

Caderno Cidades



Abril/2024

FICHA TÉCNICA

PROJETO: EXPORIDE – Programa de desenvolvimento regional e integração das cadeias produtivas dos municípios da RIDE-DF

AÇÃO 2: Levantar dados demográficos, infraestrutura e urbanização para análise das necessidades e potencialidades dos Municípios

PRODUTO 2.5 Caderno Cidades

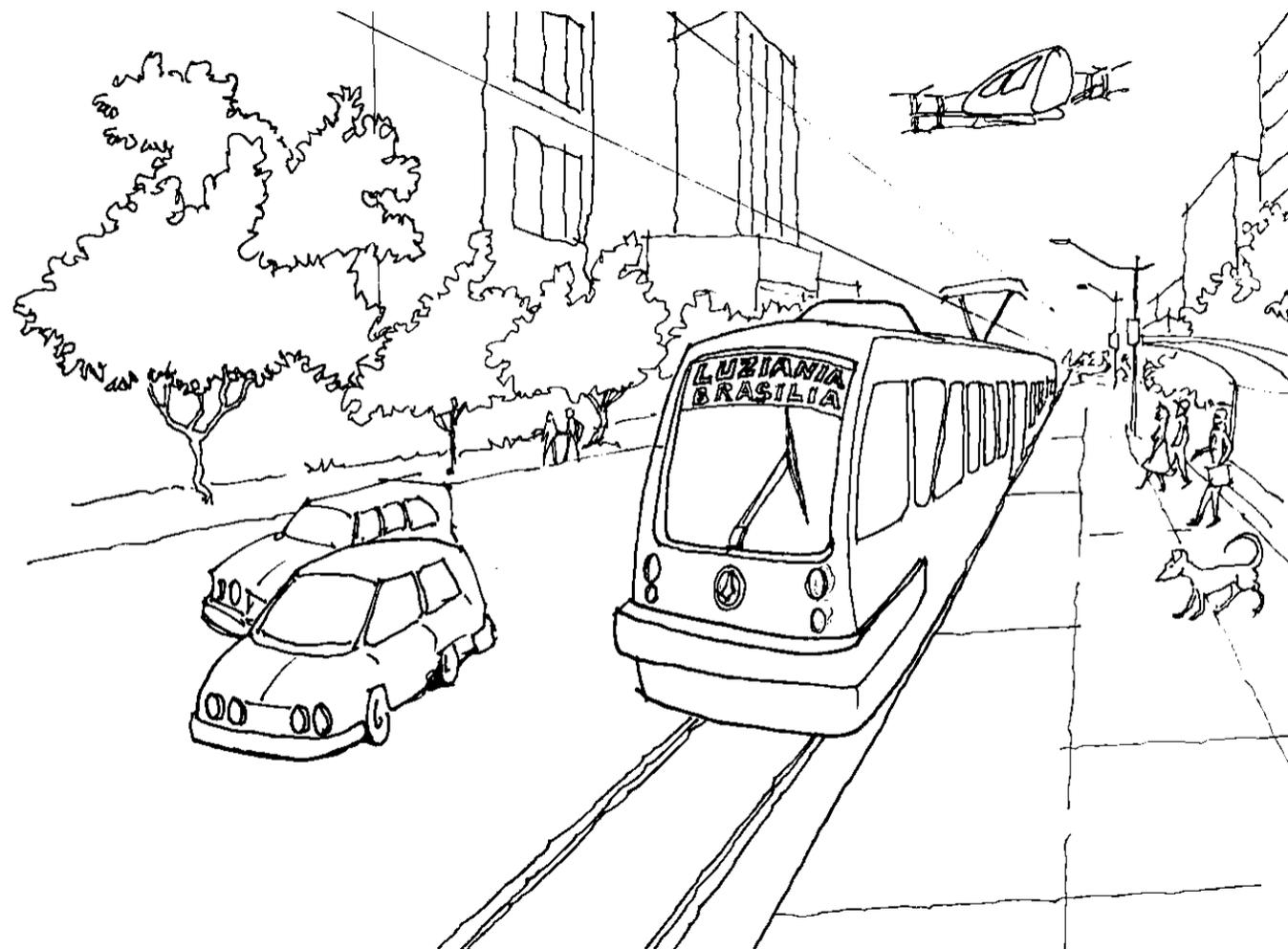
EQUIPE TÉCNICA

Coordenadoria

Ivelise Maria Longhi Pereira da Silva

Consultoria

Eliana Klarmann Porto



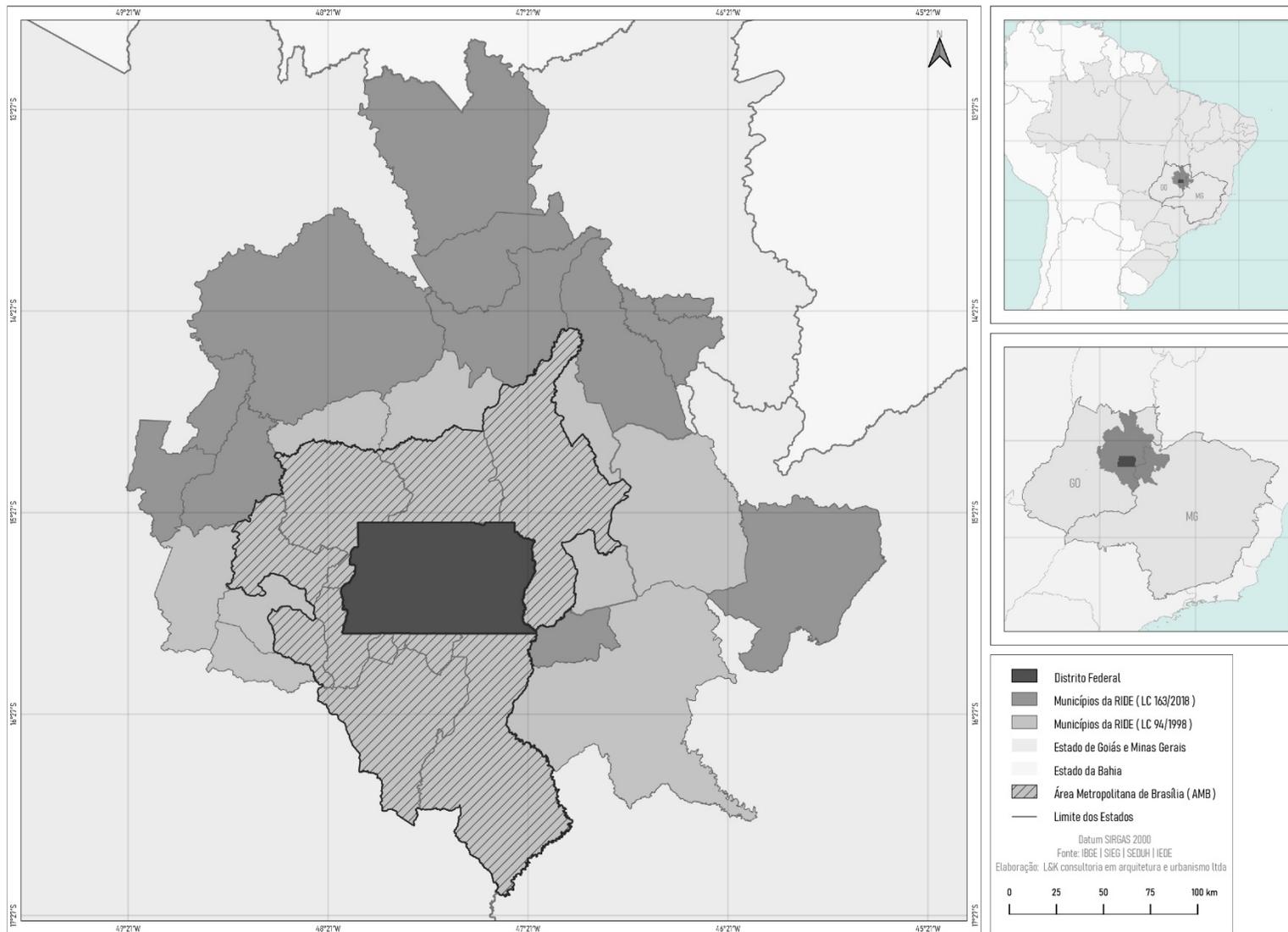


Figura 1 - Mapa da RIDE DF e ENTORNO Elaboração L&K

1. Introdução

Esta (a cidade de Brasília) não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele; a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região.

Lúcio Costa

Brasília, inaugurada há 63 anos, marcou uma nova fase no desenvolvimento do país, tornando-se um centro polarizador cuja expansão se estende para fora dos limites físicos e administrativos do Distrito Federal, constituindo um aglomerado urbano repleto de desigualdades sociais que exerce uma pressão no mercado de trabalho, educação e saúde e equipamentos públicos locais.

Os grandes fluxos migratórios, a demanda habitacional e o alto valor da terra, aliados à busca de oportunidades, têm ocasionado, ao longo dos anos, uma ocupação do solo desordenada e fragmentada.

O intenso fluxo de pessoas entre os municípios circundantes e o Distrito Federal tem gerado uma situação caótica no que diz respeito à mobilidade urbana. Isso se manifesta através de congestionamentos significativos nos horários de pico e da ineficiência do Sistema de Transporte Público Coletivo, o que resulta em uma insatisfação por parte dos usuários. Além disso, o número expressivo de veículos particulares que compartilham as mesmas rotas agrava ainda mais a situação. As longas distâncias a serem percorridas, juntamente com a ocupação desordenada e dispersa do território, contribuem para viagens demoradas e onerosas, impactando diretamente nos custos do Sistema de Transporte.

Outro aspecto relevante é a complexidade da gestão desse sistema, que está sujeito a uma série de legislações federais, estaduais, municipais e do Distrito Federal. As decisões e propostas para solucionar esses problemas muitas vezes esbarram em obstáculos legais e institucionais, dificultando a implementação de medidas eficazes.

Para lidar com essas demandas e promover a integração de ações que promovam o desenvolvimento urbano, social e econômico da região, foi estabelecida a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE DF e Entorno) através da Lei Complementar Federal nº 94, de 19 de fevereiro de 1998 e, mais recentemente, a Lei nº 181, de 04 de janeiro de 2023, do Estado de Goiás, que cria a Região Metropolitana do Entorno de Brasília. Esta última engloba 11 (onze) municípios.

O programa EXPORIDE tem como principal objetivo impulsionar o desenvolvimento sustentável da RIDE, com foco no território compreendido pelo DF e os 12 municípios que formam uma área metropolitana. Ele busca alcançar esse objetivo através da inovação e capacitação dos agentes públicos, adotando o conceito de cidades inteligentes.

Outro fator relevante é o fortalecimento da gestão executiva do município, pois como afirma João Saad “não existe uma função mais transformadora do que a de prefeito”.

O programa visa assegurar que as cidades estejam engajadas no desenvolvimento urbano e na transformação digital, promovendo uma colaboração em rede coordenada. Isso abrange a redução das desigualdades sociais e econômicas, o acesso a oportunidades e serviços urbanos básicos, além de melhorar a qualidade de vida dos moradores da região.

É primordial implementar um planejamento integrado entre os municípios, levando em consideração suas condições e processos de planejamento, com a participação ativa da comunidade.

Para a formulação de políticas públicas que garantam o bem-estar dos moradores da região, é necessário conhecer a realidade. É imprescindível o levantamento e a análise de dados e informações que sirvam de parâmetro ao gestor público, para priorizar as suas ações com os recursos disponíveis, que geralmente são insuficientes para atender às demandas existentes.

A Ação 2 do Programa visa promover uma análise detalhada da situação dos 12 municípios goianos que mantêm uma estreita relação metropolitana com o Distrito Federal. Isso será feito sob uma perspectiva urbanística, com a coleta e sistematização de dados que abrangem aspectos históricos, geográficos, demográficos, de infraestrutura, habitação e mobilidade urbana, bem como a legislação urbanística (planos diretores, de mobilidade, de saneamento, etc.), a estrutura organizacional dos órgãos de planejamento urbano das respectivas prefeituras, assim como as potencialidades e fragilidades do arranjo institucional de gestão da RIDE.

A perspectiva é identificar indicadores que orientem a formulação e aplicação de políticas públicas adequadas à realidade do município, fornecendo

sugestões para uma gestão mais colaborativa, um planejamento integrado e da importância da formação de um Banco de Dados que permita ao gestor público priorizar e aplicar os recursos disponíveis.

Afinal, como afirmava Le Corbusier: “A cidade é um organismo a ser concebido, e, tal qual o homem, deve ter as necessidades colocadas e resolvidas”.

A execução do estudo se traduz em leituras do território analisado, resultando na produção de cadernos de leitura urbanística. Esses materiais, tanto gráficos quanto textuais, consolidam os resultados do levantamento de informações, destacando as fragilidades e potencialidades específicas de cada município.

A leitura urbana, nesse contexto, consiste na compreensão do espaço da cidade por meio da interpretação de dados e informações, da percepção dos seus residentes e do entendimento da gestão do território pelos entes governamentais. Essa abordagem holística visa fornecer uma visão abrangente e contextualizada, essencial para orientar decisões e ações voltadas ao desenvolvimento sustentável da região.

- **Leitura da Região** - é uma etapa que envolve a análise dos dados levantados por meio de métodos comparativos, especialmente através de representação gráfica (mapas, quadros, figuras e tabelas). O propósito é identificar afinidades e inter-relações entre esses dados, proporcionando uma compreensão mais profunda das dinâmicas regionais. Essa análise, por sua vez, visa oferecer uma visão retrospectiva e comparativa dos indicadores ao longo de um período de 10 anos, contingente à disponibilidade e à fonte de informação.
- **Leitura Institucional e Legal** - compreende a identificação e análise da eficácia dos instrumentos de regulação urbana, incluindo Planos

Diretores, Leis de Uso do Solo, entre outros. Esse processo envolve, também, a avaliação crítica desses instrumentos, assim como a relação interfederativa e o arranjo institucional de gestão desse território.

- **Leitura Perceptiva** – é uma abordagem participativa que envolve a promoção de questionários direcionados à sociedade civil organizada e aos técnicos dos órgãos públicos locais. O objetivo é obter insights sobre como eles reagem ao ambiente em que vivem, compreender o nível de conhecimento acerca das legislações urbanísticas vigentes, identificar seus anseios e explorar suas visões sobre as potencialidades da Região.

Este Caderno Cidades apresenta uma síntese de todo trabalho, além de explanar sobre as conclusões e alternativas de solução para que a região que compreende Águas Lindas, Alexânia, Cidade Ocidental, Cocalzinho, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso, do Estado de Goiás e o Distrito Federal tenha como meta a formulação de políticas públicas integradas que garantam o bem-estar dos seus moradores por meio de um planejamento integrado do solo, de ações e projetos conjuntos, que visem otimizar a dinamização econômica e a provisão de infraestrutura necessárias para o crescimento urbano e socioeconômico.

Os Cadernos dos produtos 1 a 4 estão disponíveis no site <https://www.exporide.com.br/>.

Essas leituras compõem 5 cadernos abaixo descritos.





Figura 2 - Mapa da área objeto de estudo (Área Metropolitana de Brasília - AMB) Elaboração L&K

2. Evolução urbana e o impacto da criação de Brasília

A ideia de transferir a capital do país, construir um novo Brasil integrado e direcionado para o interior, motivou a elaboração de estudos sobre a necessidade da interiorização da administração pública na organização do território brasileiro.



A inauguração de Brasília marca uma nova etapa na ocupação do Centro-Oeste do Brasil. Inserida no programa desenvolvimentista do presidente Juscelino Kubitschek, sua implantação coincide com um forte processo migratório da área rural para a urbana, com a mudança para uma economia urbano-industrial. O intenso processo de metropolização no Brasil, ocorrido inicialmente nas regiões Sul e Sudeste, se estende ao centro do país com a fundação da nova capital. Foram priorizadas as ligações com Anápolis - principal base logística e ponto de conexão com São Paulo e Santos - e com Belo Horizonte - ligação com o Rio de Janeiro, passando por Luziânia e Cristalina. Estas conexões viárias viabilizaram a construção de Brasília e a integração de sua região no contexto nacional.

O espaço regional definido para abrigar a Nova Capital era constituído por pequenos municípios, de população rarefeita e com economia tradicional direcionada à agropecuária de subsistência. Assim, cinco destes municípios foram diretamente impactados pela implantação do quadrilátero do Distrito Federal: Luziânia (1746); Cristalina (1797); Formosa (segunda metade do século XVIII); Planaltina de Goiás (em 1812 existia um cemitério no local); e Santo Antônio do Descoberto (1722).

A figura abaixo resume a evolução da formação do território, planos e programas de desenvolvimento e legislações pertinentes.

