda dinâmica funciona é um dos maiores desafios atuais (RIBEIRO et al, 2014).

Em meio as diversas características da RIDE-DF, a taxa de crescimento populacional dos municípios da RIDE-DF é bastante significativa. Essa taxa é expressada pelo **Figura 4**. O gráfico aponta que Planaltina, Luziânia e Cristalina apresentaram uma taxa de crescimento populacional consideravelmente maior do que as demais, a qual Planaltina apresenta um valor de 810,04% entre os anos de 1970 a 2010.

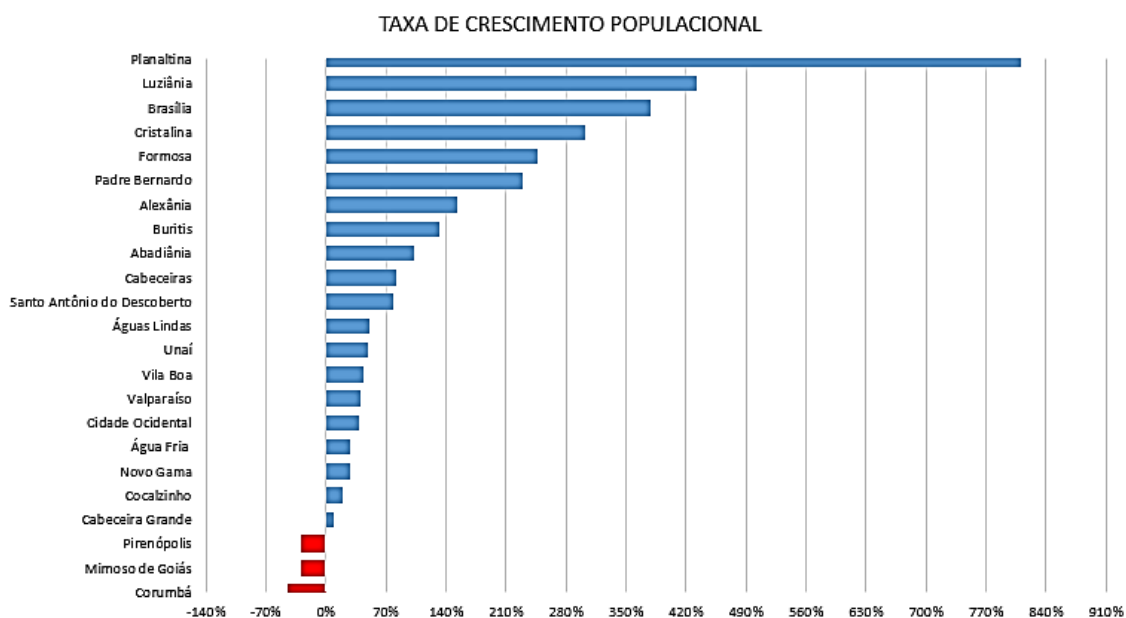


Figura 4. Taxa de crescimento populacional dos municípios da RIDE - DF em ordem do maior para a menor taxa de crescimento, onde se destaca Planaltina-GO no topo do gráfico. FONTE DE DADOS: IBGE (2010)

Nota-se também três municípios nos quais sua população vem reduzindo ao longo do tempo estudado, assim apresentando taxas de crescimento populacional negativas, sendo eles Pirenópolis (-28,25%), Mimoso-GO (-28,40), e com a menor entre todo o estudo, Corumbá (-43,81).

O crescimento negativo na cidade de Pirenópolis, por exemplo, pode, entre diversos aspectos, ser explicado pela idade do próprio município (mais de 80 anos), já que em cidades mais antigas o crescimento da população já atingiu a estabilidade.

Ao analisarmos a **Figura 5**, vemos que a intensidade é fraca (correlação de Pearson), pois os dados estão muito dispersos em relação a linha de tendência (linha vermelha), além disso, a linha de tendência indica que a direção da correlação é negativa, isto é, quanto mais distante de Brasília a tendência será que ocorra uma redução na taxa de crescimento.

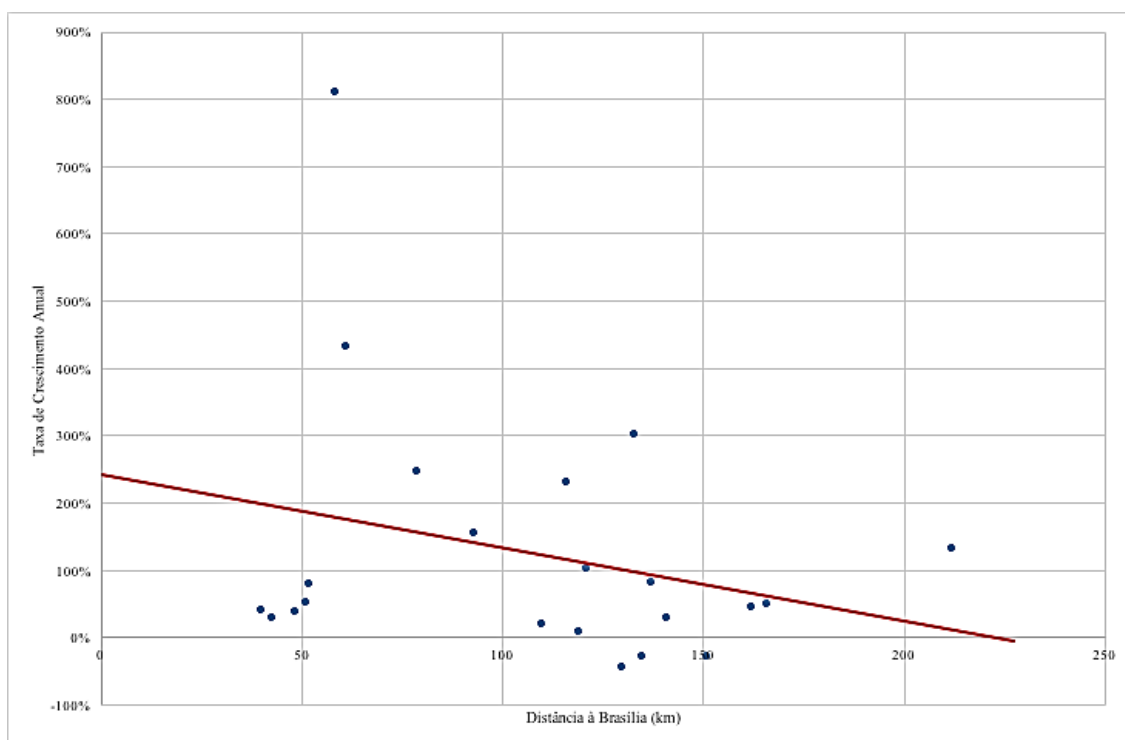


Figura 5 – Distribuição da dispersão da Taxa de Crescimento Anual e Distância a Brasília.