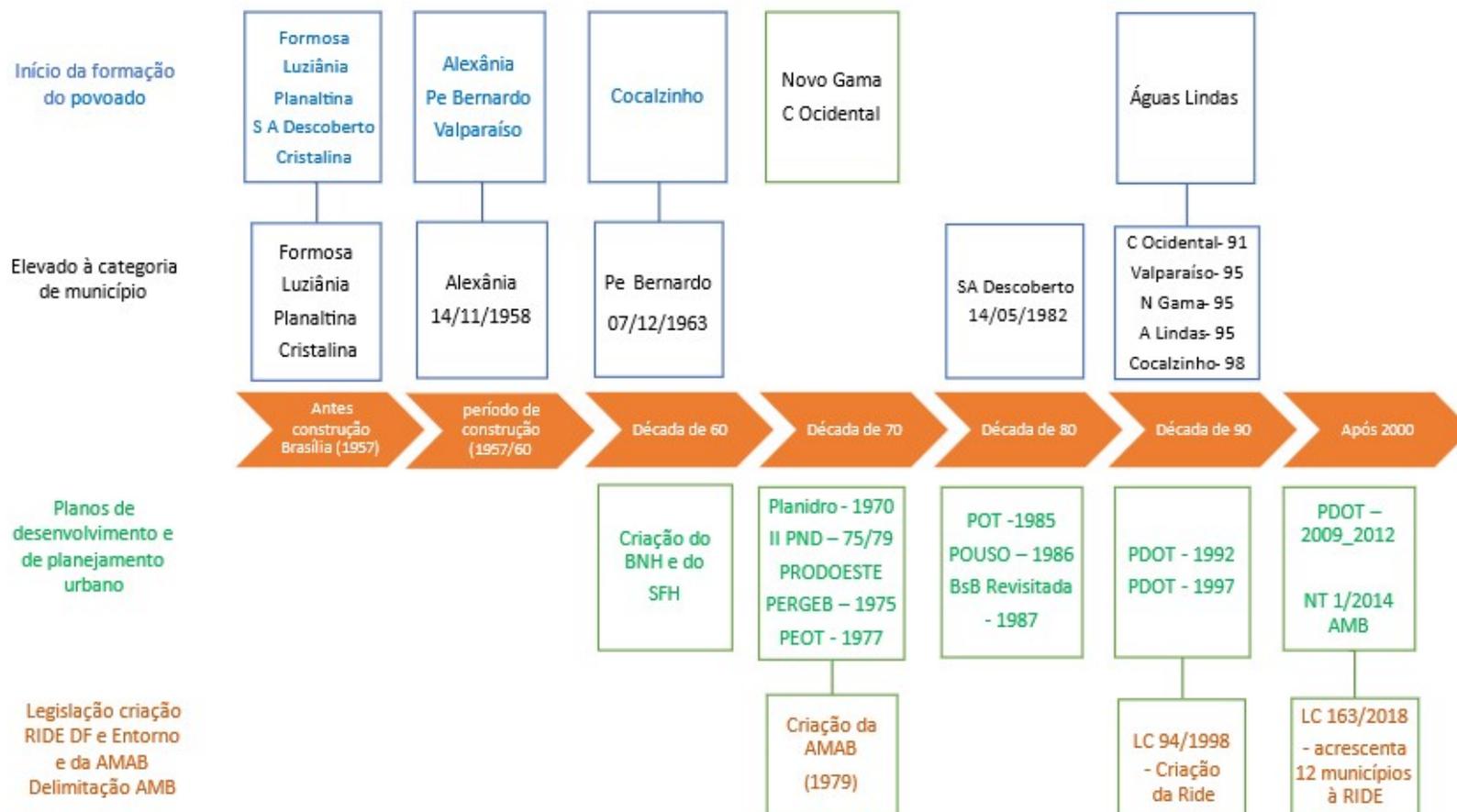


Figura 3 - Evolução Urbana (Elaboração: L&K)

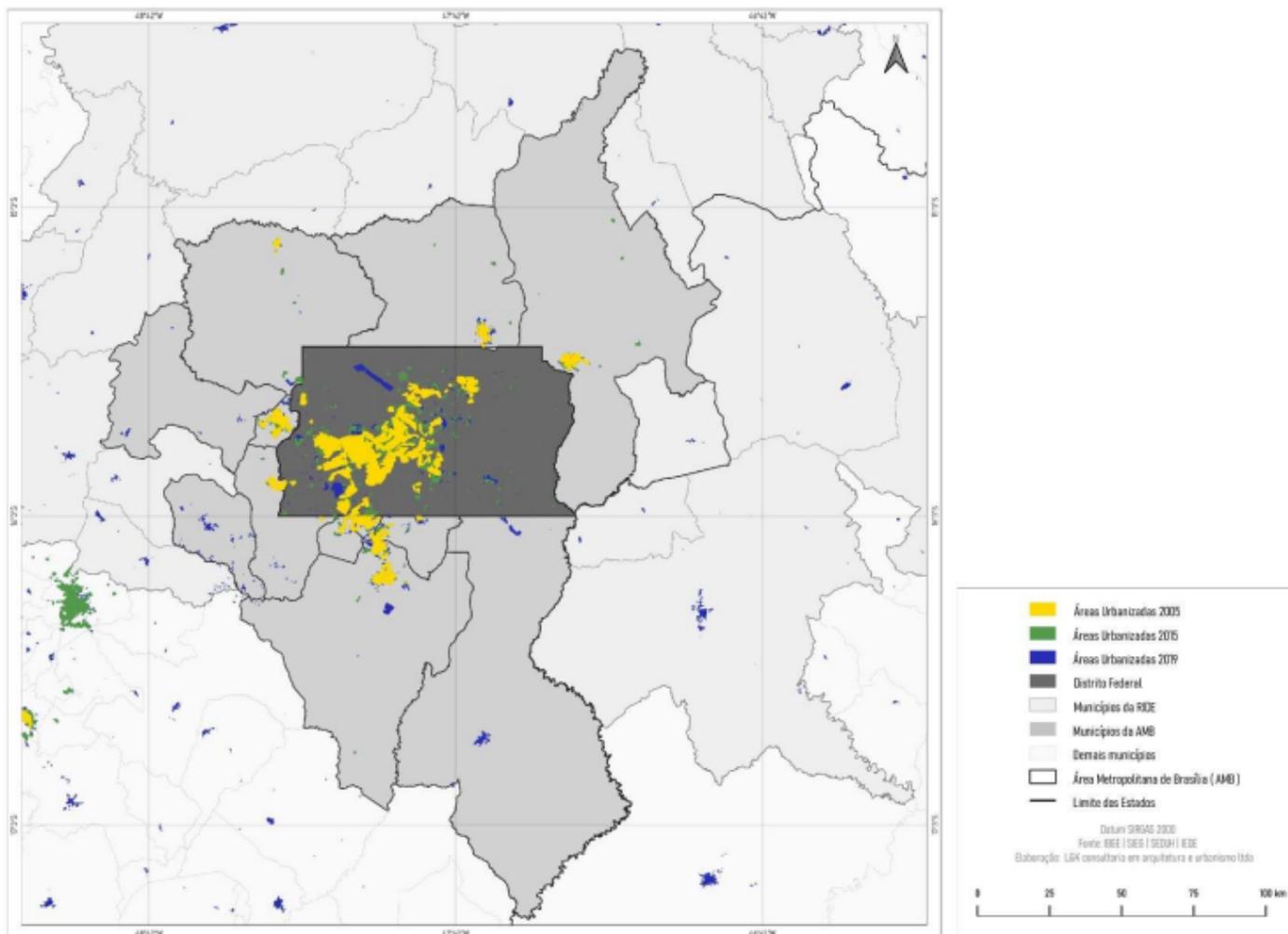


Figura 4 - Mapa Evolução urbana da AMB (PMB + DF) Elaboração L&K

Década de 1960

Brasília já estava integrada ao sistema rodoviário nacional e passou a assumir o papel de centro de oferta de emprego. Mas, o crescente fluxo migratório não foi acompanhado por uma política direcionada à habitação social, resultando no aumento contínuo das ocupações informais. Surgiram mais duas novas Cidades Satélites, situadas na região sudoeste do DF: Guará I, em 1967, e Ceilândia, em 1969. Padre Bernardo foi elevado à categoria de município (1963) e uma nova área urbana passou a configurar-se no cenário da AMB: Cocalzinho de Goiás.

Década de 1970

No início da década já estava configurado o eixo de crescimento mais intenso do Distrito Federal, entre o Plano Piloto e Taguatinga. A consolidação de Brasília como Capital do País, com a transferência de órgãos públicos do Rio de Janeiro, demandou atuação do poder público na produção de lotes urbanos e moradias financiadas pelo Banco Nacional de Habitação – BNH, para atender uma extensa demanda habitacional, que até o final da década não se concretizou, originando um alto déficit.

A partir de 1975, surgiram os primeiros parcelamentos irregulares no Distrito Federal. Enquanto se observava uma rígida atuação para conter as ocupações irregulares dentro do DF, o mesmo não acontecia em sua região de entorno, principalmente junto à rodovia BR 040. Apareceu a ocupação do Novo Gama, desmembrado posteriormente de Luziânia, início de 1974; surgiram os loteamentos de Pedregal, Lago Azul e Céu Azul, para abrigar os trabalhadores da construção de casas populares financiadas pelo Banco Nacional da Habitação – BNH, assim como a Cidade Ocidental (1976).

Década de 1980

Intensifica-se o fluxo migratório para o entorno goiano do Distrito Federal. O crescimento de municípios de Luziânia, Santo Antônio do Descoberto, Planaltina de Goiás e Padre Bernardo configurava o início do processo de conurbação com os núcleos urbanos localizados no eixo sudoeste do Distrito Federal. A década foi marcada por uma expressiva demanda reprimida por habitação, que se formou ao longo dos anos anteriores. Tem início a ocupação de áreas agrícolas concedidas pelo poder público por arrendamento, porém foram indevidamente parceladas e alienadas. No contexto regional, esta década pode ser apontada como marco inicial de um processo de conformação metropolitana do espaço, tendo Brasília como destino diário de emprego de milhares de habitantes da área periférica do Distrito Federal.

Década de 1990

No Distrito Federal surgiram, como consequência de um Programa Habitacional, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo, Santa Maria e a regularização de São Sebastião, da Vila Planalto, do Paranoá e Águas Claras começa a ser implantada, viabilizando a construção do metrô. Mesmo assim, os parcelamentos irregulares foram intensificados, principalmente na direção oposta aos eixos de crescimento estabelecidos nos planos de ordenamento territorial do DF. Teve continuidade o parcelamento irregular das terras públicas repassadas pela Fundação Zoobotânica, por meio de contratos de concessão de uso para exploração agrícola. Estas ocupações alteraram significativamente a mancha urbana do Distrito Federal, principalmente junto à EPTG, à BR 060 – eixo sudoeste e à BR 020 – eixo nordeste.

Os municípios limítrofes ao Distrito Federal continuavam recebendo significativo afluxo populacional de migrantes, que permaneciam trabalhando e utilizando os serviços no DF. Esta ocupação vai se intensificar ao longo das principais rodovias que articulam o Distrito Federal e seu entorno e no adensamento das áreas urbanas já existentes. Nesta década, cinco povoados localizados na Periferia Urbana de Brasília - PMB são elevados à categoria de cidades: Cidade Ocidental, em 1991; Valparaíso, Novo Gama e Águas Lindas de Goiás, em 1995; e Cocalzinho de Goiás, em 1998. Surge uma nova área urbana: Águas Lindas de Goiás, desmembrada de Santo Antônio do Descoberto e elevada à categoria de município em 1995.

RIDE DF e Entorno

Diante da necessidade de enfrentamento dos desafios provenientes desse processo de metropolização, foi criada, pela Lei Complementar Federal nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE DF e Entorno previstas na Constituição de 1988 em seus artigos 21, 43 e 48, com o objetivo de propiciar o planejamento integrado de aglomerados urbanos que envolvam mais de duas unidades federativas.

Inicialmente, era composta de 19 municípios de Goiás, 2 municípios de MG e o DF. Com a instituição da Lei Complementar nº 163, de 14 de junho de 2018, foi acrescida de mais 10 municípios de Goiás e 2 de Minas Gerais. Atualmente abrange 29 municípios de Goiás, 4 de Minas Gerais, além do Distrito Federal.

Os objetivos da RIDE são: integração de ações conjuntas para incentivar novos arranjos econômicos; fortalecimento da região e seus municípios e a criação de novas centralidades que garantam melhor qualidade de vida; visa, igualmente, uma maior empregabilidade local e a redução dos deslocamentos pendulares da população. Foram previstos dois importantes instrumentos de

governança da RIDE DF e Entorno, ainda no bojo da LC nº 94, de 19 de fevereiro de 1998: o Conselho da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – COARIDE e o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do DF. O COARIDE, vinculado à Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste – SUDECO, possui a finalidade de coordenar as atividades a serem desenvolvidas na RIDE, e possui suas competências dispostas no art. 3º da citada Lei Complementar. O Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do DF, estabelece, mediante convênio, normas e critérios para a unificação de procedimentos relativos aos serviços públicos, tarifas, fretes e seguro, e, ouvido o Ministério da Fazenda, linhas de crédito especiais para atividades prioritárias, isenções e incentivos fiscais, em caráter temporário, de fomento a atividades produtivas em programas de geração de empregos e de fixação de mão-de-obra.

Após 2000

Em 2023, foi sancionada a Lei Complementar nº 181, do Estado de Goiás, criando a Região Metropolitana do Entorno do DF – RME. A região compreende os municípios de: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás. Neste âmbito, o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano do Entorno do DF – CODERME, contará tanto com Câmaras Técnicas e Setoriais como uma instância de governança interfederativa da RME. A finalidade é viabilizar o compartilhamento de responsabilidades e de ações entre o Estado de Goiás e os municípios da RME.

Esta breve contextualização histórica no escopo deste trabalho tem por objetivo oferecer uma visão dos acontecimentos que antecederam as análises apresentadas, favorecendo o entendimento dos elementos que interferiram nos dados alcançados e, muitas vezes, justificando os resultados obtidos.

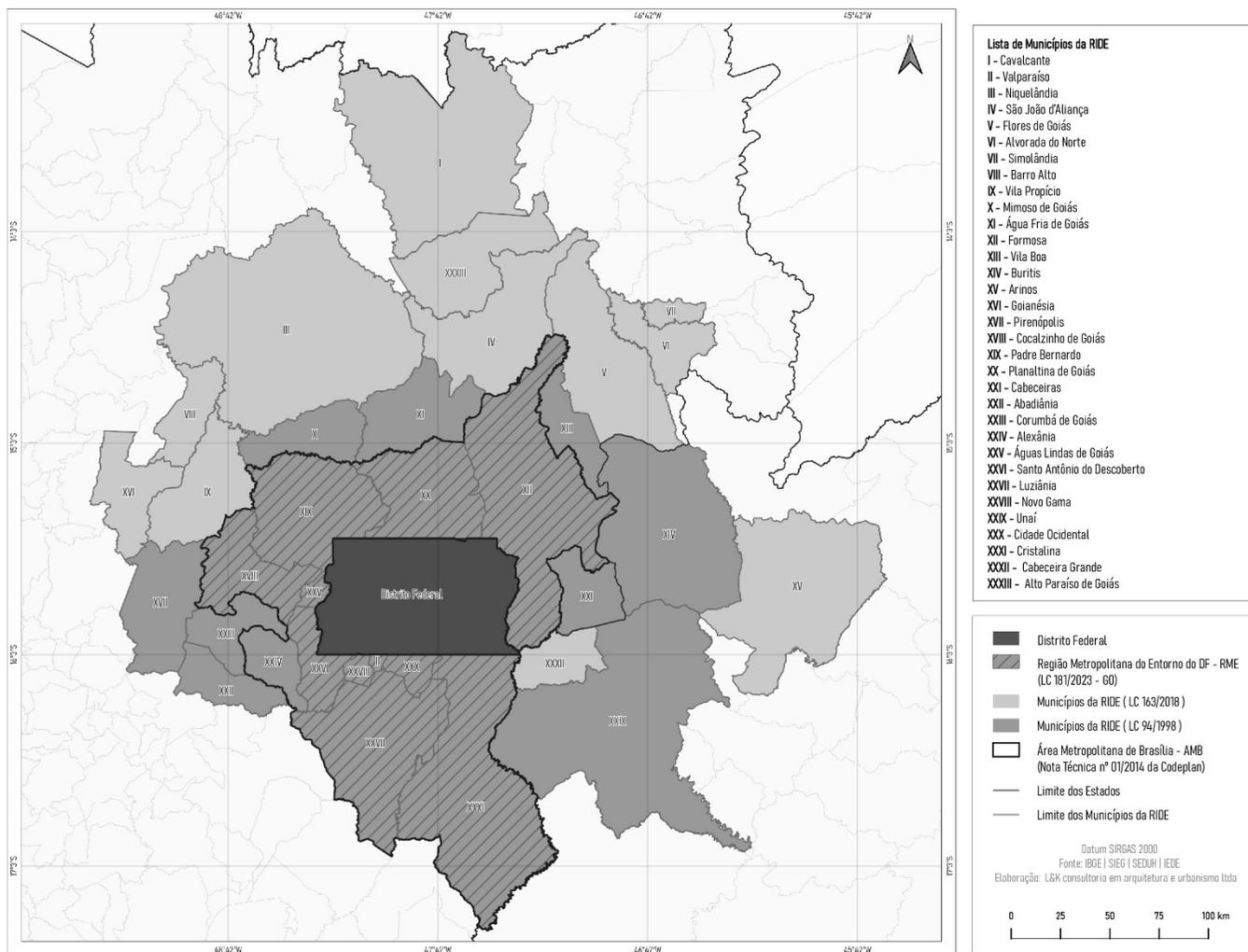


Figura 5 - Mapa Legislação da RIDE DF e Entorno Elaboração L&K

3. Panorama dos Municípios

3.1 Coleta, Sistematização e Análise de Dados

3.1.1 Demográficos, Renda e Trabalho

A demografia é fundamental para entender as dinâmicas das populações, subsidiar políticas públicas e priorizar o atendimento das reais necessidades e demandas das comunidades. Ela possibilita a produção de informações de melhor qualidade e a melhor interpretação de seus significados. Nesta fase do estudo, ressaltamos os dados mais significativos relacionados à presente análise dos 12 municípios da RIDE, que também compõem a PMB, que apresentam uma dinâmica metropolitana com o território do DF.

Localidade	POPULAÇÃO				Área km ²	Área urbanizada (km ²) 2019	% Área urbanizada em relação PMB	Densidade hab/km ²
	Censo 2010	Censo 2022	% em relação PMB	Taxa crescimento anual (%)				
Águas Lindas Goiás	159 378	225.693	17,75	2,94	191,817	43,87	13,62	1.176,61
Alexânia	23 814	27.008	2,12	1,05	846,876	21,09	6,55	31,89
Cidade Ocidental	55 915	91.767	7,22	4,21	389,984	18,13	5,63	235,31
Cristalina	46 580	62.337	4,90	2,46	6.153,921	21,48	6,67	10,13
Cocalzinho da Goiás	17 407	25.016	1,97	3,06	1.785,339	6,55	2,03	14,01
Formosa	100 085	115.901	9,11	1,23	5.804,292	31,49	9,78	19,97
Luziânia	174 531	209.129	16,45	1,52	3.962,107	77,50	24,07	52,78
Novo Gama	95 018	103.804	8,16	0,74	192,285	15,26	4,74	539,84
Padre Bernardo	27 671	34.967	2,75	1,97	3.142,615	14,40	4,47	11,13
Planaltina de Goiás	81 649	105.031	8,26	2,13	2.558,924	24,55	7,63	41,04
S Antônio Descoberto	63 248	72.127	5,67	1,10	943,948	18,12	5,63	76,41
Valparaíso de Goiás	132 982	198.861	15,64	3,53	61,488	29,54	9,18	3.234,14
TOTAL PMB	978 278	1.271.641	100,00		26.033,596	321,98	100,00	
Distrito Federal	2.570.160	2.817.381		0,76	5.760,784	590,22	183,31	489,06

Tabela 1 - População e taxa de crescimento anual – área e densidade (Elaboração: L&K. Fonte: IBGE)

- A população da PMB é de 1.271.641 habitantes, o que corresponde a 45,13% em relação ao total da população do DF;
- A taxa de crescimento anual de Cidade Ocidental é a que mais se destaca (4,21%); apenas Novo Gama (0,74%) apresentou taxa de crescimento menor que a do DF (0,76%); todos apresentam taxa de crescimento superior à brasileira (0,46%);
- A área urbanizada da PMB (321,98 km²) corresponde a 1,24% de sua área total (26.033,596 km²); e
- A área territorial dos 12 municípios da PMB corresponde a 4,5 vezes à do Distrito Federal, mas sua área urbanizada é de 45,45% da área urbanizada do DF.