Ao calcularmos o coeficiente de correlação Pearson com os dados da Tabela 2, obtivemos o valor de -0,2688, que, de acordo com a (Tabela correlação distância) pode ser considerada uma correlação negativa entre fraca a moderada. A mesma análise feita para a Figura 1, cabe ao resultado obtido para o cálculo do coeficiente, apesar do resultado ser considerado entre fraco e

moderado, mostra uma tendência na redução da Taxa de Crescimento Anual à medida em que nos afastamos de Brasília.

O resultado da correlação de Pearson obtido aponta que, de maneira moderada a fraca, quando a população de Brasília cresce a população dos demais municípios tende a diminuir, quando essa taxa de crescimento populacional (TCP) de Brasília aumenta a tendência é de que a mesma taxa caia nos municípios.

Após o ajuste dos valores repetidos, pode-se calcular o coeficiente de Spearman, para o qual obtivemos o resultado de 0,6556, o que indica que qual maior o posto do Nível de Integração (isto é, menos integrado à dinâmica metropolitana é o município), maior é a distância do município a Brasília.

O resultado obtido no teste de significância de Pearson para a razão **te** foi igual a -1,248. Ao comparar com os valores tabelados para os níveis de significância de 0,05 e 0,01 e para 20 graus de liberdade, temos 2,086 e 2,845, respectivamente. Como o valor calculado (não considerando o sinal) é menor que os valores tabelados, não podemos ignorar a hipótese nula. Assim, a fraca correlação de Pearson (-0,2688) entre a taxa de crescimento anual e a distância a Brasília, não apresenta significância estatística.

Já no teste de significância de Spearman, por meio da tabela de valores críticos da correlação de Spearman, referente aos níveis de significância de 0,05 e 0,01 (a), obtivemos que, para $n = 22$, os valores de 0,428 e 0,562, respectivamente. Ambos os valores são menores que o valor calculado (0,6556), desta forma, podemos rejeitar a hipótese nula e aceitar a hipótese de pesquisa, isto é, existe relação entre as duas variáveis.

Diversos fatores podem explicar os resultados obtidos, Segundo Silva (2003) o mercado e a economia podem contribuir para o modelamento da estrutura urbana bem como sua densidade demográfica.

Brasília tem se destacado em diversos estudos como a cidade com um dos maiores custos de vida do país. Porém, a distribuição de renda na grande metrópole não acontece de maneira igualitária. Tendo em vista que as cidades possuem características dinâmicas (SILVA, 2003) estes fatos contribuem diretamente com a migração na RIDE-DF, onde a população com menor poder

aquisitivo acaba buscando locais onde pode conseguir viver e se manter economicamente saindo da capital.

A correlação moderadamente fraca negativa apresentada pode ser explicada pelo fato de que o custo de vida de Brasília é mais elevado que a dos demais municípios segundo SEABRA e AZZONI (2015). Ligado a isso, tem-se que a concentração comercial de grande parte da RIDE-DF encontra-se na capital, assim, a distribuição das atividades influencia diretamente na dinâmica populacional do local estudado.

Segundo Carvalho e Wong (2008), as transformações nas estruturas etárias alteram, de maneira óbvia, as relações intergeracionais, ou seja, a forma como se distribui a população de um município interfere em outras características do mesmo, como taxa de natalidade, taxa de mortalidade, etc.

Entender como ocorre essa distribuição nos auxilia no entendimento de um possível comportamento populacional futuro, ferramenta de extrema importância no planejamento urbano de ordenamento territorial e controle de expansão de cidades.

Considerando as três cidades com maior crescimento populacional (Planaltina, Luziânia e Cristalina) todas pertencentes à RIDE-DF, pode-se observar suas estruturas etárias para entender porque elas se destacam das demais com relação aos seus elevados números de crescimento populacional.

Observando a naturalidade dos habitantes de Planaltina-GO, pode-se notar que a grande maioria é oriunda do Estado de Goiás, 38 % (**Figura 6**), porém, o Distrito Federal contribui significativamente com a população desse município (22%).

UF de nascimento de Planaltina - GO

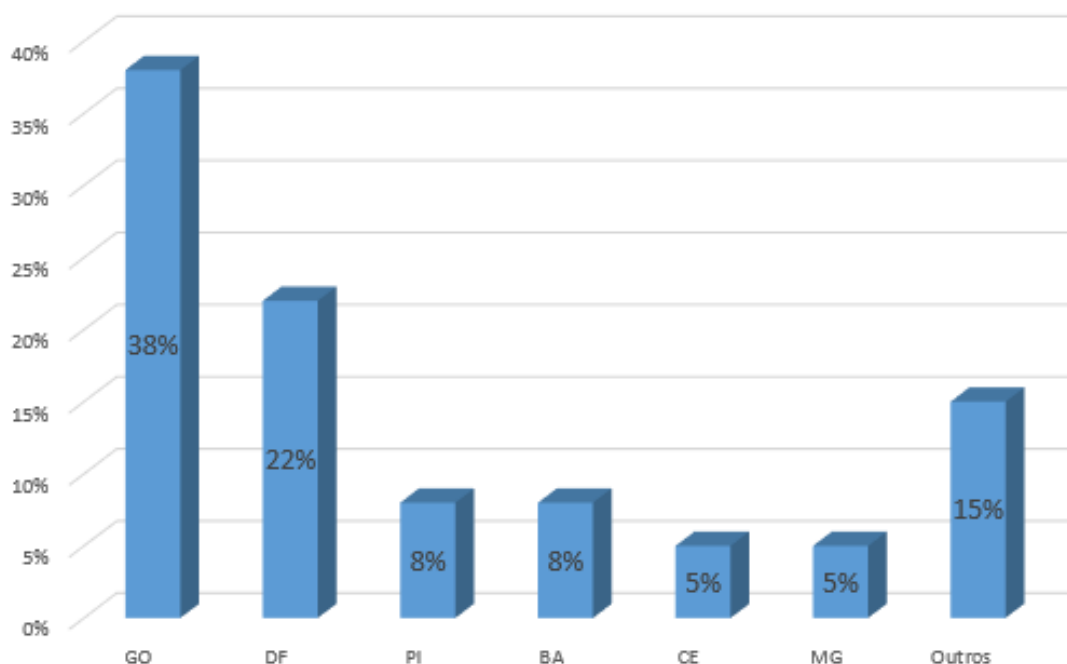


Figura 6. Distribuição da migração do município de Planaltina-GO.
FONTE: PMAD (2013)

O município de Luziânia, segundo maior em taxa de crescimento populacional estudado, tem a maioria de sua população formada por habitantes naturais do Estado de Goiás, com menos de 1/3 de sua população natural do Distrito Federal (PMAD 2013), o que aponta que Brasília, não tem contribuído, de maneira elevada, com esse crescimento.

Ainda assim a cidade de Luziânia apresenta um percentual de 30,75% de moradores com seu local de trabalho no DF, porém, comparado a outras 6 cidades, como Planaltina-GO com 69,53% é um percentual baixo, só não menor como Cristalina-GO com apenas 2,53%, assim como ilustra a **Figura 7**.

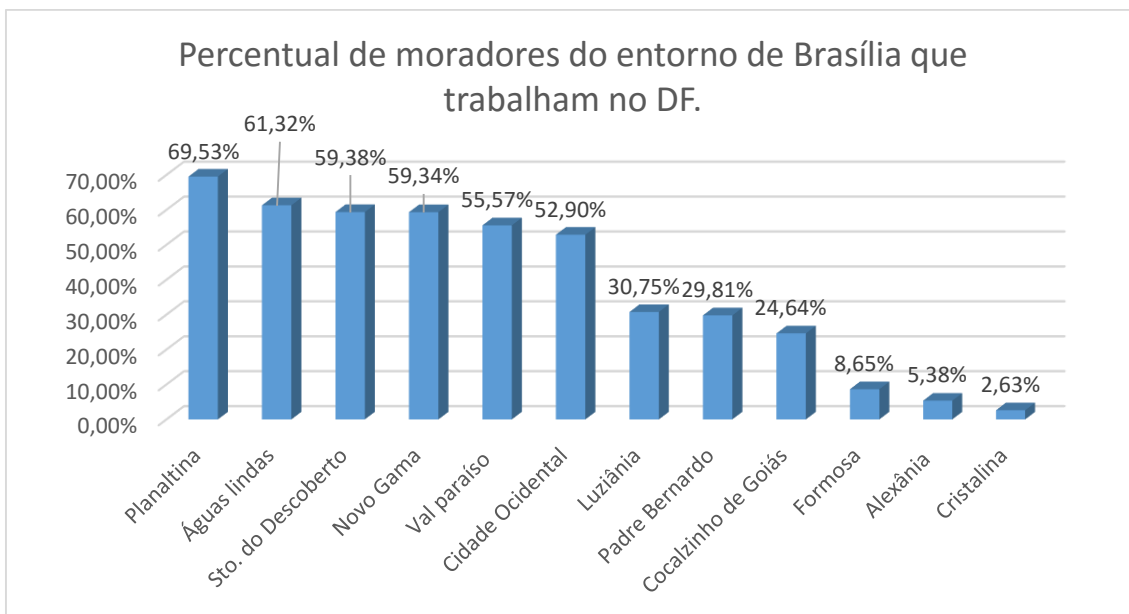


Figura 7. Percentual de moradores de Planaltina com local de trabalho no Distrito Federal. DADOS: PMAD (2013).

Contudo, quando observamos a porcentagem de moradores com local de trabalho na RA-1, Brasília, este número na cidade é ainda menor, ainda que esta RA concentre a maioria dos trabalhadores no DF de Luziânia, número inferior a 30%, assim revelando, dentre todas as cidades, Luziânia como uma das maiores com diversidade na estrutura econômica (PMAD 2013).

Cristalina, a quanto a origem de seus habitantes, com 56,99%, o Estado de Goiás é a Unidade Federativa que mais contribui com a TCP do local. Contudo, diferentemente de Planaltina o Distrito Federal contribui com apenas 8,78% de seus habitantes, **Figura 8** (PMAD 2013).