- Alguns municípios apresentam altas densidades, maiores que a do DF (489,06 hab./km²): Valparaíso de Goiás (3.243,14 hab./km²), Águas Lindas (1.176,61 hab./km²); a menor densidade é de Cristalina (10,13 hab./ha);
- Os dois municípios que apresentam as maiores áreas urbanizadas são Luziânia (77,50 km²) e Águas Lindas (43,87 km²); Cocalzinho de Goiás ocupa 6,55 km², a menor das áreas urbanizadas da PMB.
- No Informe Territorial nº 2, dez/2023 - IPEDF obtém-se dados comparando o aumento de população, da mancha urbana e do número de domicílios, onde se destaca:
 - i. Alexânia, com 13%, 222% e 122%, respectivamente, levando a crer uma ocupação espraiada, entremeada por espaços vazios;
 - ii. Cidade Ocidental com 64%, 26% e 145%, respectivamente, demonstrando um adensamento e provável ocupação dos espaços vazios; e
 - iii. Novo Gama, com 9%, 35% e 49%, situação mais próxima de um equilíbrio de ocupação.

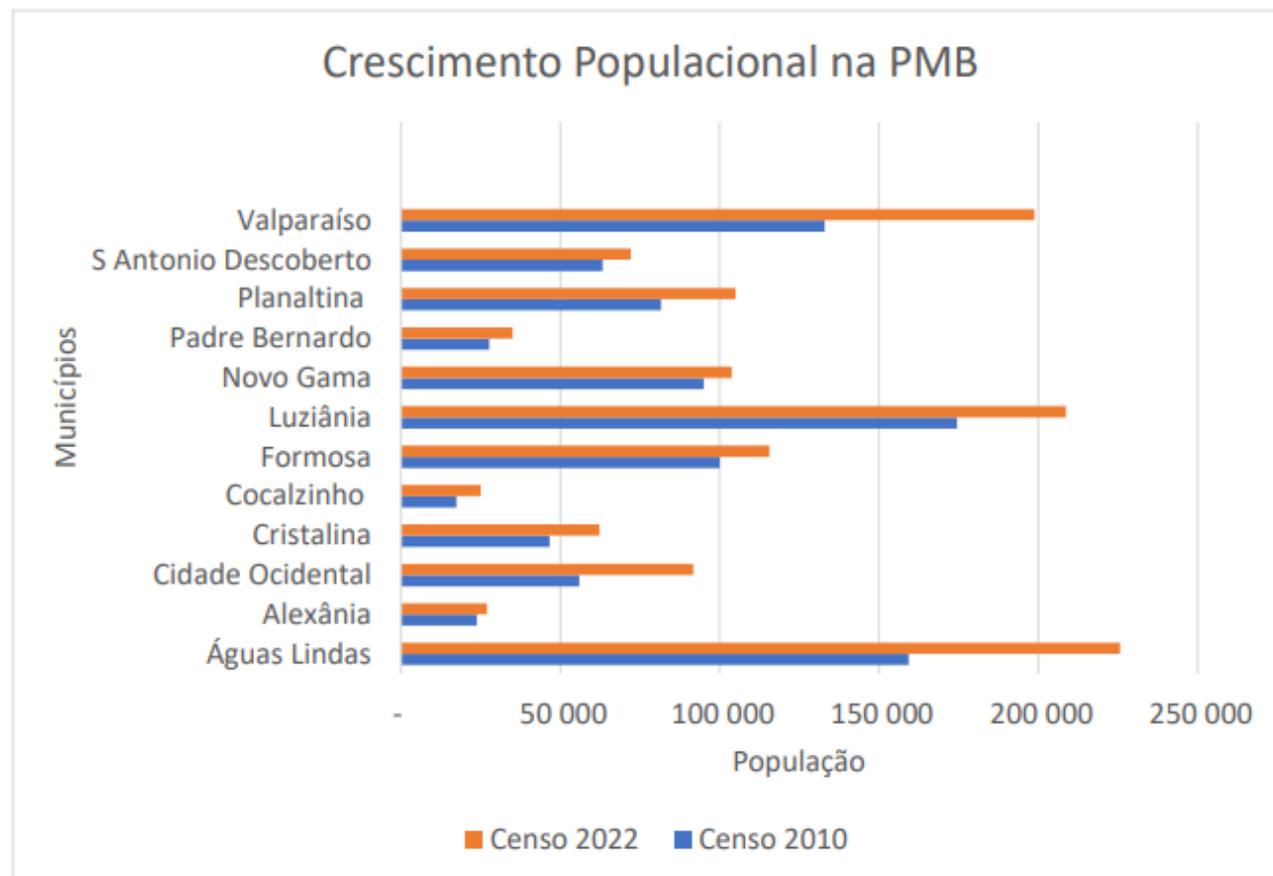
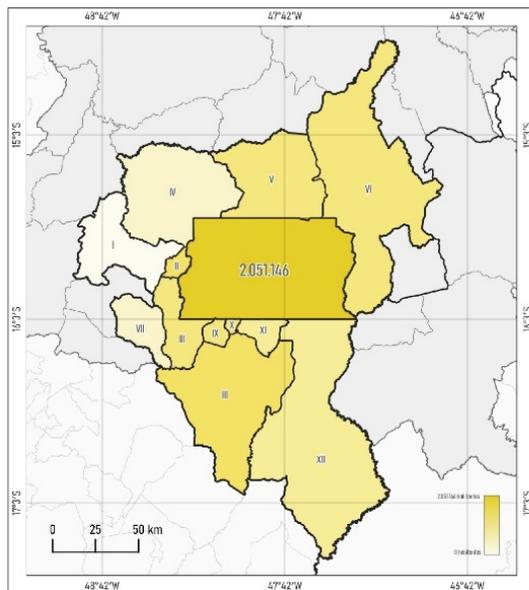
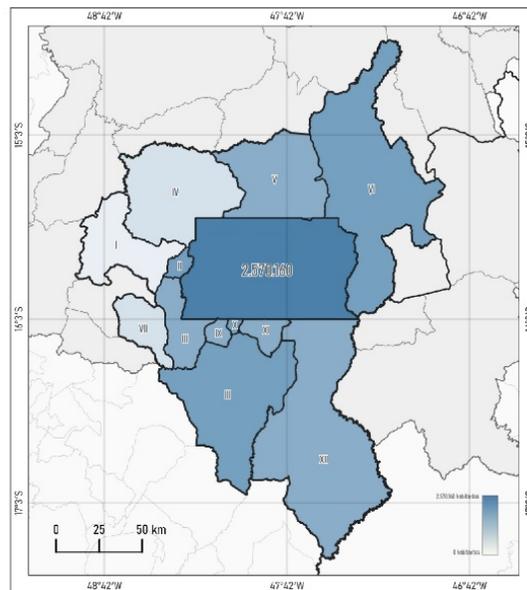


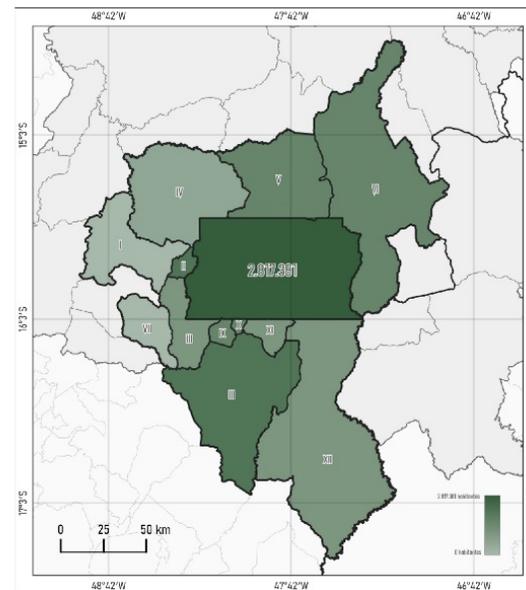
Figura 6 - Crescimento Populacional na PMB (Elaboração L&K. Fonte: IBGE)



Lista de Municípios da AMB	População em 2000 (habitantes)
I - Cocalzinho de Goiás	14.626
II - Águas Lindas de Goiás	105.746
III - Santo Antônio do Descoberto	51.897
IV - Padre Bernardo	21.514
V - Planaltina de Goiás	73.718
VI - Formosa	78.651
VII - Alexânia	20.047
VIII - Luziânia	141.082
IX - Novo Gama	74.380
X - Valparaíso	94.856
XI - Cidade Ocidental	40.377
XII - Cristalina	34.116
TOTAL	751.010



Lista de Municípios da AMB	População em 2010 (habitantes)
I - Cocalzinho de Goiás	17.407
II - Águas Lindas de Goiás	159.378
III - Santo Antônio do Descoberto	63.248
IV - Padre Bernardo	27.671
V - Planaltina de Goiás	81.649
VI - Formosa	100.085
VII - Alexânia	23.814
VIII - Luziânia	174.531
IX - Novo Gama	95.018
X - Valparaíso	132.982
XI - Cidade Ocidental	55.915
XII - Cristalina	46.580
TOTAL	978.278



Lista de Municípios da AMB	População em 2022 (habitantes)
I - Cocalzinho de Goiás	25.016
II - Águas Lindas de Goiás	225.671
III - Santo Antônio do Descoberto	72.134
IV - Padre Bernardo	34.967
V - Planaltina de Goiás	105.031
VI - Formosa	115.669
VII - Alexânia	27.008
VIII - Luziânia	208.725
IX - Novo Gama	103.804
X - Valparaíso	198.861
XI - Cidade Ocidental	91.767
XII - Cristalina	62.249
TOTAL	1.270.902

Datum SIRGAS 2000
 Fonte: IBGE | SIEG | SEDUH | IEDE
 Elaboração: L&K consultoria em arquitetura e urbanismo Ltda

Figura 7 - Mapa Evolução da população e taxa de crescimento (Elaboração: L&K)

Localidade	PIB preços correntes (x1.000) R\$	PIB per capita R\$	Salário médio mensal dos trabalhadores formais (salários mínimos - SM)		População ocupada (%)	
			SM	Comparação com outros 246 municípios de GO	%	Comparação com outros 246 municípios de GO
Águas Lindas Goiás	2.463.151,90	11.052,96	1,80	146	6,98	241
Alexânia	1.128.053,86	39.776,23	2,20	43	19,08	81
Cidade Ocidental	1.006.150,18	13.528,98	2,00	89	8,50	234
Cristalina	4.602.318,44	74.974,64	2,20	43	21,73	60
Cocalzinho da Goiás	463.319,10	21.006,17	2,10	65	9,45	219
Formosa	3.247.792,02	25.836,62	2,10	65	16,01	112
Luziânia	5.435.385,52	25.322,67	2,00	89	12,74	156
Novo Gama	1.154.068,42	9.645,45	2,00	89	4,93	245
Padre Bernardo	1.052.149,00	30.051,96	2,20	43	8,85	227
Planaltina de Goiás	1.453.000,75	15.906,74	2,00	89	9,21	225
S Antônio Descoberto	825.618,30	10.740,31	2,00	89	7,89	236
Valparaíso de Goiás	2.964.512,37	16.870,66	1,80	146	12,00	175
Distrito Federal	286.944.000,00	92.732,00				

Tabela 2 - PIB e salário médio mensal dos trabalhadores formais e população ocupada (Elaboração: L&K. Fonte: IBGE 2021)

- Alexânia, Cristalina e Padre Bernardo (ambas com 2,20 SM) tiveram o melhor resultado quanto a salário médio mensal dos trabalhadores formais, ocupando a posição 43 na comparação com os 246 municípios de Goiás; Águas Lindas e Valparaíso (ambas com 1,80 SM) tiveram uma menor classificação, ocupando a posição 146;
- Quanto aos resultados relativos à população ocupada de trabalhadores formais, o melhor resultado foi o de Cristalina (21,73%), posição 60 entre os 246 municípios goianos; Águas Lindas (6,98%) e Novo Gama (4,93%) tiveram o menor desempenho, ocupando as posições 241 e 245, respectivamente, entre os 246 municípios de Goiás;
- Quanto ao PIB, o melhor desempenho coincide com os municípios que tiveram sua origem em tempos mais remotos, como Luziânia, Formosa, Cristalina e, também, Valparaíso de Goiás;
- Na comparação entre 2013 e 2019, houve aumento no percentual da população ocupada que trabalha nos municípios da PMB (53,54% e 58,41%, respectivamente); e
- Os setores que mais empregam são: comércio e prestação de serviços e construção civil.

3.1.2 Saneamento e Sustentabilidade, Desenvolvimento Urbano e Habitação

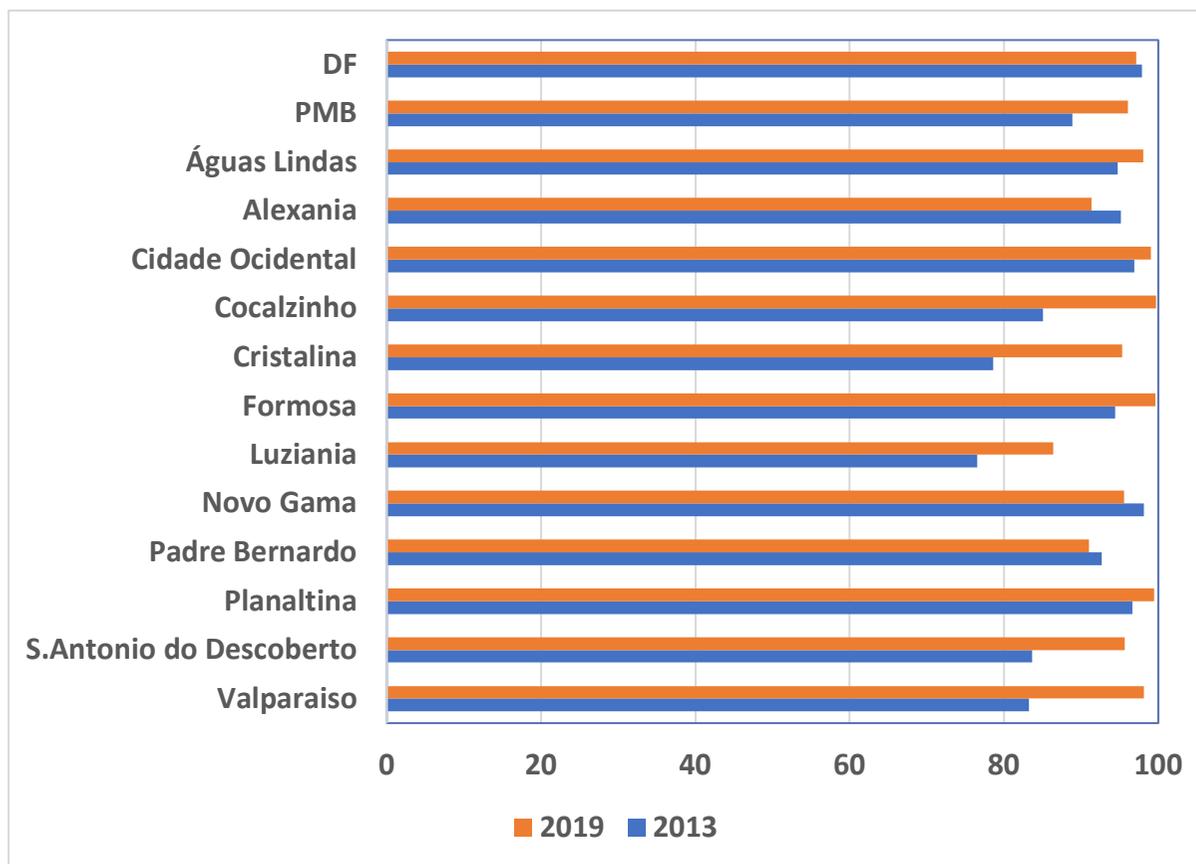


Figura 8 - Gráfico comparativo do percentual de domicílios ocupados com abastecimento de água (Elaboração L&K. Fonte: IPEDF-PMAD 2019/20; IMB-GO 2020)

ÁGUA

Em relação ao abastecimento de água, à exceção de Luziânia (86,37%), os outros municípios apresentam índices de atendimento dos domicílios com rede geral acima de 95%, sendo que três deles estão em patamares superiores ao do DF. Todavia, Luziânia encontra-se próxima à média da RIDE (87,5%), porém aquém da média de 96,05% registrada na PMB.

Também merece destaque a melhoria do serviço de 2013 para 2019/20, de acordo com a PMAD de 2013 e de 2019/20 do IPEDF, com índices elevados de domicílios atendidos com rede geral, apresentando aumentos percentuais acima de 14%, dos quais ressaltamos: Valparaiso - 14,95%, Luziânia - 14,61% e Santo Antônio do Descoberto - 14,53%.

ESGOTO

No que tange a esgotamento sanitário, optamos pelo indicador utilizado pelo IPEDF nas Pesquisas Metropolitanas de Amostra de Domicílios – PMAD de 2013 e a de 2019/20, que trazem o índice de domicílios atendidos por rede geral de esgoto. O IBGE considera população atendida com rede de esgoto e/ou fossa séptica como saneamento adequado

Além disso, os dados de esgotamento sanitário relativos ao censo de 2022 ainda não constam do site do IBGE. O SNIS- Sistema Nacional de Informações de Saneamento, vinculado ao Ministério das Cidades, traz os dados coletados junto aos municípios e prestadores de serviço de saneamento básico, tomando como base as ligações existentes, portanto não comparáveis aos da PMAD.