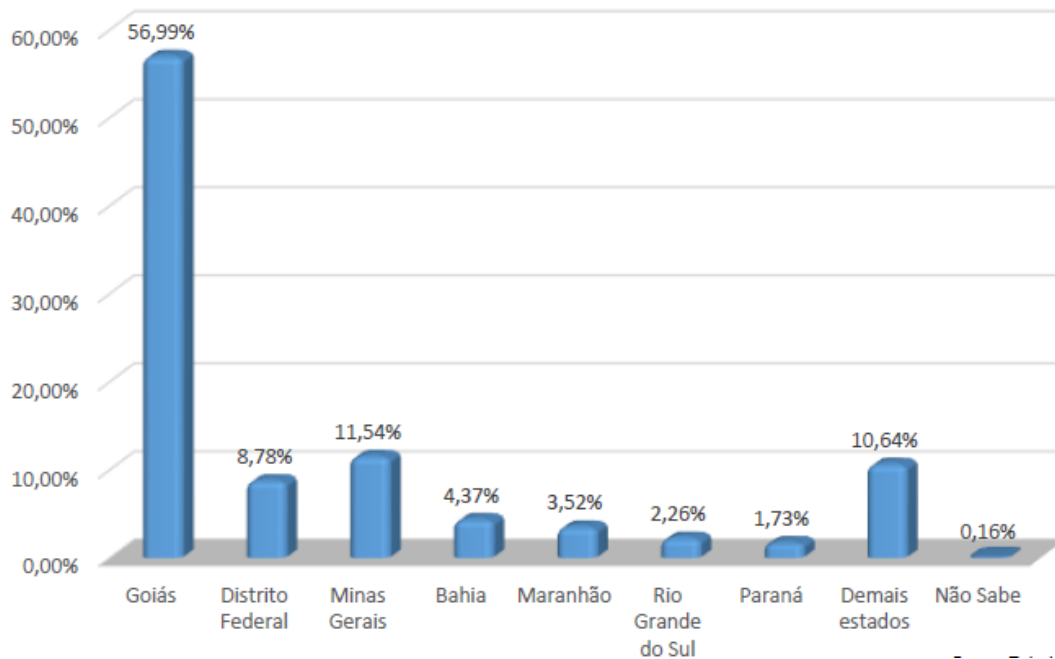


Figura 8. Contribuição das Unidades Federativas com a população do município de Cristalina.
 FONTE: PMAD (2013)

Tendo em vista algumas características que influenciam na estrutura etária das populações desses municípios, principalmente a migração, pode-se observar que apesar das peculiaridades de cada cidade, por sofrer influência da capital, as três, Planaltina, Luziânia e Cristalina apresentam estruturas semelhantes, onde a faixa central da pirâmide mostra uma densidade populacional mais elevada (**Figura 9, Figura 10, Figura 11 e Figura 12**).

O número de pessoas nas três cidades concentra-se na faixa etária de 10 a 44 anos, faixa esta considerada jovem e de grande maioria ativa em diversos aspectos como trabalho, fecundidade, etc., o que com certeza afetará nas taxas de crescimento dos próximos anos, fazendo-se necessário planejar a alocação dessas famílias futuras.

Os municípios apresentam um número muito pequeno, comparado ao número de pessoas ativas, de pessoas idosas, outro fator que aponta a contribuição de Brasília número de habitantes das cidades e estrutura das mesmas, já que jovens migraram da capital para constituir a população dessas cidades em busca de trabalho, moradia e condições de vida que os mesmos possam pagar.

As pirâmides etárias (**Figura 9, Figura 10, Figura 11 e Figura 12**) mostram todos os aspectos discutidos acerca da estrutura etária dos municípios estudados, que comparado com o Distrito Federal possui aspectos semelhantes,

porém como citado com características diferentes, já que o DF possui mais de 60% de naturais do Centro Oeste com grande contribuição da mesma (IBGE 2010) e possui uma taxa de crescimento populacional estável ao longo dos anos (IBGE 2010).

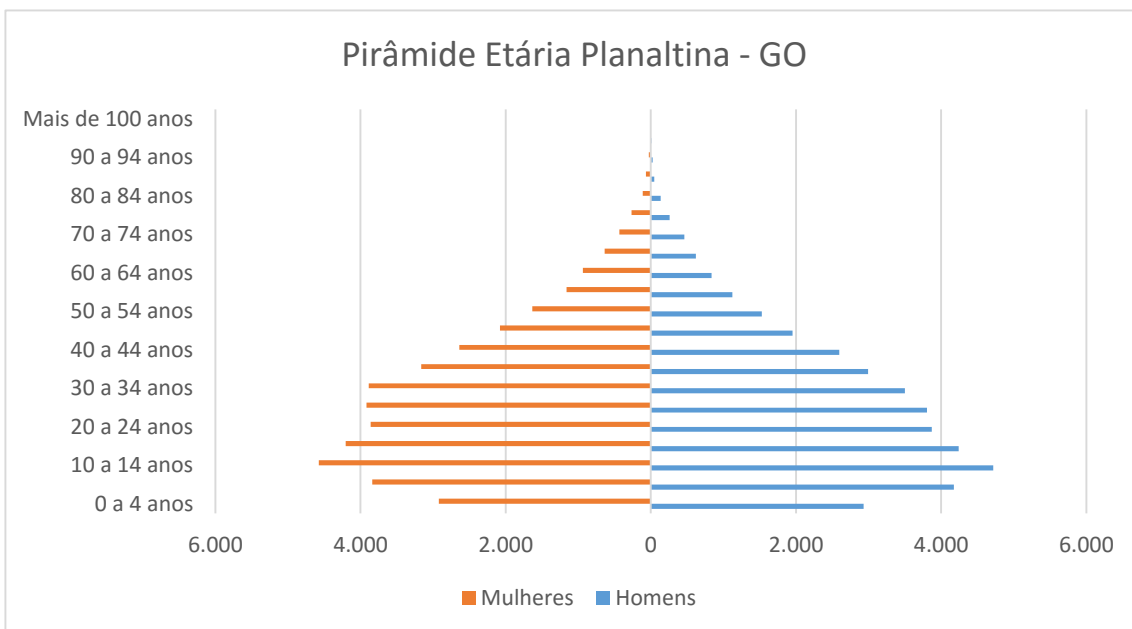


Figura 9. Pirâmide etária de Planaltina-GO, onde nota-se que a faixa central é mais densa que as demais. FONTE DE DADOS: IBGE (2010).