Conforme o gráfico ao lado, percebemos que o atendimento aos domicílios com rede geral de esgoto é bastante similar nos municípios estudados, variando de 38,50 % a 59%, próximos à média da PMB. Considerando os doze municípios que compõem a PMB temos o ranking apresentado ao lado.

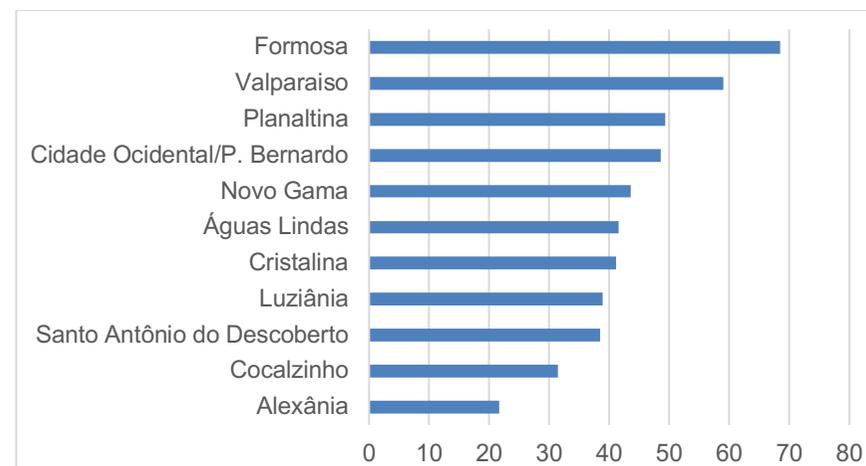


Figura 9 - Gráfico Ranking de Domicílios Ocupados com Atendimento de Rede de Esgoto (Elaboração L&K. Fonte: IPEDF _ PMAD 2019/20)

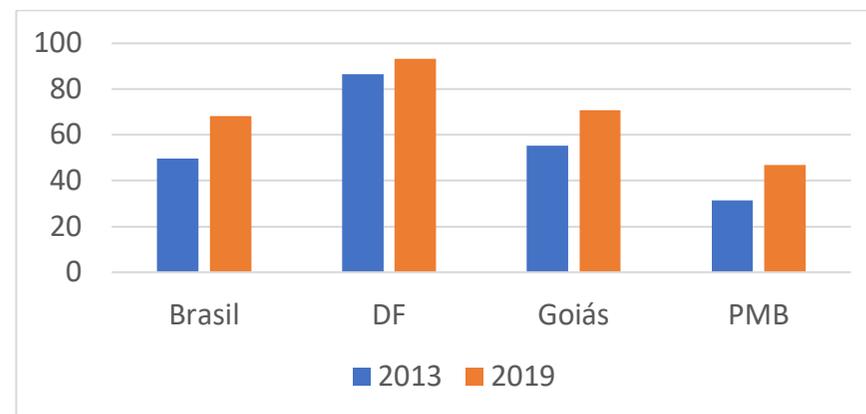


Figura 10 - Comparativo percentual segundo atendimento de esgoto 2013 e 2019/20 (Elaboração L&K consultoria) (Fonte: IPEDF-PMAD 2013/2019; Goiás-SNIS-2021; Brasil PNAD Contínua -IBGE-2019)

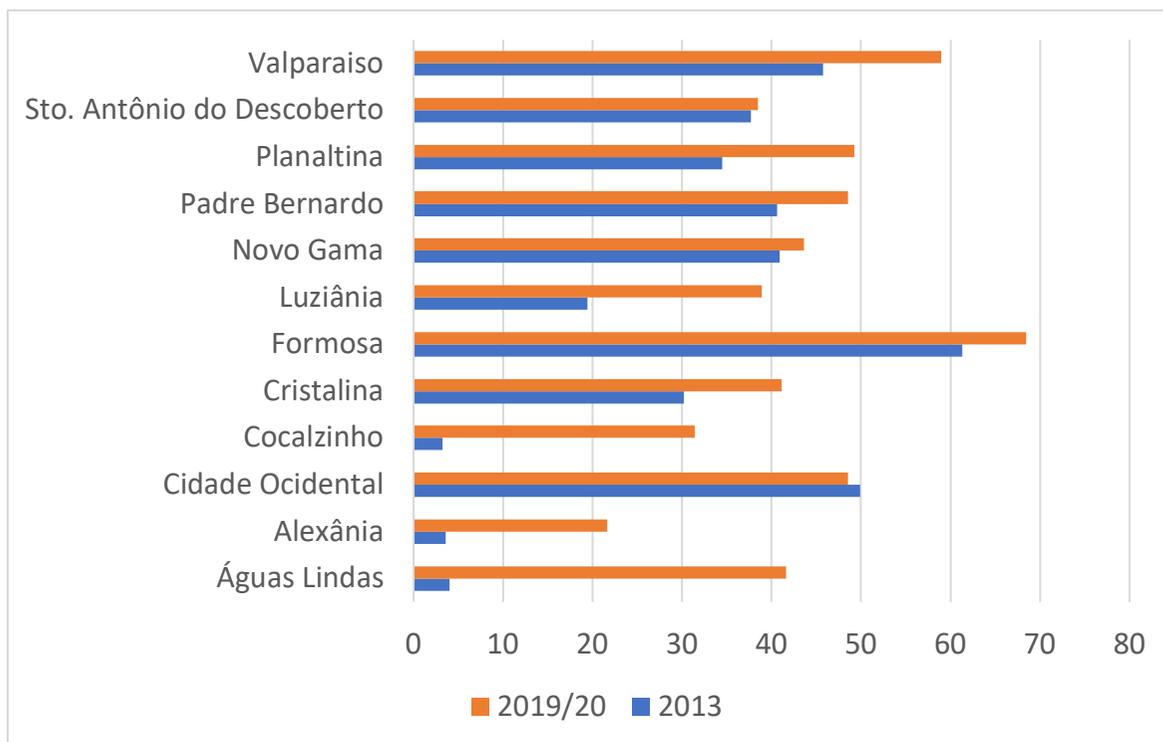


Figura 11 - Gráfico Incremento % de domicílios ocupados atendidos com rede de esgoto na PMB (Elaboração: L&K. Fonte: IPEDF-PMAD 2013/2019)

O gráfico ao lado demonstra que houve melhorias consideráveis na maioria dos municípios.

Apesar do incremento de domicílios atendidos por rede geral de esgotos, é muito utilizado o sistema de fossas sépticas e rudimentares. As fossas sépticas são um sistema de tratamento de esgoto primário adequado se construídas de maneira correta. A preocupação é com a utilização de fossa rudimentar que consiste em um buraco aberto ou não, causando contaminação do solo e proliferação de doenças. Ao analisarmos, no Caderno de Leitura Crítica, os dados de 2013 (IPEDF-PMAD 2013) observamos uma maior incidência de fossas sépticas em 2020 e a consequente diminuição das rudimentares. Mesmo assim, o quadro abaixo ainda demonstra que o número das rudimentares é expressivo em alguns municípios.

Ressalta-se que esses municípios se encontram na região onde se situa o Lago Descoberto e o Lago Corumbá IV. O Lago Descoberto, cuja Barragem, inaugurada em 1974, fica às margens da BR 070 e integra o sistema de abastecimento operado pela CAESB, sendo responsável pelo abastecimento de cerca de 60% da população do DF. Os municípios de Padre Bernardo, Águas Lindas e Santo Antônio do Descoberto estão localizados na Sub-Bacia do Rio Descoberto. Desde sua inauguração tem ocorrido considerável ocupação do solo, na maioria das vezes desordenada e sem planejamento, o que impõe a adoção de mecanismos de controle do processo de degradação ambiental e comprometimento do abastecimento de água.

Outro aspecto relevante é a Usina Hidrelétrica de Corumbá IV, cujo reservatório tem uma extensão de 173km² e ocupa as áreas dos municípios de Luziânia (45,22 km²), Santo Antônio do Descoberto (53,25 km²), Alexânia (38,95 km²) Abadiânia (27,39 km²), Sylvania (20,98 km²), Novo Gama (0,24 km²) e Corumbá de Goiás (0,49 km²). Portanto, quatro dos municípios da PMB encontram-se às margens do reservatório. Além de energia, o Sistema produtor de Corumbá IV, por meio da Estação de Tratamento de Água, inaugurada recentemente em 2022, no município de Luziânia, atenderá quase 1,3 milhões de pessoas no DF e em Goiás com água tratada.

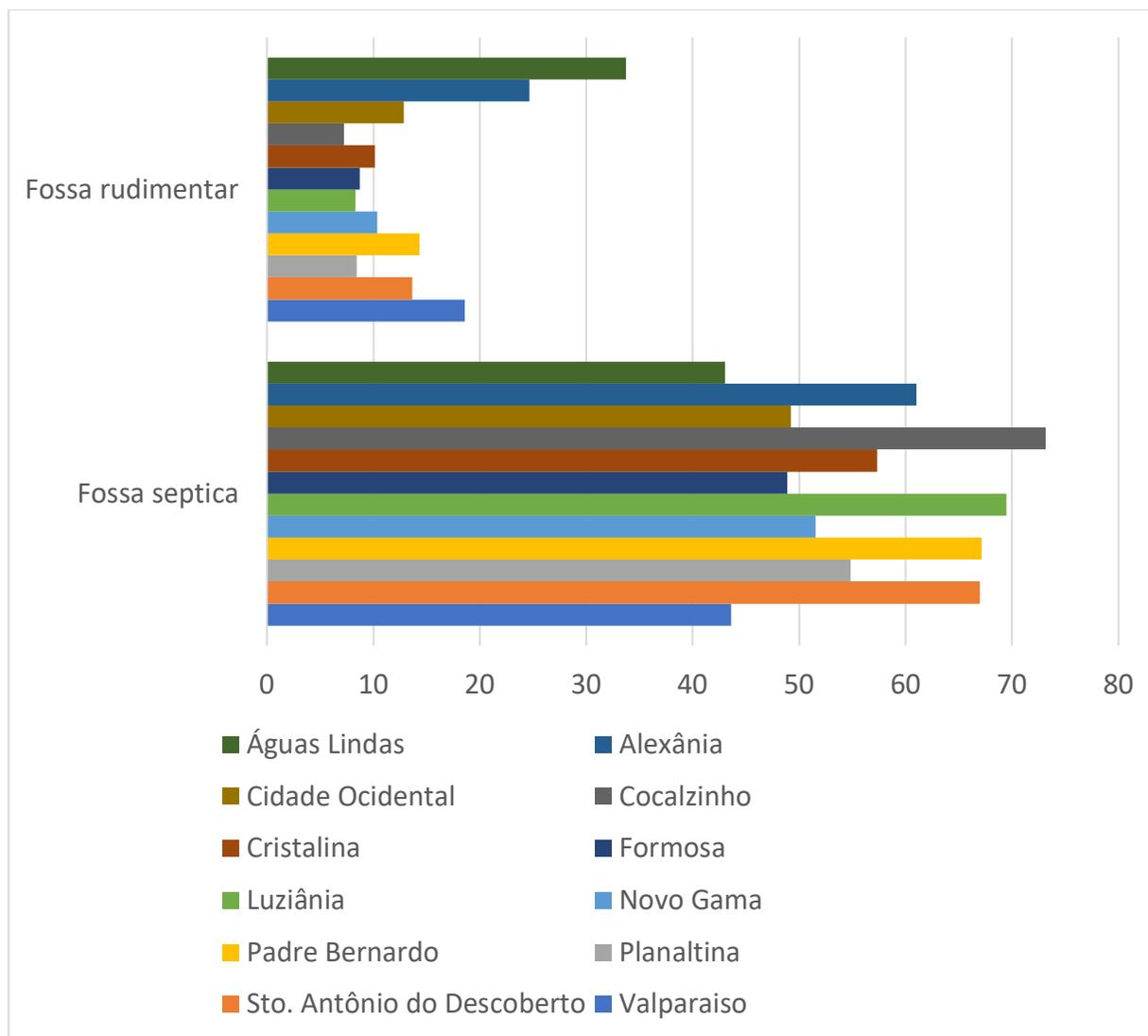


Figura 12 - Gráfico Percentual de domicílios que utilizam fossa 2019/20 (Elaboração L&K consultoria. Fonte: IPEDF- PMAD 2019/20)

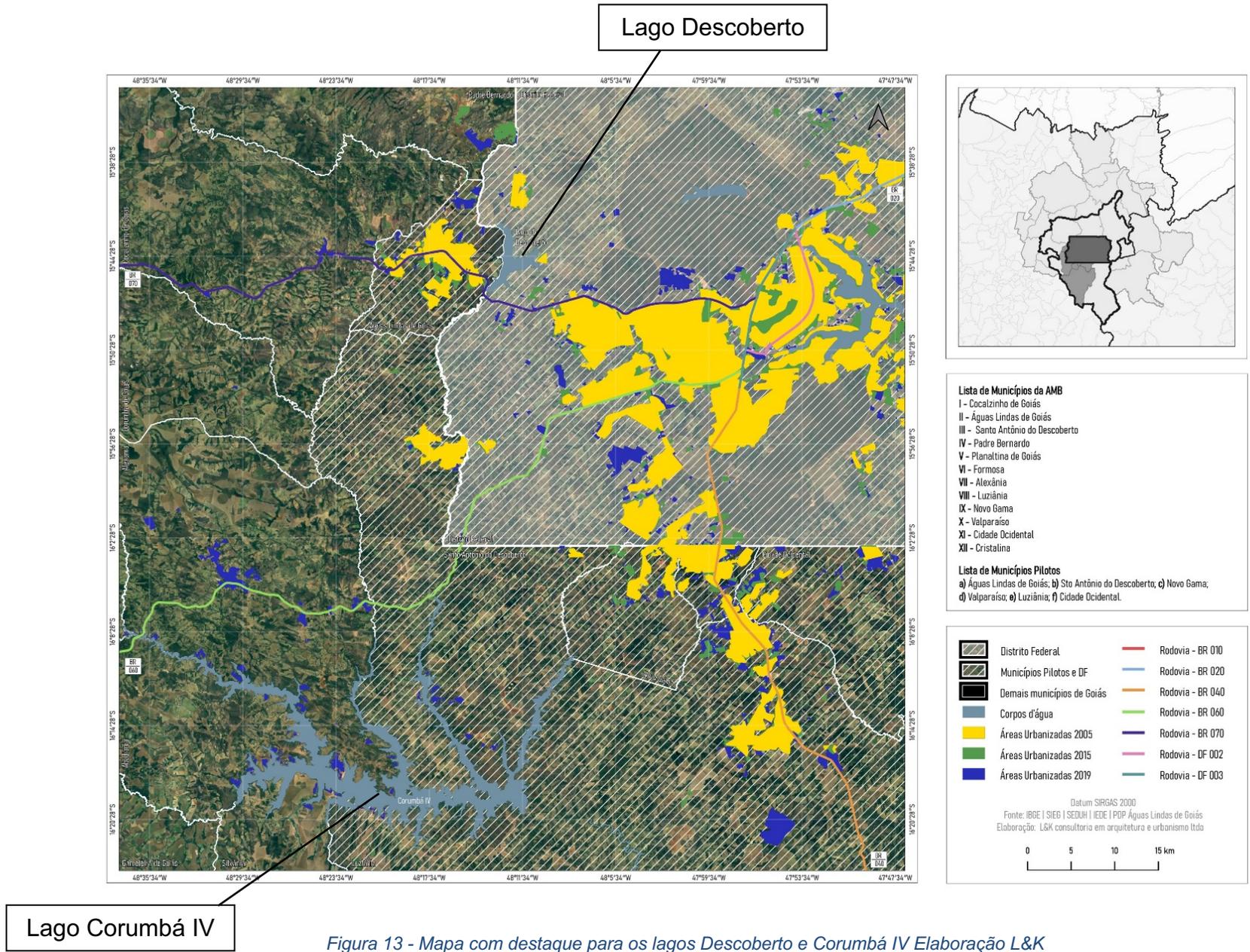


Figura 13 - Mapa com destaque para os lagos Descoberto e Corumbá IV Elaboração L&K

ENERGIA

Quanto ao atendimento de rede geral de energia elétrica, os municípios possuem índices de domicílios atendidos por rede geral de energia elétrica superiores a 99%.

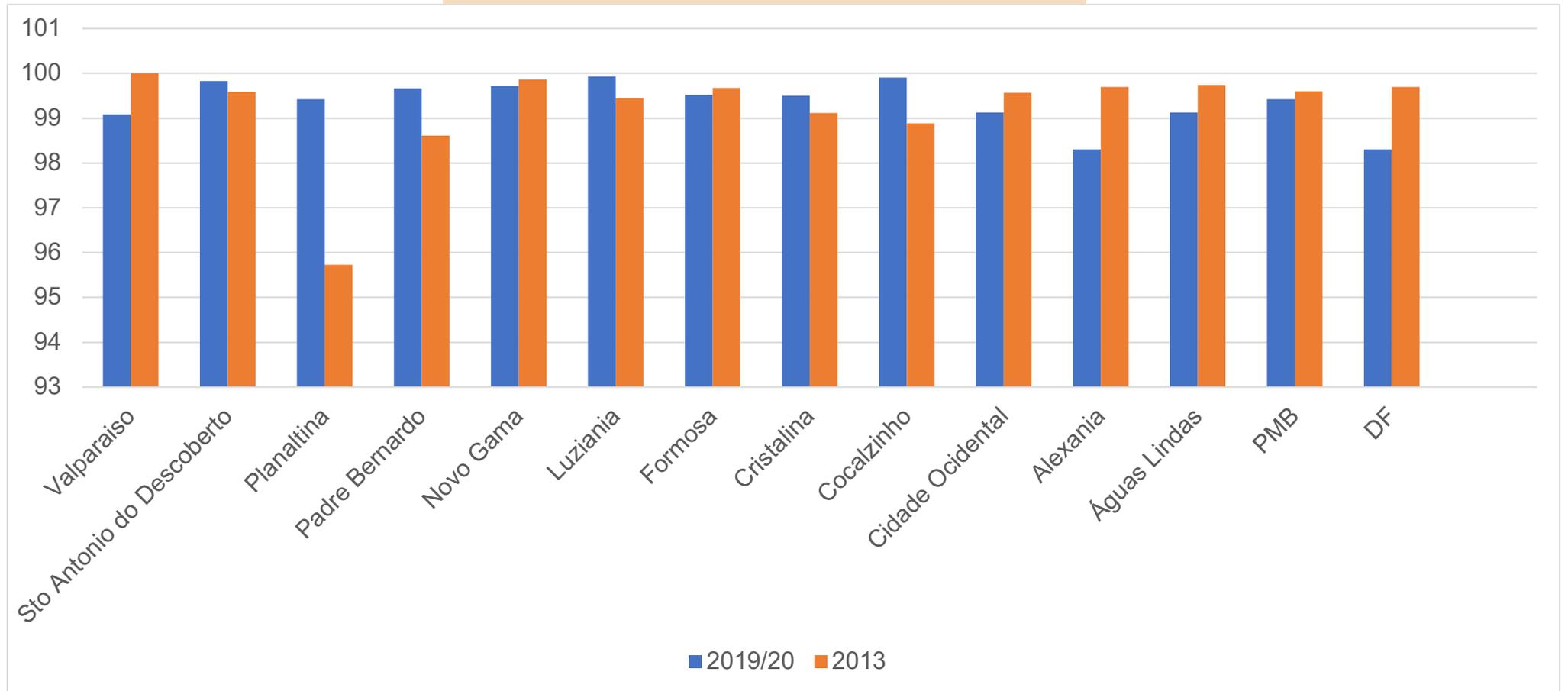


Figura 14 - Gráfico Percentual de Domicílios atendidos com Rede Geral de Energia – 2013 e 2019/20 (Elaboração L&K consultoria. Fonte: PMAD 2019/20)

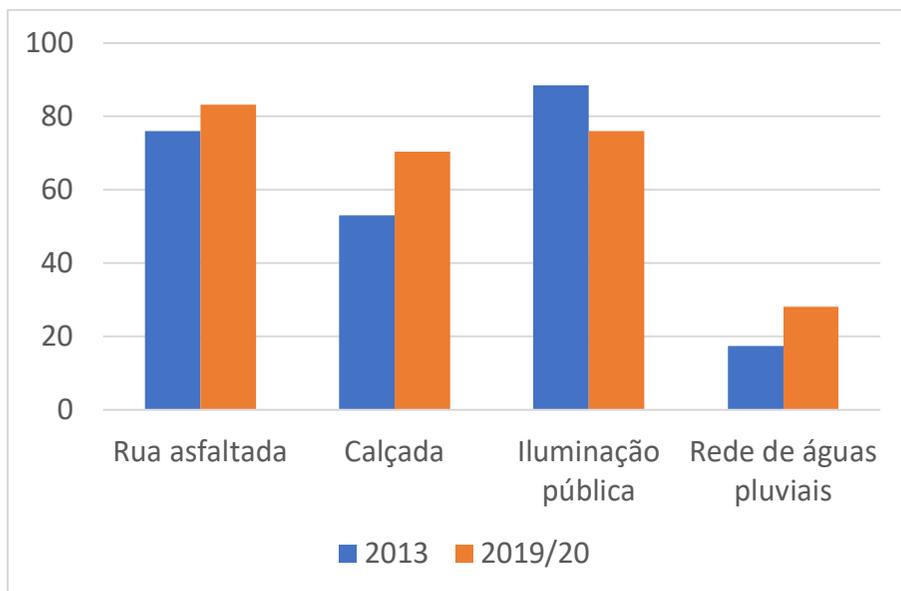


Figura 15 - Gráfico Percentual de domicílios ocupados segundo a infraestrutura urbana na PMB
(Elaboração L&K consultoria. Fonte: IPEDF-PMAD 2013-2019/20)

INFRAESTRUTURA URBANA

A percepção dos moradores desses municípios, no que tange a ruas asfaltadas, calçadas e iluminação pública é de 70 a 80%. Todavia, o indicador de drenagem pública está em torno de 28%. Fato, inclusive, relatado por alguns técnicos das prefeituras. Várias ruas são asfaltadas sem, no entanto, terem qualquer sistema de captação de águas pluviais. É um fator grave cujas consequências podem ser erosão e inundações. Tivemos a oportunidade de constatar algumas erosões e relatos de áreas alagadas.

Dados da PMAD-IPEDF 2019/20 apontavam que Cocalzinho, Valparaíso, Águas Lindas e Luziânia estavam com os menores índices de percepção dos moradores em relação à erosão, em torno de 5%. Os demais, acima de 10%.

RESÍDUOS SÓLIDOS

Os municípios são atendidos com coleta de lixo convencional e o percentual de domicílios atendidos com coleta seletiva é inexpressível.

Conforme dados do IMB/GO relativos a 2020, a cobertura de coleta convencional de lixo é em torno de 80 a 99% na maioria dos municípios.

Quanto ao destino dos resíduos coletados, à exceção de Cidade Ocidental e Valparaíso, cuja totalidade de resíduos se destina ao aterro sanitário, os demais são encaminhados para lixões e aterros simultaneamente, na proporção em torno de 50% para cada, sendo que 4 deles têm só o lixão como depósito. Muitos desses Lixões já deveriam ter sido abandonados.

DESENVOLVIMENTO SOCIAL E HABITAÇÃO

De acordo com abordagens nos outros cadernos deste trabalho, observa-se que os municípios do entorno de Brasília são umbilicalmente ligados ao processo de crescimento do DF. Apresentam um crescimento fortemente ligado à necessidade de habitação e centrado em uma estrutura econômica vinculada às atividades urbanas, com ênfase no comércio e prestação de serviços. Ressalta-se também, forte dependência econômica do DF e por equipamentos de saúde que, apesar de ter diminuído nos últimos anos, ainda é considerável.

Ao analisar os dados demográficos desses municípios, constata-se que suas taxas de crescimento foram elevadas sem, no entanto, terem sido acompanhadas de melhorias nos serviços públicos, gerando desequilíbrios na ocupação do solo e disparidades sociais. Tais questões refletem diretamente na habitação e na mobilidade urbana. Aliado a esses fatores está o alto valor dos terrenos no DF e os instrumentos de controle do solo mais restritivos que os das cidades dos municípios do entorno da Capital. Como consequência, esses municípios expandiram de forma desordenada, apesar dos esforços das prefeituras locais, por meio de legislações urbanas nem sempre adequadas.

O município de Águas Lindas de Goiás é a quinta cidade mais populosa do estado de Goiás e a terceira com o maior número de pessoas em situação de déficit habitacional. Luziânia e Cidade Ocidental ocupam a 6ª e 11ª posição no Estado de Goiás, Novo Gama em 20º, Sto. Antônio do Descoberto em 21º e Valparaíso em 30º, em um total de 246 municípios do Estado.

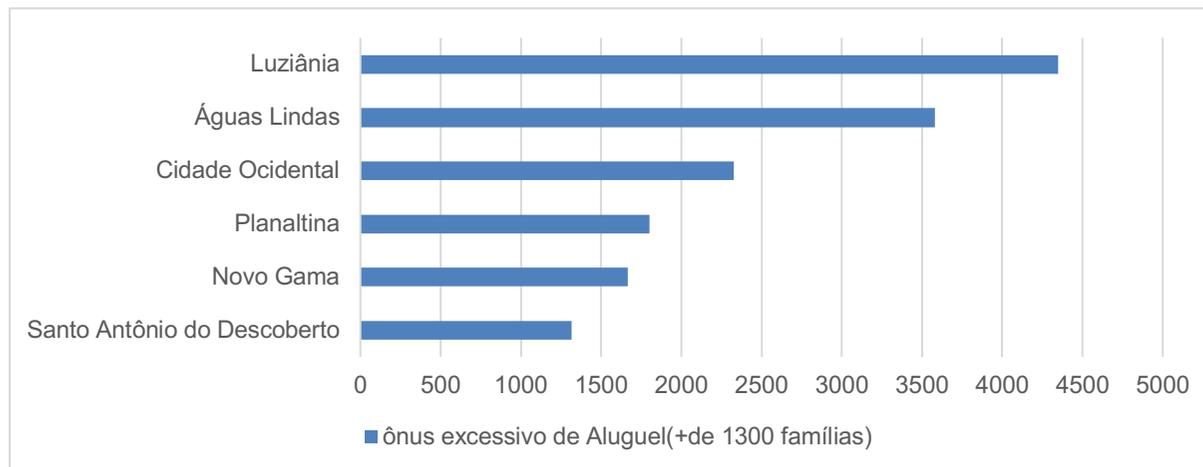


Figura 16 - Gráfico ônus excessivo de aluguel (Elaboração L&K. Fonte: Instituto Mauro Borges)

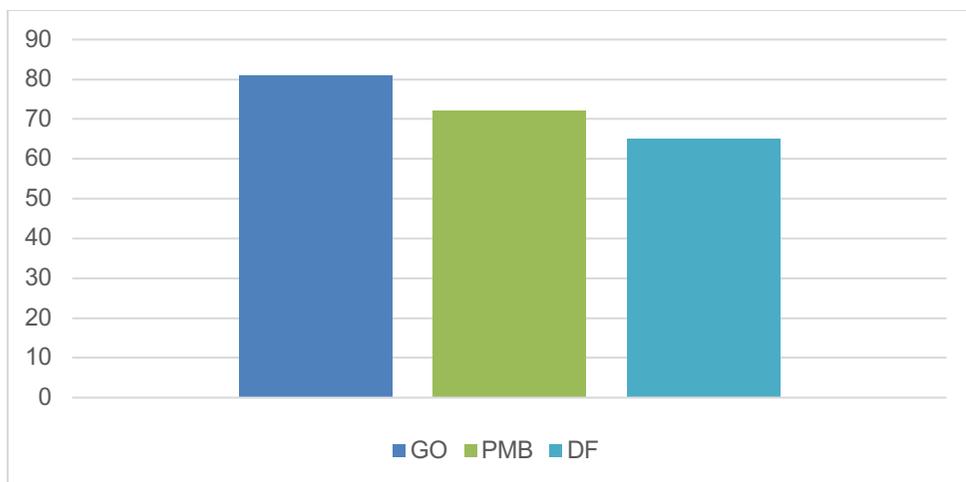
A variável mais forte no déficit habitacional dos municípios da PMB é o ônus excessivo com aluguel, seguido pelo índice de precariedade dos domicílios. No Estado de Goiás a situação se repete, com mais de 81,6% da população (equivalente a 32% de famílias) em situação de déficit habitacional no quesito ônus excessivo de aluguel, o que significa que comprometem acima de 30% da sua renda com aluguel. (IMB-GO-2021). Fator que se reproduz no DF e no País.

Localidade	Déficit habitacional (Nº de famílias)	% déficit em relação à população	Precárias	Ônus excessivo de aluguel	Coabitação	Média de pessoas por família	Renda domiciliar média da população(R\$)
Águas Lindas	8.918	11,9	5.302	3.579	37	3,81	755,88
Alexânia	1 261	10	314	939	8		938,61
Cidade Ocidental	2.416	7,6	61	2.325	30	3,36	969,58
Cocalzinho	783	9,4	157	619	7	3,84	710,31
Cristalina	1.360	5,9	175	1 093	92	3,46	680,95
Formosa	2 147	4,2	548	1 541	58	3,62	674,33
Luziânia	4.613	5,6	196	4.349	69	3,6	723,26
Novo Gama	1.755	4,5	18	1.668	69	3,56	744,27
Padre Bernardo	525	4,1	92	416	17	3,49	699,05
Planaltina	2 015	5,9	163	1 803	49	3,03	842,76
Santo Antônio do Descoberto	1.649	5,3	314	1.316	19	3,79	574,8
Valparaíso	1.133	1,6	188	932	13	3,33	1.098,98
Total PMB	28 575		7 528	20 580	ND	ND	ND

Tabela 3 - Déficit habitacional e seus componentes (Elaboração L&K. Fonte: Instituto Mauro Borges/ IPEDF)

Observa-se, na tabela acima, que Águas Lindas surge com o número mais expressivo de famílias vivendo em habitações precárias, em especial as improvisadas, que somam perto de 60% do déficit total. De 2010 a 2022, Águas Lindas teve um crescimento de 105% no número de domicílios e 34% de incremento em sua mancha urbana.

Alexânia, onde 75% do seu déficit habitacional corresponde a famílias com ônus excessivo de aluguel, surpreende com um elevado crescimento em sua mancha urbana (222%), face ao incremento de 13% da sua população e de 122% no número de domicílios. São indicadores importantes na formulação de políticas públicas de habitação.



A figura ao lado demonstra a necessidade da provisão de moradia, em especial para famílias de menor poder aquisitivo. Um planejamento integrado na região, respeitando a particularidade de cada município, pode ser uma solução para facilitar a obtenção de recursos financeiros, além de otimizar recursos e o processo de elaboração da carteira de projetos.

Figura 17 - Gráfico Percentual do ônus excessivo de aluguel no déficit habitacional. (Elaboração L&K. Fonte: IPEDF e IMB-2021)

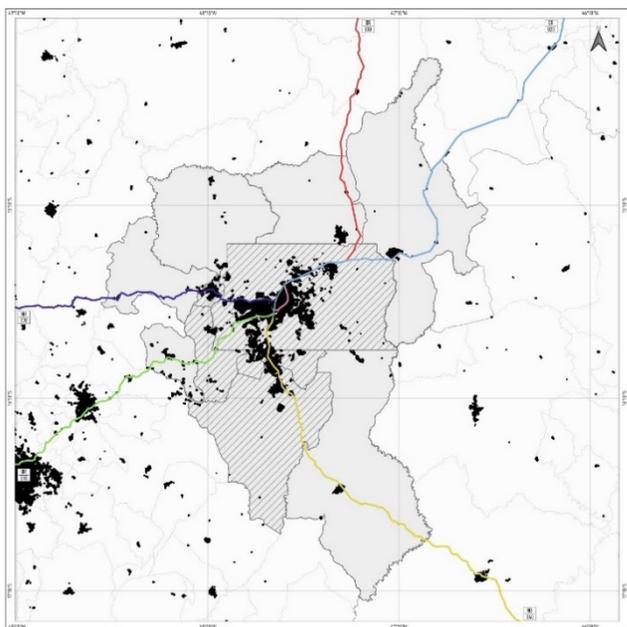
Importante ressaltar que, conforme a Fundação João Pinheiro, déficit e demanda habitacional são índices que se complementam em uma política habitacional, mas são diferentes.



Dados da PMAD2019/20 - IPEDF e do IMB-GO demonstram a horizontalidade desses núcleos urbanos e a quase totalidade das residências na tipologia casa, à exceção de Valparaíso, que tem aumentado a construção de prédios de apartamentos. A Periferia Metropolitana que é composta pelos 12 municípios objeto deste estudo apresentava em 2019/20, de acordo com a PMAD-IPEDF e o IMB-GO, um percentual de 89,99% de domicílios na tipologia "casa". A pesquisa também conclui que mais de 50% dos domicílios ocupados são próprios, similares à média do DF.

O Instituto Mauro Borges - IMB tem adotado o Índice Multidimensional da Carência das Famílias Goianas (IMCF) a partir do índice de Pobreza Multidimensional (IPM) adotado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD em parceria com a Universidade de Oxford. O objetivo primordial do Índice Multidimensional da Carência das Famílias Goianas (IMCF) é identificar quais são as principais carências dos domicílios goianos, para assim poder direcionar as políticas públicas. Ele é construído utilizando três dimensões: educação, habitação e renda. O IMCF assume valores de zero a um, sendo que “1” representa o domicílio com carência máxima e zero a ausência de carência. A análise da trajetória do índice nos municípios é de suma importância para a ação assertiva das políticas públicas. No Caderno de Leitura Crítica são apresentados dados de 2018/2019 e 2020. Mais informações podem ser encontradas no site do IMB-GO.

3.1.3 Mobilidade



Do DF partem rodovias importantes que ligam a região aos principais centros urbanos do País, como ilustrado no Mapa. Ao longo delas surgiram ocupações urbanas que compõem os doze municípios que formam uma área metropolitana junto com o DF. Entre eles ocorre um fluxo intenso de pessoas que se dirigem, principalmente, ao DF para trabalhar e dispor de serviços de educação e saúde.

A conurbação no território formado por esses 12 (doze) municípios e o DF, combinada com a estrutura da malha viária, frequentemente resulta em confrontos entre o tráfego de passagem e o tráfego local, particularmente em áreas próximas a zonas residenciais ou de atividade econômica, impactando a fluidez e a segurança do trânsito.

Figura 18 - Mapa Sistema viário – Rodovias e manchas urbanas (Elaboração: L&K)

Ao buscarmos transformar nossas cidades em cidades inteligentes, mais acessíveis e sustentáveis é imprescindível pensar em mobilidade urbana de qualidade. A excelência da mobilidade urbana de uma cidade implica na adoção de um sistema de deslocamento eficiente, acessível, sustentável, seguro, capaz de atender às variadas necessidades da sua população. Afinal, como afirmou um autor desconhecido: “A mobilidade é o coração de um urbanismo centrado no cidadão.”

Em 2013, 45,03% do total da população ocupada dos doze municípios da PMB, se deslocava para o DF para trabalhar. Ocorre uma diminuição deste deslocamento para 36% da população ocupada, ou seja, economicamente ativa, trabalhando no DF, conforme dados da PMAD 2019/20.