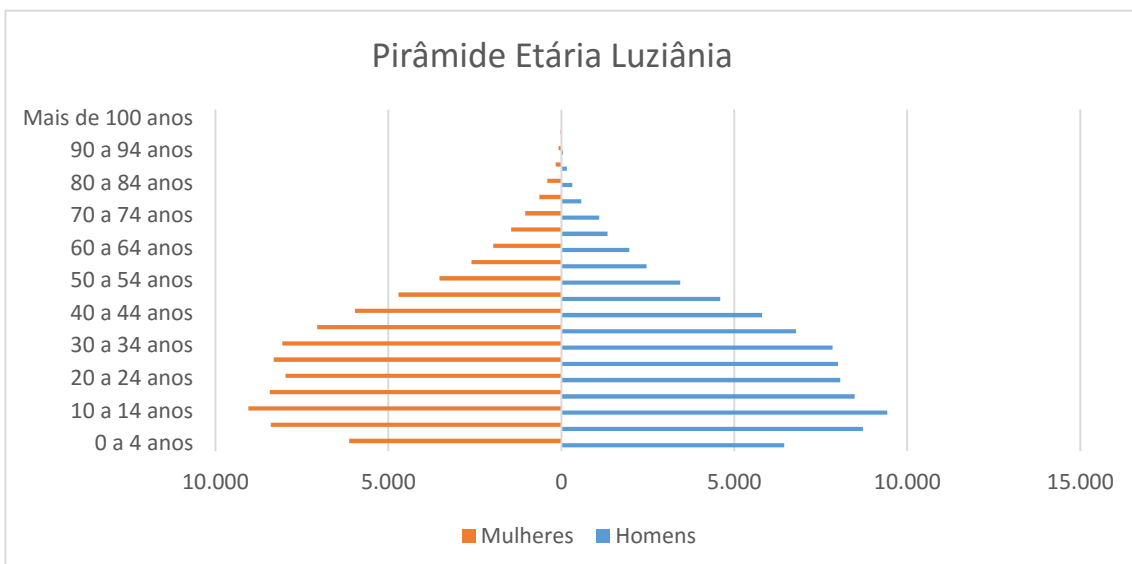


Figura 10. Pirâmide etária de Luziânia, com elevada densidade populacional na faixa central. FONTE DE DADOS: IBGE (2010).

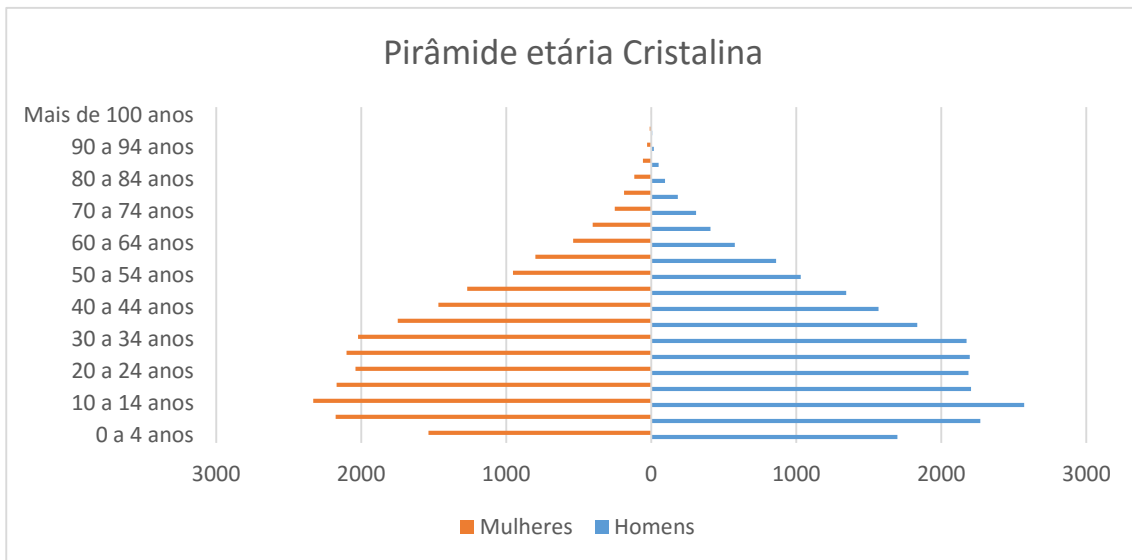


Figura 11. Pirâmide etária de Cristalina, apresentando o mesmo padrão populacional na faixa central. FONTE DE DADOS: IBGE (2010).

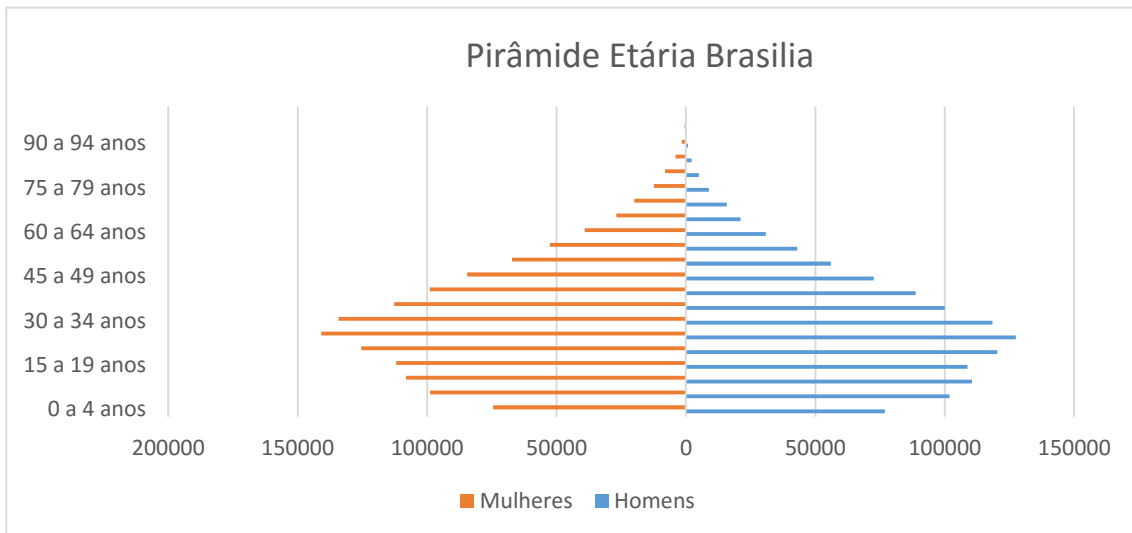


Figura 12. Pirâmide etária de Brasília, com população mais jovem na faixa central em maior número. FONTE DE DADOS: IBGE (2010).

Como consequência da população jovem e com uma renda per capita média da região do entorno 3 vezes menor que a média do Distrito Federal (amarelo) (PMAD 2013), a qual é possível ser observada no **Figura 13**, bem como a situação de cada município da RIDE-DF, levando em consideração que não podem pagar o custo de vida no Distrito Federal, a situação do saneamento básico não atende as condições mínimas.

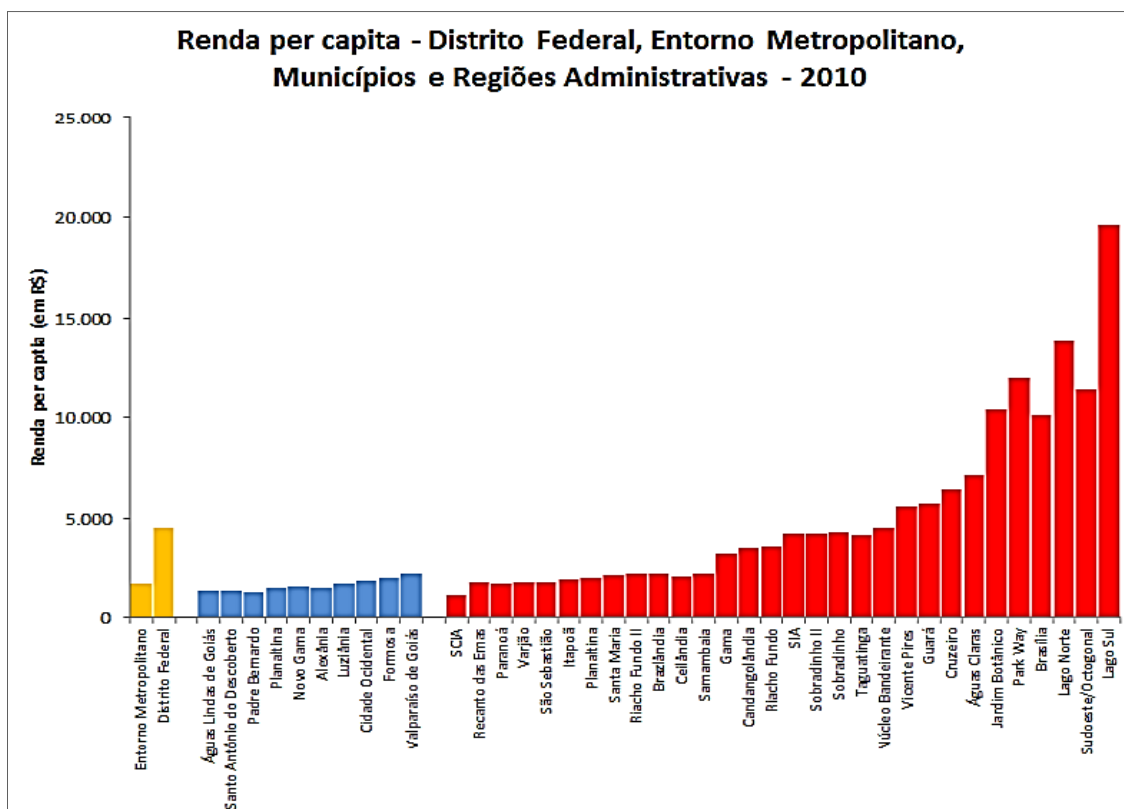


Figura 13. Renda per capita da RIDE-DF anula do Distrito Federal e do entorno.
 FONTE: PMAD (2013)

Diretamente ligado à situação econômica do local, pois, o saneamento caracteriza-se como o conjunto de ações socioeconômicas que tem por objetivo alcançar salubridade ambiental (RIBEIRO e ROOKE 2010), é de extrema importância verificar a situação nesse setor das cidades com destaque em aumento populacional na RIDE-DF.

Planaltina possui 96% de esgotamentos ligados à rede geral de esgoto e apresenta uma minoria de 4% de domicílios com o uso de fossa rudimentar ou séptica (PMAD, 2015).

Luziânia, com relação à coleta e tratamento de esgoto, apresenta uma situação precária. Com menos de 20% de seus domicílios ligados a rede geral de esgoto, a cidade encontra-se com 78,20% de suas residências contendo fossa rudimentar (PMAD, 2013).

Já o município de Cristalina tem apenas 30,18% de seus domicílios com tratamento de esgoto, muito abaixo da média da área metropolitana, deixando 69,82% de suas residências sem o tratamento (PMAD, 2013). A **Figura 14** ilustra os dados relacionados ao esgotamento das três cidades em destaque de crescimento populacional.

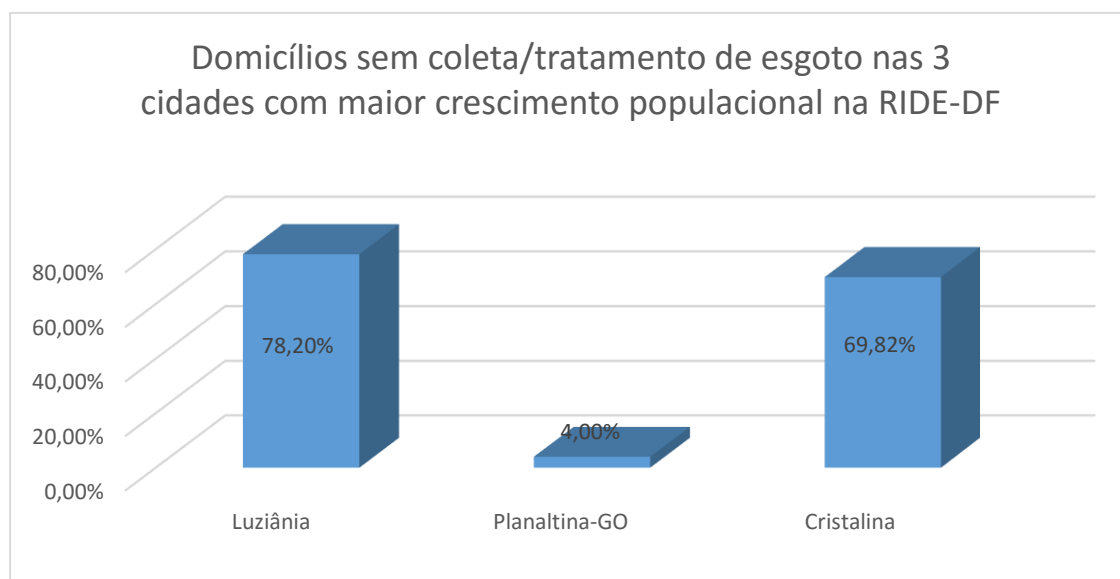


Figura 14. Porcentagem de domicílios com coleta e tratamento de esgoto nas três cidades com maior crescimento populacional na RIDE-DF. FONTE: PMAD (2013)