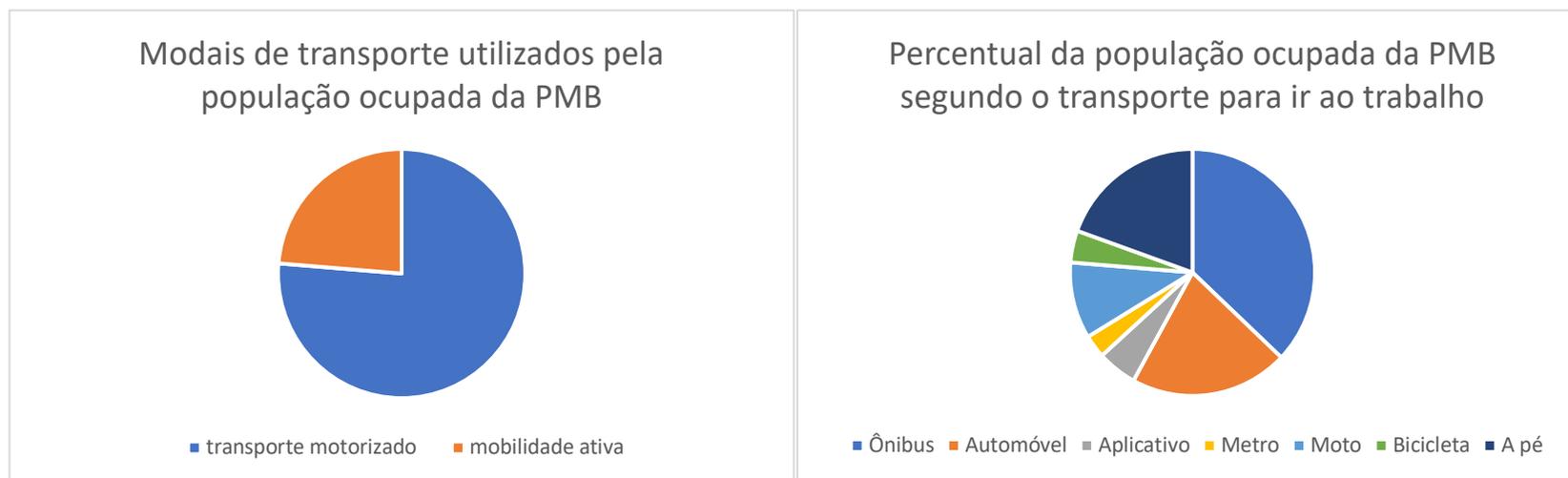


Figura 19 - Gráfico Percentual da população ocupada da PMB segundo o modal de transporte utilizado na ida ao trabalho (Elaboração L&K consultoria. Fonte: IPEDF-PMAD 2019/20)

Todavia, por envolverem duas unidades federativas (DF e GO), o transporte público existente é formado por linhas interestaduais de curtas distâncias, denominadas semiurbanas. Concentram os maiores números de deslocamentos e os mesmos problemas: grande volume de viagens em horários de pico pela manhã e final da tarde; serviço de transporte público focado no modal ônibus, sem integração; preço de passagens elevadas face ao baixo IPK (índice de passageiro por quilometro); grande quantidade de automóveis circulando e principais eixos viários (BRs) cortando núcleos urbanos e sendo utilizados como vias locais. Dados da ANTT apontam, ainda, para um movimento intenso pendular concentrado no período entre 04h e 07h no sentido GO-DF, e entre 14h e 20h no sentido DF-GO em dias úteis, tendo como principais motivações o trabalho e o estudo.

O renomado urbanista Alain Bertaud em seu livro "Ordem sem Design", destaca como congestionamentos nas vias impactam negativamente a mobilidade do trabalho e o transporte de bens, exercendo uma influência significativa na economia das cidades.

Outro aspecto relevante é a dificuldade de gestão considerando que o sistema de transporte suburbano é vinculado a legislações federais, estaduais, municipais e do Distrito Federal. As decisões e propostas de solução esbarram, muitas vezes, em barreiras legais e institucionais.

O volume de viagens e média de passageiros é um índice a ser analisado. Foram realizadas em 2020, conforme a ANTT, mais de 3.200 viagens entre Goiás e o DF. Dessas viagens, os maiores números provêm de Águas Lindas e Luziânia. Obviamente, pode-se afirmar que a linha Luziânia - DF atende os municípios de Cidade Ocidental, Valparaíso e Novo Gama. Neste último trecho, somado às viagens oriundas de Cidade Ocidental, Novo Gama e Valparaíso, atinge-se um volume em torno de 1700 viagens. É um trecho bastante conurbado da região, denominado Eixo Sul pelo Plano Diretor de Transporte Urbano do DF- PDTU aprovado em 2011.

SENTIDO GO-DF				SENTIDO DF-GO			
Hora	Dias úteis	Sábado	Domingo	Hora	Dias úteis	Sábado	Domingo
4h às 7h	680	317	126	5h às 8h	205	152	98
7h05 às 10h	280	194	127	8h05 às 11h	204	179	120
10h05 às 13h	208	160	105	11h05 às 14h	222	185	107
13h05 às 16h	212	155	123	14h05 às 17h	482	235	125
16h05 às 19h	246	153	120	17h02 às 20h	480	217	132
19h05 às 22h	95	63	60	20h06 às 23h	112	76	64
22h10 às 23h50	17	12	14	23h10 à 1h15	29	20	16
TOTAL	1.738	1.054	675	TOTAL	1.734	1.064	662

Aproximadamente 40% de todas as viagens de um dia útil estão concentradas em um período de três horas. A partir das 20 horas, o volume de viagens é reduzido consideravelmente nos dois sentidos.

Elaboração L&K Fonte:ANTT

Estas disparidades e as distancias percorridas em sua quase totalidade, ponto a ponto, sem grandes volumes de sobe e desce, em uma operação radial e pendular, com certeza são alguns dos motivos que elevam os preços das passagens e provocam a baixa eficiência operacional. A própria configuração da ocupação espalhada do DF favorece esse tipo de viagem. Tais questões levam a um IPK (índice de passageiros por quilometro) mais baixo, quebrando a equação de que quanto maior o IPK menor será a tarifa.

A tabela abaixo bem retrata a tendência brasileira em relação ao uso do automóvel em detrimento do transporte público. No nosso entendimento, isso decorre da má qualidade do serviço público de transporte oferecido à população. Soma-se a este fator, que também é cultural, o incentivo dado pelos Governos ao acesso ao carro

particular. No caso do DF e municípios vizinhos adicionam-se as grandes distâncias entre os núcleos urbanos, a concentração de empregos na área central de Brasília e a ausência de investimentos em outros modais de transporte público, como trens suburbanos, metro e VLTs. Cabe a observação do crescimento no número de motocicletas.

O número de automóveis por pessoa varia entre 2 a 2,75 habitantes por carro nos doze municípios, enquanto o DF registra uma média de 3,73 hab./carro. (IPEDF)

	Automóvel	Moto
Águas Lindas	55%	ND
Alexânia	73%	77%
Cidade Ocidental	46%	70%
Cocalzinho	85%	53%
Cristalina	35%	38%
Formosa	35%	31%
Luziânia	22%	39%
Novo Gama	34%	66%
Padre Bernardo	27%	31%
Planaltina	45%	51%
Santo Antônio do descoberto	39%	38%
Valparaíso	14%	49%
DF	26%	50%
PMB	34%	ND
AMB (PMB + DF)	27%	ND

Tabela 4 - Incremento percentual de automóveis e motocicletas na AMB entre 2013 e 2022 (Elaboração: L&K)

Destacam-se diversas iniciativas relacionadas às ligações entre o Distrito Federal e os municípios da RIDE pelo modal ferroviário. Em 2011/12, foi assinado um acordo técnico entre a SUDECO, os governos de Goiás e do

Distrito Federal, o Ministério da Integração Nacional, a ANTT e o DNIT para instalar o trem Brasília-Luziânia e realizar estudos de viabilidade técnica. Em setembro de 2015, a ANTT lançou um chamamento público para os estudos

de viabilidade do transporte ferroviário de passageiros no corredor Brasília-Luziânia. O Ministério dos Transportes apresentou uma proposta da Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros em janeiro de 2024, e os estudos para a implantação do trecho entre Brasília e Luziânia voltaram à pauta.

Situação semelhante ocorre com o trecho ferroviário ligando Brasília, Anápolis e Goiânia. Em julho de 2012, foi assinado um protocolo de intenção para

3.1.4 Considerações

A sistematização de informações pautou-se em um processo de organização, estruturação e análise de dados coletados. Isso envolveu a definição de uma formatação lógica dos dados, facilitando a compreensão e a interpretação dos resultados, com a utilização de ferramentas estatísticas e gráficas.

Por sua vez, a análise proporcionou uma interpretação dos dados, visando uma compreensão mais robusta da realidade. Isso envolveu a identificação de padrões, tendências e relações causais, permitindo chegar a conclusões que possam orientar aos gestores públicos dos municípios da PMB a promover ações que facilitem a tomada de decisões futuras com base em evidências.

O desafio reside na capacidade de converter esses dados em informações ou indicadores que norteiem as ações necessárias para resolver os problemas identificados.

É essencial que os dados se tornem informações relevantes durante todo o ciclo da política pública, contribuindo para todas as suas fases, seja na construção de agenda, formulação da política, processo decisório, implementação, tanto quanto em sua avaliação.

elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Socioambiental necessários para a outorga de exploração do serviço público de transporte ferroviário regular de passageiros e carga. Recentemente, em janeiro deste ano, foi criado um grupo de trabalho para discutir a criação de um consórcio interfederativo para gestão do transporte na região, projeto que foi o mais votado nas discussões do Plano Plurianual de Goiás. O grupo será conduzido pelo Ministério dos Transportes e contará com representantes de Goiás, da Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF, além da ANTT e da INFRA SA.

Além disso, indicadores resultantes de dados coletados, sistematizados e analisados permitem acompanhar, monitorar e avaliar a eficácia dos projetos e programas implementados, fornecendo elementos para ajustes e adequações necessárias. Igualmente, contribuem para uma maior transparência da administração pública e o controle por parte dos órgãos de fiscalização, em especial os Tribunais de Contas.

Os quadros abaixo sintetizam informações baseadas em dados mais atualizados, obtidos nesta fase do trabalho. As datas correspondem a anos diferentes conforme disponibilidade dos dados. Importante ressaltar a falta de padronização dos mesmos nos sites de órgãos de pesquisa conceituados e oficiais, como: IPEDF, IMB-GO, SNIS/Ministério das Cidades e SANEAGO. Este fato reforça a necessidade de se promover uma taxionomia urbana, isto é, uma classificação e categorização dos dados e informações urbanas com o objetivo de lhes dar mais transparência e facilidade de acesso. Na conclusão desse Caderno ainda não estavam disponibilizados alguns dados pelo IBGE-Censo 2022, em especial os de saneamento.

Ressaltamos que alguns dados foram obtidos junto aos agentes públicos das prefeituras por meio de questionários e reuniões.

ÁGUAS LINDAS

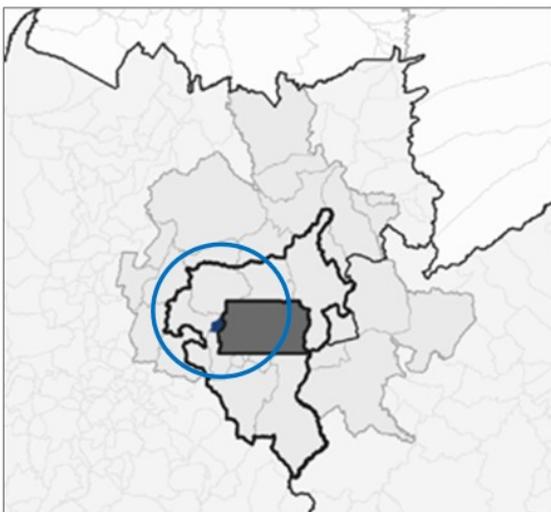
Área 191,807 km²

População 225.693 pessoas

Taxa crescimento anual 2,94%

Densidade 1.176,61 hab/km²

(IBGE 2022)



81,67%
população atendida com rede de
esgoto

83%
Índice de esgoto tratado

(IMB/GO 2023)

PIB per capita
R\$11 052,00

Salário médio mensal dos
trabalhadores formais
1,8 SM

(IBGE 2021)

6,98%
População ocupada

(IBGE 2021)

33,58%
População ocupada trabalha no
DF

(IPDEF 2019/20)

92,42%
População atendida com coleta
de lixo

Lixão (47,34%), Aterro (45,65%) e
Unidade de triagem (7%)

(SNIS 2022)

R\$755,88
Renda média domiciliar

31,2% ou 24 207 famílias
(R\$688,11 média)
População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

55%
Aumento frota automóvel (2010-
2022)

(IBGE 2022)

100%
População atendida com
abastecimento de água

(IMB/GO 2021)

10,2% ou 8 918 famílias
População em situação de déficit
habitacional

59,45%
Habitação precária

40,13%
Ônus excessivo de aluguel

(IMB-GO 2021)

99,13%
população atendida com rede de
energia

(IPDEF 2019/20)

ALEXÂNIA

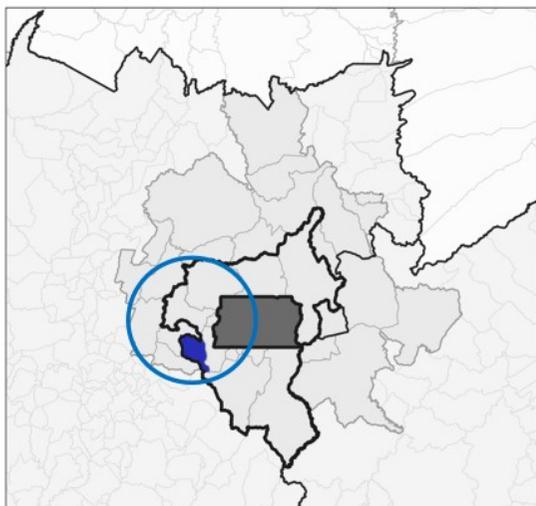
Área 846,876 km²

População 27.008 pessoas

Taxa crescimento anual 1,05%

Densidade 31,89 hab./km²

(IBGE 2022)



21,67%
população atendida com rede de
esgoto

100%
Índice de esgoto tratado

(IPDEF 2019/20)

PIB per capita
R\$39 776,23

Salário médio mensal dos
trabalhadores formais
2,2 SM

(IBGE 2021)

19,08%
População ocupada

(IBGE 2021)

10,42%
População ocupada trabalha no
DF

(IPDEF 2019/20)

87,7%
População atendida com coleta
de lixo

Lixão (100%)

(SNIS 2022)

R\$938,61
Renda média domiciliar

39,04% ou 4 124 famílias
(R\$678,11 média)
População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

73%
Aumento frota automóvel (2010-
2022)

(IBGE 2022)

100%
População atendida com
abastecimento de água

(IMB/GO 2023)

10,00% ou 1 261 famílias
População em situação de déficit
habitacional

74,47%
Ônus excessivo de aluguel

(IMB-GO2021)

98,03%
população atendida com rede de
energia

(IPDEF 2019/20)

CIDADE OCIDENTAL

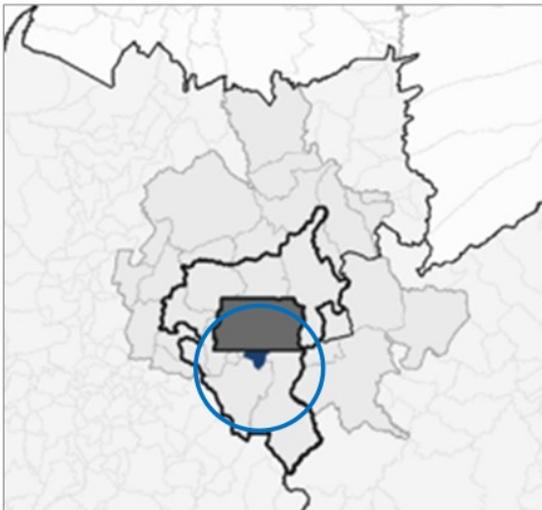
Área 389,985 km²

População 91.767 pessoas

Taxa crescimento anual 4,21%

Densidade 235,31 hab/km²

(IBGE 2022)



62%
população atendida com rede de
esgoto

100%
Índice de esgoto tratado

(IMB/GO-2023)

PIB per capita
R\$ 13 528,98

Salário médio mensal
trabalhadores formais
2 SM

(IBGE 2021)

8,5%
População ocupada

(IBGE 2021)

48,01%
população ocupada que trabalha
no DF

(IPDEF 2019/20)

82,95%
População atendida com coleta de
lixo

Aterro Sanitário (100%)

(SNIS 2022)

R\$ 969,58
Renda média domiciliar

32,2% ou 10 771 famílias
(R\$683,4 média)

População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

100%
população atendida com
abastecimento de água

(IMB/GO-2023)

9,00% ou 2 416 famílias
População em situação de déficit
habitacional, sendo 96,2% com
ônus excessivo de aluguel

(IMB 2021)

46%
Aumento frota automóvel (2010-
2022)

(IBGE-2022)

99,13%
População atendida com rede de
energia

(IPDEF 2019/20)

COCALZINHO

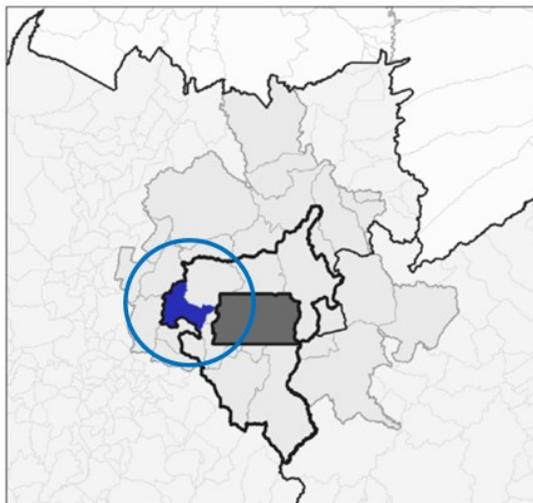
Área 1.785,339 km²

População 25.016 pessoas

Taxa crescimento anual 3,06%

Densidade 14,01 hab/km²

(IBGE 2022)



31,42%
população atendida com rede de
esgoto

Dado não disponível
Índice de esgoto tratado

(IPDEF/PMAD 2019/20)

PIB per capita
R\$ 21 006, 17

Salário médio mensal
trabalhadores formais
2,1 SM

(IBGE 2021)

9,45%
População ocupada

(IBGE 2021)

44,12%
população ocupada que trabalha
no DF

(IPDEF 2019/20)

35,4%
População atendida com coleta de
lixo

Aterro Sanitário (57,81%) Lixão
(36%) Unidade de Triagem (6%)

(SNIS 2022)

R\$ 710, 31
Renda média domiciliar
(IPEDF 2019/20)

36,5% ou 3 448 famílias
(R\$690,87 média)
População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

85%
Aumento frota automóvel (2010-
2022)

(IBGE-2022)

97,12%
população atendida com
abastecimento de água

(IMB/GO-2023)

9,4% ou 783 famílias
População em situação de déficit
habitacional, sendo 79,05% com
ônus excessivo de aluguel

(IMB GO 2021)

99,9%
População atendida com rede de
energia

(IPEDF 2019/20)