A grande utilização das fossas rudimentares apresentadas nos três municípios, principalmente em Luziânia, implica na contaminação do lençol freático degradando assim o ambiente aquático da região, ambiente esse que serve de abastecimento humano de muitas residências, pois muitas não estão ligadas à rede de tratamento de água, afetando diretamente a saúde dos moradores dos municípios.

Portanto, ter a maioria da população de uma cidade com características jovem e pobre pode resultar em condições precárias de vida, com relação ao saneamento básico, potencialidade de surgimento de doenças, ocupação territorial desordenada e degradação do ambiental.

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o presente estudo foi possível concluir que Brasília tem influenciado na estrutura populacional, etária e de condições de vida dos municípios em seu entorno, da RIDE-DF.

Após seu surgimento, é notória a elevada taxa de crescimento populacional da maioria das cidades, principalmente Planaltina-GO, Luziânia e Cristalina. Esse elevado crescimento populacional em pouco período de tempo acarreta em diversos problemas urbanos e ambientais.

O saneamento básico (tratamento de água, coleta e tratamento de esgoto, coleta de lixo), tem de estar presente de maneira efetiva em todos os municípios do Brasil pela lei 11.445/07. O estudo nos mostra que nessas cidades esse atendimento básico não tem sido cumprido.

Apesar de diferentes em diversos aspectos, por sofrer influência do mesmo polo metropolitano, os municípios se parecem sociodemograficamente, o que facilita o estudo e elaboração de políticas públicas, claro que obedecendo as peculiaridades de cada região.

Recebendo, também, de maneira direta as influências do Distrito Federal além dos municípios da RIDE-DF está o meio ambiente. Degradado por diversos meios, como expansão inadequada das cidades e despejo inadequado de esgoto. Diversos fatores são responsáveis pelo surgimento de doenças. De acordo com (RIBEIRO e ROOKE 2010) as condições inadequadas sanitárias, em alguns casos, aparece como causa de diversas doenças, como por exemplo a diarreia.

Segundo Pereira e Silva (2011) o ambiente físico e social mal planejado e por consequência de baixa renda apresenta condições favoráveis para disseminação de doenças.

Também ligado à degradação ambiental podemos evidenciar a supressão da vegetação, pois o crescimento populacional interfere de maneira direta nessa problemática. Visto que juntamente com a taxa de crescimento populacional cresce também o espaço urbano.

Segundo Ribeiro et al (2015) a população da RIDE-DF aumentará consideravelmente, 123%, superando 4,2 milhões de habitantes, no ano de 2023, ano este que a supressão vegetal atingirá valores negativos, porém como isso não é possível, levando também em consideração a existência de áreas de proteção ambiental, ficará em números muito baixos.

A luz desses fatos, é de extrema importância para a conservação e manutenção do meio ambiente que se façam estudos de distribuição e expansão territorial das cidades bem como seja atendido o saneamento básico nos municípios.

Não se pode ignorar o crescimento populacional de nenhuma cidade. É importante conhecer e monitorar esse avanço, principalmente quando essas estão ligadas a uma metrópole como Brasília. Questões problemas como saúde e trânsito dependem dessas informações para que políticas de infraestrutura possam ser estabelecidas de maneira mais efetivas e minimizem as consequências desse crescimento.

6 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, J. E. D.; CAVENAGHI, S. (2012). *Tendências demográficas, dos domicílios e das famílias no Brasil. Aparte Inclusão Social em Debate*. Disponível em <http://www.ie.ufrj.br/aparte/> Acesso em: 15 jan. 2015.

ALVES, Lara Moreira. “A construção de Brasília: uma contradição entre utopia e realidade”. In: Revista de História da Arte e Arquitetura. Campinas: Programa de Pós-Graduação do Departamento de História, 2005.

CARVALHO, José Alberto Magno de; WONG, Laura L. Rodríguez. *A transição da estrutura etária da população brasileira na primeira metade do século XXI*. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 24(3):597-605, mar, 2008.

CATALÃO, I. *Brasília, metropolização e espaço vivido: práticas especiais e vida cotidiana na periferia goiana da metrópole* [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010. 156 p. ISBN 978-85-7983-105-8. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.

FERREIRA, Ignez C.B. MATHIEU, Márcia R. de A. *Preservação do patrimônio e formação da área metropolitana de Brasília. 9º seminário docomomo brasil interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente*. Brasília. Junho de 2011.

GENOVEZ, Patrícia Carneiro. *Território E Desigualdade: Análise Espacial Intraurbana No Estudo Da Dinâmica De Exclusão/Inclusão Social No Espaço Urbano De São José Dos Campos*. Mestrado do Curso de Pós-Graduação em Sensoriamento Remoto, INPE, 2002.

GUIMARAES, Eduardo Nunes; LEME, Heládio José De C. *Brasília: Uma Metrópole Singular No Centro-Oeste Brasileiro*. Revista Economia Ensaios, v. 15, n. 1, 2008.

HOGAN, Daniel Joseph. Dinâmica Populacional e mudança ambiental: Cenários para o Desenvolvimento Brasileiro. 1ª edição; Campinas, dezembro de 2007; págs. 7-13.

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Disponível em:* <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>> acesso em 11/07 de 2015.

IGNÁCIO, Sergio Aparecido. *Importância da Estatística para o Processo de Conhecimento e Tomada de Decisão. Nota Técnica Ipardes, Curitiba, n.6, out. 2010.*

LEVIN, Jack; FOX, James Alan e FORDE, David R. *Estatística para Ciências Humanas*; Ed. Pearson. 11º Edição. 2012.