CRISTALINA

Área 6.153,921 km²

População 62.337 pessoas

Taxa crescimento anual 2,46%

Densidade 10,13 hab/km²

(IBGE 2022)



48,45%
população atendida com rede de
esgoto

100%
Índice de esgoto tratado

(IMB/GO-2023)

80,21%
População atendida com coleta de
lixo

Aterro Sanitário

(SNIS 2022)

100%
população atendida com
abastecimento de água

(IMB/GO-2021 SANEAGO)

PIB per capita
R\$ 13 258,00

Salário médio mensal
trabalhadores formais
2 SM

(IBGE 2021)

R\$ 680,95
Renda média domiciliar

27,56% ou 6 111 famílias
(R\$689,30 média)

População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

5,9% ou 1 360 famílias

População em situação de déficit
habitacional, sendo 80,37% com
ônus excessivo de aluguel

(IMB 2021)

21,73%
População ocupada

(IBGE 2021)

20,63%
população ocupada que trabalha
no DF

(IPDEF 2019/20)

35%
Aumento frota automóvel (2010-
2022)

(IBGE-2022)

99,5%
População atendida com rede de
energia

(IPDEF 2019/20)

FORMOSA

Área 5.804,292 km²

População 115.901 pessoas

Taxa crescimento anual 1,23%

Densidade 19,97 hab/km²

(IBGE 2022)



99,39%
população atendida com rede de
esgoto

100%
Índice de esgoto tratado

(IMB/GO-2023)

PIB per capita
R\$ 25 836,62

Salário médio mensal
trabalhadores formais
2,1 SM

(IBGE 2021)

16,01%
População ocupada

(IBGE 2021)

37,87%
população ocupada que trabalha
no DF

(IPDEF 2019/20)

99,8%
População atendida com coleta de
lixo

Aterro Sanitário (48,72%) Lixão
(34%) Triagem (18%)

(SNIS 2022)

R\$ 674,33
Renda média domiciliar

27,5% ou 11 720 famílias
(R\$682,33 média)

População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

35%
Aumento frota automóvel (2010-
2022)

(IBGE-2022)

100%
população atendida com
abastecimento de água

(IMB/GO-2023)

4,2% ou 2 147 famílias
População em situação de déficit
habitacional, sendo 71,77% com
ônus excessivo de aluguel

(IMB 2021)

99,52%
População atendida com rede de
energia

(IPDEF 2019/20)

LUZIÂNIA

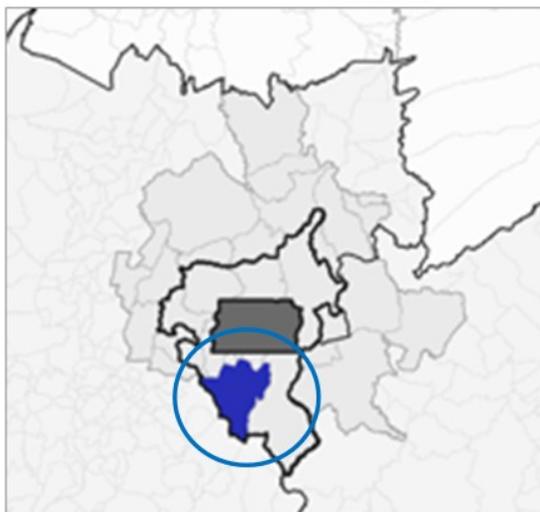
Área 3.962,107 Km²

População 209.129 pessoas

Taxa crescimento anual 1,52%

Densidade 52,78 hab/km²

(IBGE 2022)



24,47%
População atendida com rede de esgoto

100%
Índice de esgoto tratado

(IMB/GO- 2023)

86,7%
População atendida com coleta de lixo

Lixão (100%)

(SNIS 2022)

100%
População atendida com abastecimento de água

(IMB/GO-2023)

PIB per capita
R\$ 25 322,00

Salário médio mensal trabalhadores formais
2 SM

(IBGE 2021)

R\$723,26
Renda média domiciliar
(IMB-GO 2021)

31,4% ou 23 414 famílias
(R\$689,72 média)
População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

5,6% ou 4 613 famílias
População em situação de déficit habitacional, sendo 94,2% com ônus excessivo de aluguel

(IMB/GO 2021)

12,74%
População ocupada
(IBGE 2021)

46,13%
População ocupada trabalha no DF

(IPDEF 2019/20)

22%
Aumento frota automóvel (2010-2022)

(IBGE 2022)

99,93%
População atendida com rede de energia

(IPDEF 2019/20)

NOVO GAMA

Área 192,285 km²

População 103.804 pessoas

Taxa crescimento anual 0,74%

Densidade 539,84 hab/km²

(IBGE 2022)



39,95%

População atendida com rede de esgoto

100%

Índice de esgoto tratado

(IMB/GO 2023)

91,26%

População atendida com coleta de lixo

Lixão (100%)

(SNIS 2022)

100%

População atendida com abastecimento de água

(IMB/GO 2023)

PIB per capita

R\$9 645,45

Salário médio mensal trabalhadores formais
2 SM

(IBGE 2021)

R\$744,27

Renda média domiciliar

31,85% ou 10 224 famílias
(R\$692,85)

População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

4,5% ou 1 755 famílias

População em situação de déficit habitacional, sendo 95,04% com ônus excessivo de aluguel

(IMB/GO 2021)

4,93%

População ocupada

(IBGE 2021)

39,64%

População ocupada trabalha no DF

(IPDEF 2019/20)

34%

Aumento frota automóvel (2010-2022)

(IBGE 2022)

99,72%

População atendida com rede de energia

(IPDEF 2019/20)

PADRE BERNARDO

Área 3.142, 615 km²

População 34.967 pessoas

Taxa crescimento anual 1,97%

Densidade 11,13 hab/km²

(IBGE 2022)



82,79%

População atendida com rede de esgoto

100%

Índice de esgoto tratado

(IMB/GO 2023)

38,25%

População atendida com coleta de lixo

Aterro (86,5%) Aterro controlado (13,5%)

(SNIS 2022)

100%

População atendida com abastecimento de água

(IMB/GO 2023)

PIB per capita
R\$ 30 051,96

Salário médio mensal trabalhadores formais
2,2 SM

(IBGE 2021)

R\$699,05

Renda média domiciliar

27,2% ou 3 227 famílias
(R\$701,23)

População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

4,1% ou 525 famílias

População em situação de déficit habitacional, sendo 79,24% com ônus excessivo de aluguel

(IMB/GO 2021)

8,85%

População ocupada

(IBGE 2021)

17,43%

População ocupada trabalha no DF

(IPDEF 2019/20)

27%

Aumento frota automóvel (2010-2022)

(IBGE 2022)

99,66%

População atendida com rede de energia

(IPDEF 2019/20)

PLANALTINA

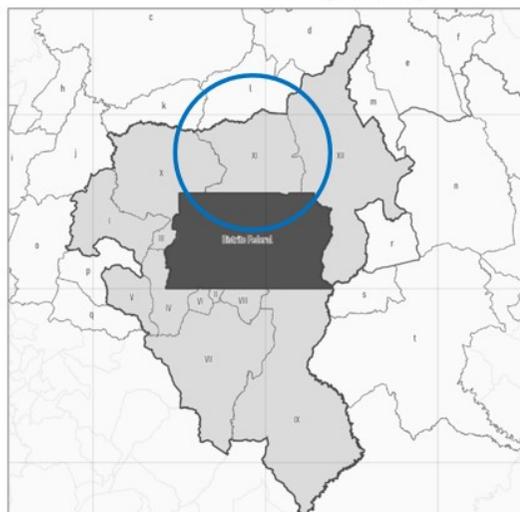
Área 2.558,924 km²

População 105.031 pessoas

Taxa crescimento anual 2,13%

Densidade 41,04 hab/km²

(IBGE 2022)



98,62%

População atendida com rede de esgoto

100%

Índice de esgoto tratado

(IMB/GO 2023)

97,39%

População atendida com coleta de lixo

Aterro (55,4%) Lixão (44,6%)

(SNIS 2022)

100%

População atendida com abastecimento de água

(IMB/GO 2023)

PIB per capita
R\$ 15 906,74

Salário médio mensal trabalhadores formais
2 SM

(IBGE 2021)

R\$842, 76

Renda média domiciliar

32,7% ou 12 554 famílias
(R\$689,55)

População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

5,9% ou 2 015 famílias

População em situação de déficit habitacional, sendo 89,48% com ônus excessivo de aluguel

(IMB/GO 2021)

9,21%

População ocupada

(IBGE 2021)

50,33%

População ocupada trabalha no DF

(IPDEF 2019/20)

45%

Aumento frota automóvel (2010-2022)

(IBGE 2022)

99,42%

População atendida com rede de energia

(IPDEF 2019/20)

SANTO ANTÔNIO DO DESCOBERTO

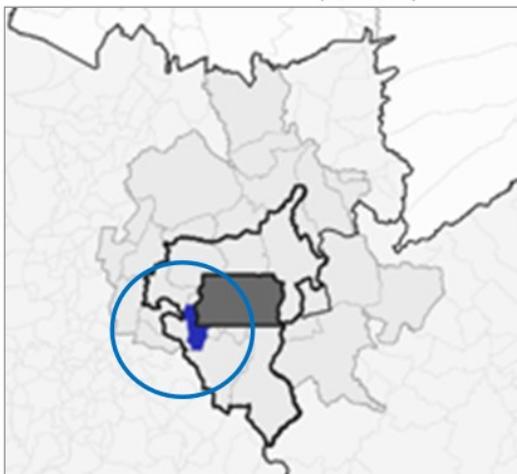
Área 943,948 km²

População 72.127 pessoas

Taxa crescimento anual 1,10%

Densidade 76,41 hab/km²

(IBGE 2022)



63,10%
População atendida com rede de esgoto

100%
Índice de esgoto tratado

(IMB/GO 2023)

85,96%
População atendida com coleta de lixo

Lixão (68,1%) e Aterro (31,8%)
Triagem (0,04)

(SNIS 2022)

100%
População atendida com abastecimento de água

(IMB/GO 2023)

PIB per capita
R\$10 740,31

Salário médio mensal trabalhadores formais
2 SM

(IBGE 2021)

R\$574,80
Renda média domiciliar

36,2% ou 9 583 famílias
(R\$ 684,64 média)
População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

5,3% ou 1 649 famílias
População em situação de déficit habitacional, sendo 79,8% com ônus excessivo de aluguel

(IMB-GO2023)

7,89%
População ocupada

(IBGE 2021)

29,13%
População ocupada trabalha no DF

(IPDEF 2019/20)

39%
Aumento frota automóvel (2010-2022)

(IBGE 2022)

99,83%
População atendida com rede de energia

(IPDEF 2019/20)

VALPARAÍSO

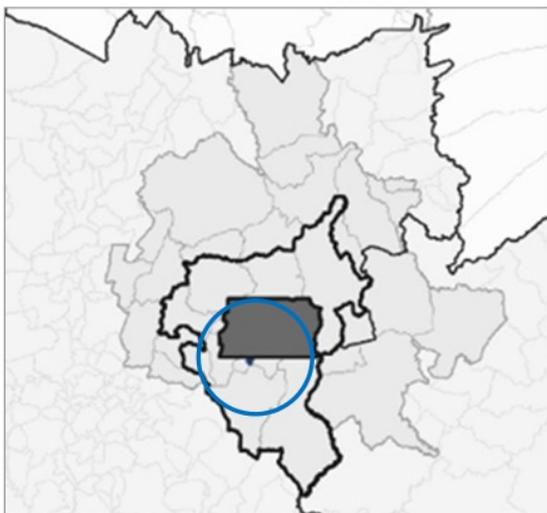
Área 61,488 km²

População 198.861 pessoas

Taxa crescimento anual 3,53%

Densidade 3.234,14 hab/km²

(IBGE 2022)



54,65%
População atendida com rede de esgoto

100%
Índice de esgoto tratado

(IMB/GO 2023)

99,05%
População atendida com coleta de lixo

Aterro sanitário de Cidade Ocidental

(SNIS 2022)

100%
População atendida com abastecimento de água

(IMB/GO 2023)

PIB per capita
R\$16 870,66

Salário médio mensal trabalhadores formais
1,8 SM

(IBGE 2021)

R\$1 098,98
Renda média domiciliar

18,6% ou 12 369 famílias
(R\$690,32 média)
População recebe bolsa família

(MDS/SAGICAD 2024)

1,6% ou 1 133 famílias
População em situação de déficit habitacional, sendo 82,25% com ônus excessivo de aluguel

(IMB-GO2021)

12%
População ocupada

(IBGE 2021)

29,29%
População ocupada trabalha no DF

(IPDEF 2019/20)

14%
Aumento frota automóvel (2010-2022)

(IBGE 2022)

99,08%
População atendida com rede de energia

(IPDEF 2019/20)

Abaixo apresentamos alguns apontamentos resultantes das análises dos dados, os quais merecem destaque:

Os doze municípios da PMB apresentam uma taxa de crescimento anual superior à brasileira (0,46%). Apenas 1 município apresenta taxa inferior à do DF (0,76%) que é bem superior à do Brasil. Os demais apresentam taxas entre 1 a 4%.

O atendimento de esgoto nos municípios da PMB é bastante precário, com apenas 46,80% de domicílios atendidos em 2019/20. A maioria dos índices de atendimento dos municípios são inferiores a 49%.

O aumento do percentual de domicílios foi superior ao incremento de população e da mancha urbana em todos os municípios à exceção de Alexânia, demonstrando um adensamento dos núcleos urbanos e provável ocupação de vazios urbanos.

Ocorreu uma redução considerável no número de fossas sépticas e rudimentares e um incremento da rede de esgoto na maioria dos municípios.

Quatro municípios da PMB encontram-se às margens do Lago Corumbá. Além de energia, o Sistema produtor de Corumbá IV, inaugurado em 2022 e cuja Estação de Tratamento de Água está em Luziânia, atenderá quase 1,3 milhões de pessoas no DF e em Goiás com água tratada. É uma grande atração turística, mas, também, tem sido motivo de especulação imobiliária com o surgimento de ocupações irregulares.

O serviço de drenagem é bastante precário na região com um percentual de menos de 30%.

No ranking de população ocupada, 7 dos municípios da PMB ocupam as piores posições em relação aos 246 municípios de Goiás (219º a 245º).

A variável mais forte no déficit habitacional dos municípios da AMB é o ônus excessivo com aluguel, seguido pelo índice de precariedade dos domicílios.

Os setores que mais empregam são o de comércio e prestação de serviços e o da construção civil. Os índices permanecem estáveis na comparação dos últimos 5 anos.

50% dos 12 municípios que compõem a Área Metropolitana de Brasília, objeto deste trabalho, estão entre os municípios goianos com maior número de famílias vivendo em situação de coabitação.

Todos os municípios da PMB estão com índices de Gini de 2010 abaixo dos apresentados em 2000, sendo 8 abaixo da média do País, que é de 0,531.

Necessidade de planejamento integrado do uso do solo com o sistema de mobilidade urbana.

Os 12 municípios, objeto deste estudo apresentava em 2019/20, de acordo com a PMAD, um percentual de 89,99% de domicílios na tipologia “casa”, reforçando a tendência de horizontalização da região.

Insatisfação dos usuários de transporte público, que relatam alto preço das tarifas, falta de pontualidade, conforto, regularidade do serviço, segurança na condução, conservação e higiene e cortesia, com índices

A intensa e muitas vezes desordenada ocupação do solo e a concentração de empregos no DF acarretam congestionamentos pendulares e deficiências no transporte de passageiros, em especial no Eixo Sul ao longo da BR-040.

Baixo IPK- Índice de passageiro por quilometro rodado é considerado baixo, girando em torno de 0,7, afetando a eficiência do sistema de ônibus suburbano e encarecendo as tarifas.

Gestão ineficiente do sistema de transportes face limitações legais, institucionais e operacionais, devido à inexistência de integração dos entes responsáveis (União, Estados de GO e DF e municípios).

89% da população da PMB estudam no próprio município, 79% utilizam o serviço de saúde do próprio município, e 36% trabalham no DF, representando uma menor dependência do DF e conseqüentemente menos deslocamento, no comparativo dos percentuais de 2013 com 2019/20.

Deslocamento centrado no modo rodoviário, faltando investimentos e diversificação de modais, em especial, o ferroviário e o metroviário.

Em 2013 a PMB tinha 53,54% da sua população ocupada trabalhando no DF. Em 2019/20 este percentual diminuiu para 36%.

3.2 Coleta, Sistematização e Análise Institucional e Perceptiva

A Constituição Federal de 1988 promoveu avanços ao incluir a função social da propriedade e estabelecer os planos diretores como instrumentos capazes de assegurar o bem-estar geral, de modo a preservar o meio ambiente, promover qualidade de vida para a população e garantir desenvolvimento urbano sustentável.

A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade, regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição e estabeleceu um sólido arcabouço legal, com o qual as administrações municipais passaram a dispor de ferramentas e mecanismos que possibilitam uma gestão mais eficaz do

território. O objetivo principal é assegurar o interesse coletivo sobre o privado e, mediante a participação ativa da população, promover a construção de cidades planejadas e sustentáveis.

Além disso, enfatiza a fundamental necessidade de promover a regularização fundiária e a urbanização de áreas ocupadas por pessoas de baixa renda.

Essa abordagem integral visa não apenas a ordenação do espaço urbano, mas também a promoção da equidade social e a melhoria da qualidade de vida para todos os cidadãos.

Planejar é definir o que queremos avançar, verificar a que distância, na prática, estamos do ideal e decidir o que se vai fazer para encurtar essa distância

Danilo Gandin

Por sua vez, o plano diretor é uma das ferramentas essenciais do desenvolvimento urbano, é o instrumento estratégico para aplicação dos mecanismos propostos no Estatuto da Cidade. Sua elaboração deve considerar a realidade territorial local, identificando áreas suscetíveis às intervenções previstas no Estatuto.

3.2.1 A importância dos planos diretores e planos setoriais e as dificuldades de implementação

O artigo 24 da Constituição Federal de 1988 institui que a competência para legislar sobre direito urbanístico cabe à União, aos Estados e ao Distrito Federal concorrentemente. Também, estabelece que é competência dos municípios “promover, no que couber, adequado ordenamento territorial,

mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano” (artigo 30).