Lei Complementar Nº 94, De 19 De Fevereiro De 1998. *Disponível em:* <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp94.htm> acesso em 15/06 de 2015.

MARICATO, Ermínia. *Urbanismo Na Periferia Do Mundo Globalizado Metrôpoles Brasileiras. São Paulo em Perspectiva, 14(4),2000.*

MATA, Wilcler Cruzeiro Da. *A produção do Espaço Urbano do Distrito Federal: Da Construção de Brasília à expansão Urbana de Planaltina-DF – O Viés Histórico Social. UnB-IH-GEA, Mestrado, Gestão Ambiental e Territorial. 2014.*

MIN – Ministério da Integração Nacional. *Disponível em:* < <http://www.mi.gov.br/>> acesso em 11/07 de 2015.

MOURA, Hélio A. De. TEIXEIRA, Pery. *Tendências Recentes Do Crescimento Populacional. Estudos Avançados 11 (29), 1997.*

NASCIMENTO, Denise Morado. *As políticas habitacionais e as ocupações urbanas: dissenso na cidade. Cad. Metrop, São Paulo, v. 18, n. 35, pp. 145-164, abr., 2016.*

OLIVEIRA NETO, Júlio Alves De. *Construção De Brasília: Expectativa E Frustração Para O Povo Goiano (1957 – 1962)*. ISSN, Ano 1 Vol. 2 de setembro de 2010.

OLIVEIRA, Luiz Antônio Pinto De; SIMNÕES, Celso Cardoso da Silva. *O IBGE e as pesquisas populacionais*. *R. bras. Est. Pop. São Paulo*, v. 22, n. 2, p. 291-302, jul. /dez. 2005.

OSÓRIO, Fábio Medina. *Novos Rumos Da Gestão Pública Brasileira: Dificuldades Teóricas ou Operacionais?* *Revista Eletrônica Sobre a Reforma Do Estado*. Número 1, Salvador, 2005.

PEREIRA, Fátima Gisele de; SILVA, Madianita Nunes da. *Pobreza urbana e Degradação Ambiental: Reflexões Sobre Urbanismo de Risco em Curitiba*. XIV Encontro nacional da AMPUR. Rio de Janeiro, maio de 2011.

PMAD 2013 – Pesquisa Metropolitana por amostra de Domicílios. Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/areas-tematicas/desenvolvimento/regional/pmad.html>> acesso em 11/08 de 2015.

PMAD 2015 – Pesquisa Metropolitana por amostra de Domicílios. Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/areas-tematicas/desenvolvimento/regional/pmad.html>> acesso em 11/08 de 2015.

QUADROS, Fátima Rangel. *Planejamento Urbano do Distrito Federal*. Monografia apresentada ao UniCEUB, 42p. Brasília-DF, 2001.

QUEIROZ, Eduardo Pessoa. *A migração intrametropolitana no Distrito Federal e Entorno: o conseqüente fluxo pendular e o uso dos equipamentos urbanos de saúde e educação*. XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambu- MG – Brasil, de 18 a 22 de setembro de 2006.

RIBEIRO, Júlia Werneck; ROOKE, Juliana Maria Scoralick. *Saneamento básico e Sua Relação Com o Meio Ambiente e a Saúde Pública. Curso de Especialização em Análise Ambiental da UFJF. Juiz de Fora Faculdade de Engenharia da UFJF.* 2010

RIBEIRO, L. C. Q.; MOURA, Rosa; DELGADO, Paulo; TAVARES, Érica. *Integração dos Municípios Brasileiros à Dinâmica da Metropolização: Níveis de integração dos municípios brasileiros em RMs, RIDEs e AUs à dinâmica da metropolização.* 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

RIBEIRO, Rômulo José da Costa; TENORIO, Gabriela de Souza; HOLANDA Frederico de. *Brasília: transformações na ordem;* 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

RIOS NETO, Eduardo Luiz G; RIANI, Juliana de Lucena Ruas. *Introdução à demografia da educação. Campinas: Associação Brasileira de Estudos Populacionais - ABEP,* 212p. 2004.

RUFINO, Maria Beatriz Cruz. *Transformação da periferia e novas formas de desigualdades nas metrópoles brasileiras: um olhar sobre as mudanças na produção habitacional. Cad. Metrop. São Paulo, v. 18, n. 35, pp. 217-236, abr.,* 2016.

SEABRA, Deborah Maria da Silva; AZZONI, Carlos Roberto. *Custo de Vida Comparativo para os Distritos das 100 Maiores Cidades Brasileiras. Informações Fipe,* junho de 2015.

SILVA, Érica Tavares da . *Censo 2010: as metrópoles na dinâmica demográfica.* 2011.

SILVA, Érica Tavares Da. *Estrutura e Mobilidade Espacial nas Metrôpoles. Letra Capital. Observatório das Metrôpoles, Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. Págs. 145-209.* 2003.

SUDECO – Superintendência de Desenvolvimento Econômico do Centro-Oeste.
Disponível em: <<http://www.sudeco.gov.br/ride-dff#.Vw0cyzArLIV>> acesso em 11/06 de 2015.

TAVONI, Robinson; OLIVEIRA, Renata Zotin G. De. *Os modelos de crescimento populacional de Malthus e Verhulst - uma motivação para o ensino de logaritmos e exponenciais.* Dez. 2013.

VAGETTI, Gislaine Cristina; BARBOSA FILHO, Valter Cordeiro; MOREIRA, Natália Boneti; Oliveira Valdomiro De; MAZZARDO, Oldemar; CAMPOS, Wagner De. *Condições de saúde e variáveis sociodemográficas associadas à qualidade de vida em idosas de um programa de atividade física de Curitiba, Paraná, Sul do Brasil.* *Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 29(5):955-969, mai., 2013.*

VASCONCELOS, A. M. N.; GOMES, M. M. F. *Transição demográfica: a experiência brasileira.* *Epidemiologia e Serviços de Saúde, v.21, p. 539-545, outubro, 2012.*