O plano diretor foi estabelecido na Constituição Federal de 1988, artigo 182, como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana,

sendo obrigatório para cidades com mais de **vinte mil habitantes**, assim como para cidades **integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas**, devendo ser aprovado pela Câmara Municipal. Foi regulamentado pelo Estatuto da Cidade, Lei 10.257/2001, que em seu art. 2º dispõe que “a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana”. Compete à política urbana induzir o desenvolvimento inclusivo, sustentável e equilibrado, de modo a corrigir distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos.

O principal objetivo de um plano diretor é orientar o desenvolvimento futuro da cidade de maneira integrada e sustentável, na busca de um crescimento equilibrado e ordenado, considerando diversas funções exercidas no território, tais como trabalho, moradia, lazer e infraestrutura.

Os Plano Diretores são elaborados com base em um diagnóstico da realidade urbana, levando em conta aspectos sociais, econômicos, ambientais e culturais. A participação da comunidade no processo de elaboração do plano diretor é fundamental, buscando garantir que as necessidades e expectativas

da população sejam consideradas nas decisões sobre o desenvolvimento urbano. A eficácia desses planos está intimamente ligada à percepção dos moradores como protagonistas e parte das futuras decisões.

Temos, então, que o plano diretor é uma lei municipal, elaborada pelo Poder Executivo (prefeitura) e aprovada pelo Poder Legislativo (Câmara de Vereadores), que estabelece regras, parâmetros, incentivos e instrumentos para o desenvolvimento da cidade.

O planejamento para atender e solucionar os problemas do município compreende igualmente, planos setoriais, como Plano de Mobilidade Urbana, Plano de Saneamento e de Resíduos Sólidos que conjuntamente aos Planos Plurianuais¹ - PPA's vão apontar ações prioritárias da prefeitura.

A obrigatoriedade para cidades com mais de vinte mil habitantes aprovarem seu **Plano Diretor**, acima citada, também consta dos três planos setoriais de desenvolvimento urbano, e vai além, ao estabelecer que é condição para o acesso a recursos financeiros da União, quando destinados a serviços relacionados aos respectivos planos:

- **Plano de Mobilidade Urbana – PMU**, conforme Lei 12.587/2012, Lei da Política Nacional Mobilidade Urbana, alterada pela Lei nº 14.748/2023 na definição de tempo adicional para finalização do PMU: *I - até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; e II - até 12 de abril de 2025, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.*
- **Plano Municipal de Saneamento Básico – PMSB**, estabelecido na Lei nº 11.445/2007, Lei de Saneamento Básico, alterada pela Lei nº 14.026/2020, Marco Legal do Saneamento: os PMSB são também obrigatórios para a contratação ou concessão de serviços, bem como para o acesso a recursos financeiros da União, quando destinados a serviços de saneamento básico.
- **Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos**, conforme Lei nº 12.305/2010, Lei da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

¹ Instrumento de planejamento orçamentário com vigência de 4 anos. Deve conter as diretrizes, objetivos e metas de médio prazo da Administração Pública.

Tabela 4 – Legislação Urbanística, Legislação Ambiental e de Mobilidade (*) com anexos Elaboração L&K

Localidade	Legislação Urbanística				Legislação Ambiental e de Mobilidade		
	Plano Diretor	Uso e ocupação do solo	Parcelamento do solo	Perímetro urbano	Plano de mobilidade urbana	Plano Municipal de Saneamento	Plano Municipal de Resíduos Sólidos
Águas Lindas Goiás	Lei nº1184/2019 (*) (1º Lei 341/2002)	Anexo ao Plano Diretor	PD define algumas regras para novos loteamentos	PD remete à Lei específica, não elaborada	Inexistente	Inexistente	Lei Municipal nº 1.486/2021
Alexânia	LC nº 892/2006 (*)	LC nº 892/2006 LC nº 893/2006	LC nº 893/2006	Lei nº 915/2007	LC nº 48/2021	Inexistente	Não encontrado
Cidade Ocidental	Lei nº 993/2016 (*)	Lei nº 1027/2016	Lei nº 1026/2016	Consta do Plano Diretor	Lei nº 1.356/2023	Lei nº 154/2022	
Cocalzinho de Goiás	PD nº 006/2006 (*)	Lei nº 434/2007		Lei nº 430/2006	Inexistente	Lei nº 662/2014	Inexistente
Cristalina	LC nº 23/2011 e LC nº 51/2021 cria ZUE e ZIT	Anexo ao Plano Diretor (LC nº 23/2011)	LC nº 1866/2007 e LC nº 1986/2009	Inexistente	Lei nº 60/2023	Lei nº 2343/2017	Não encontrado
Formosa	LC nº 22/2017	Não encontrado	Não encontrado	LC nº 35/2020; LC nº 40/2022; LC nº 41/2022 e LC nº 42/2022	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado
Luziânia	Lei 2987/2006	Lei nº 2991/2006, Lei nº 3219/2008		Lei nº 3878/2016 - alterada pela Lei nº 4.638/2024	Não encontrado	Decreto nº 75/2023	Não encontrado
Novo Gama	Lei 629/2006, alterada pelas leis 848 e 849 ambas de 2008	Lei nº 633/2006, alterada pelas leis 872/2008, 1.150/2011, 1.433/2013		Lei nº 634/2006, alterada pela Lei 841/2008	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado
Padre Bernardo	Lei nº 647/2004	Não encontrado	Lei nº 1216/2021	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado
Planaltina	Lei nº 008/2006	LC nº 683/2006	Lei nº 992/2013	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado
Santo Antônio Descoberto	Lei nº 1060/2017 (*)	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado
Valparaíso de Goiás	LC nº 63/2012	LC nº 44/2008	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado	Não encontrado

3.2.2A legislação urbana na AMB

Os instrumentos de planejamento municipal, aliados a uma boa gestão administrativa e à participação efetiva da comunidade, são fatores essenciais para almejar a qualidade e a sustentabilidade urbana. A gestão urbana constitui um grande desafio, sendo de responsabilidade da administração pública ações efetivas de planejamento municipal, sua implementação, monitoramento e avaliação do resultado. Também deve ser destacada a transparência, a disponibilização das informações dessas ações e seus resultados, que devem ser de fácil acesso e fácil compreensão a toda população.

A partir da reflexão sobre a realidade do Distrito Federal e dos 12 municípios que o cercam e integram a PMB, com foco nos instrumentos de ordenamento territorial e de política urbana, procurou-se aqui verificar a disponibilidade e a efetividade destes instrumentos, além de estabelecer pontos de interesses comuns entre eles, as Funções Públicas de Interesse Comum - FPICs.

O Distrito Federal, como polo de atração, absorve continuamente um intenso fluxo de migrantes desde a construção de Brasília. Como consequência, em seu redor surgiram vários municípios, de acelerado crescimento, sem oferta de qualidade dos serviços e equipamentos públicos de saúde, educação, esporte e lazer, entre outros, ocasionando forte pressão no DF. Visando compreender e avaliar a complexidade deste processo de ocupação e expansão urbana e ordenamento do território deve-se analisá-lo à luz dos planos de ordenamento territorial, constantes dos planos diretores.

O Distrito Federal e os 12 municípios que integram a AMB estão acima do limiar estabelecido pela legislação federal com obrigatoriedade de elaborar seus planos diretores, tanto por possuem mais de vinte mil habitantes quanto por integrarem aglomeração urbana.

Nos municípios da PMB, a implementação dos instrumentos do Estatuto da Cidade apresenta enormes dificuldades, do ponto de vista de capacidade

técnica das prefeituras. Também, não existe um orçamento específico para auxiliar os municípios na elaboração, revisão e implementação do plano diretor e dos instrumentos urbanísticos. Apesar dos desafios, os municípios da PMB produziram seus instrumentos de planejamento e ordenamento de seu território, notadamente os planos diretores.

Apesar de cumprirem o preceito legal de possuir plano diretor, um número reduzido de municípios da PMB implementa os instrumentos urbanísticos para melhor ordenar o uso e a ocupação do solo. Em geral, esses planos apresentam diretrizes condizentes com o que preconiza o Estatuto da Cidade, no entanto a efetividade dessas diretrizes fica prejudicada pela falta de elementos no plano diretor para sua implementação. O mesmo acontece com os instrumentos de política fundiária que, na maioria dos planos diretores dos municípios, são apenas elencados, fazendo com que a falta de elementos para sua aplicação inviabilize sua utilização. Muitos planos diretores remetem estes instrumentos à regulamentação por meio de leis específicas, que acabam não acontecendo, o que inviabiliza sua utilização. Neste caso, por exemplo, estão as outorgas onerosas que não apresentam no plano diretor equação para o cálculo de seu valor.

De modo geral, os planos diretores dos municípios da PMB apresentam poucas referências ao Distrito Federal, no entanto, grande parte deles faz referência à RIDE, com ênfase na gestão integrada de recursos hídricos e de resíduos sólidos. A maior parte destes planos diretores funciona como instrumento de indução do desenvolvimento individual do próprio município, com foco no fomento das suas próprias atividades econômicas.

Quanto à política habitacional, observa-se a ausência de instrumentos e a falta de conexão com as espacializações propostas nos zoneamentos, assim como a falta de articulação entre programas, ações e recursos públicos.

Os PD's dos municípios da PMB agregam conteúdos de indução ao desenvolvimento de atividades e funções econômicas, assumindo um caráter mais forte de instrumento de desenvolvimento do que de regulação, controle e ordenamento territorial nos municípios. Foi mencionado por técnicos de algumas prefeituras, durante as entrevistas realizadas, a efetividade deste desenvolvimento encorajado pelo plano diretor.

Nos municípios da PMB, verificamos a situação crítica dos planos setoriais. Apenas Alexânia, Cidade Ocidental e Cristalina possuem Plano de Mobilidade Urbana. A situação não é diferente em relação ao Plano Municipal de Saneamento e ao Plano Municipal de Resíduos Sólidos. Além de serem instrumentos fundamentais na definição de planos e ações de orientação da gestão pública, são condição para o acesso a recursos financeiros da União. Deve-se reconhecer o desempenho positivo de Cidade Ocidental, considerando o quadro completo das legislações pesquisadas.

A observação da legislação urbanística é bem mais promissora, uma vez que todos os municípios da PMB possuem plano diretor aprovado. Entretanto, alguns deles estão defasados no prazo de, pelo menos, 10 anos, determinados para sua revisão na Lei nº 10.257/2001, art. 40 parágrafo 3º - Estatuto da Cidade. Essa revisão é fundamental para garantir que o plano diretor esteja alinhado com as necessidades e mudanças do município ao longo do tempo, avaliar o desenvolvimento urbano e adaptar o plano diretor às demandas atuais e futuras da cidade. Considerando o crescimento acelerado destes municípios, considera-se que o prazo é excessivo. Contribui para esse entendimento a constatação de alterações em alguns planos diretores feitas isoladamente, fora de um processo técnico, participativo e construtivo definido

pela legislação. É o caso, por exemplo, das leis que alteram o perímetro urbano de alguns municípios, bem como as de alterações de uso e ocupação do solo.

Conforme constatado no Caderno de Leitura Institucional e Perceptiva, apesar de os planos diretores dos municípios instituírem os instrumentos de política urbana preconizados pelo Estatuto da Cidade, nas legislações locais não foram encontradas regulamentações para que estes instrumentos pudessem ser colocados em prática. Cidade Ocidental relatou que, além de regulamentar, está aplicando a outorga onerosa do direito de construir, valor que é direcionado ao fundo municipal e está sendo utilizado para benfeitorias em áreas onde há carência de equipamentos públicos e espaço de convivência. O uso dos instrumentos urbanísticos combinado com instrumentos tributários e administrativos permite que os gastos públicos sirvam ao desenvolvimento da cidade e privilegiem as áreas geralmente desconsideradas no processo de urbanização e ocupação do território. Os instrumentos urbanísticos e tributários previstos no Estatuto da Cidade também podem produzir uma alteração do cenário orçamentário do município, pois oferecem ao gestor a possibilidade de aumentar a oferta de recursos financeiros, sempre tão necessários.

As questões aqui colocadas não são muito diferentes das enfrentadas por outros municípios, conforme avaliado por estudo do IPEA², o qual constata que, na grande maioria dos planos analisados, a incorporação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade é feita apenas pela transcrição de partes do texto legal ou de maneira desarticulada, sem considerar a relação com o território e a capacidade de gestão do município.

² [Institucionalidade e governança.pdf \(ipea.gov.br\)](#) em 24.03.2024

ORDENAÇÃO E CONTROLE DO USO DO SOLO

- A temática da regularização fundiária é citada com destaque nos planos diretores da região. A atuação conjunta para a regularização fundiária pode ser mais efetiva, especialmente nas regiões de conurbação e onde os limites são imperceptíveis. A atuação conjunta para o gerenciamento da bacia do Rio Corumbá também foi mencionada nos planos dos municípios que o rio atravessa;
- Na confrontação entre o zoneamento dos planos diretores e a real ocupação do solo, demonstrada nos mapas que compõem o Caderno de Leitura Institucional e Perceptiva, foi observada a informalidade dessa ocupação, em especial nas zonas rurais de alguns municípios, além da inadequação fundiária relatada nas entrevistas com agentes públicos. Também foi observada a proliferação de ocupação às margens do Lago Corumbá IV.

GESTÃO DO TERRITÓRIO

- Os planos diretores de alguns municípios mencionam o estabelecimento de consórcios e do trabalho conjunto para a obtenção de dados demográficos, para subsidiar políticas públicas; alguns municípios já estão utilizando consórcios, principalmente na área de abastecimento de água, energia elétrica e resíduos sólidos, com resultados positivos;
- Dificuldades de articulação entre os diferentes planos setoriais, em especial na articulação horizontal entre eles;
- Desarticulação entre os planos municipais e entre estes e um planejamento metropolitano, produzindo a fragmentação da gestão do espaço metropolitano e reduzindo as possibilidades de conformação de uma governança metropolitana.

RECURSOS TÉCNICOS E FINANCEIROS, ACESSO À INFORMAÇÃO

- Apesar da dificuldade, pode-se constatar a ação positiva de município que possui quadro próprio de servidores com formação compatível à demanda dos planos diretores;
- O estabelecimento de um sistema conjunto de informações, ferramenta de trabalho indispensável aos gestores atualmente, surge como uma possível meta a ser priorizada citada em alguns planos;
- Dificuldade no acesso a recursos técnicos e financeiros, notadamente nos pequenos municípios; falta de recursos financeiros para operar as políticas urbanas;
- Dificuldade de formar, ampliar e fortalecer as equipes responsáveis pelos trabalhos técnicos demandados pelos planos diretores e setoriais, tanto na fase de elaboração quanto de implementação e monitoramento;
- Dificuldade de obtenção de dados referentes ao município, especificamente sobre a legislação urbana, muitas vezes não disponíveis no site da prefeitura, ou com acesso difícil e incompleto, inviabilizando o conhecimento da legislação, quando existente.

MOBILIDADE URBANA

- Alguns planos diretores destacam a importância da atuação conjunta no incremento da qualidade da mobilidade metropolitana, principalmente na solução do problema da migração pendular, mesmo sendo apenas uma referência, serve como instrumento de orientação para definição das ações e investimentos públicos;
- Não há proposta clara e objetiva de um planejamento e gestão integrados e de uma melhor articulação dos entes federados envolvidos.

Em todos os planos diretores dos municípios e do DF encontram-se preocupações com uma melhor distribuição dos espaços urbanos. Adensamento adequado, aproveitamento de centralidades e uma melhor distribuição dos equipamentos públicos vigoram entre as metas a serem alcançadas.

O PDOT - DF 2009, por exemplo, identifica que as margens da rodovia BR-040 são uma região para expansão econômica. A rodovia corta o território de Valparaíso de Goiás e exerce influência na dinâmica de Novo Gama e Cidade Ocidental. Proposta semelhante é apresentada para as margens da rodovia DF-290, que passa pelo DF, por Novo Gama e Valparaíso de Goiás.

A desigualdade que existe entre o DF e os municípios da PMB contribui para, entre outras consequências, uma sobrecarga dos serviços públicos providos pelo Distrito Federal. Percebe-se essa sobrecarga também na área conurbada na divisa sudoeste do DF, na confluência entre o Novo Gama, Valparaíso de

3.3 Relações Interfederativas

A RIDE tem como coordenador das atividades a serem desenvolvidas na Região o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – COARIDE, conforme art. 2º da Lei nº 94/1998.

O COARIDE desempenha um papel crucial na coordenação das atividades na RIDE, e visa a efetivação e o aprimoramento da articulação entre os órgãos responsáveis pela gestão desse território.

O COARIDE, inicialmente, foi vinculado à Câmara de Políticas Regionais do Conselho de Governo da Presidência da República, de forma a ter mais autonomia e força institucional para atuar, mas, desde o início, a RIDE não foi dotada de orçamento próprio. Em 2000, o Conselho passou a ser vinculado ao então Ministério da Integração Nacional e foram acrescentadas novas atribuições, porém sem maiores condições para executá-las. Em 2009 a

Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia, em Goiás, assim como Gama e Santa Maria, no DF. A integração da gestão e a estruturação das ações por meio de trabalho conjunto pode colaborar para reduzir o quadro de dependência, além de levar à qualificação dos gestores, para o alcance dos objetivos. É o caso, por exemplo, da otimização dos equipamentos públicos.

Entretanto, apesar de todas as problemáticas expostas, os planos diretores podem contribuir para identificar as prioridades e direcionar as ações, visando se obter um espaço urbano mais estruturado. O desenvolvimento de um plano diretor no município não deve apenas considerar as determinações legais do Estatuto da Cidade, mas deve constituir importante ferramenta de orientação à gestão municipal e, em especial, para a equalização dos investimentos públicos e para a melhoria da qualidade do espaço urbano. Nesse sentido, é fundamental, e um grande desafio, o envolvimento e comprometimento de distintos segmentos sociais em torno de interesses comuns.

Sudeco é recriada e a RIDE passa a ser vinculada a esta Superintendência, apesar da presidência ter permanecido ainda com o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional.

O COARIDE tem atuado por demanda e, eventualmente, por meio de grupos de trabalho. Conforme seu regimento interno, as reuniões ordinárias seriam realizadas a cada três meses, em datas fixadas em calendário aprovado por todos os membros. Porém, nos últimos anos as reuniões aconteceram com pouca frequência e com várias lacunas de tempo entre elas, tendo sido retomadas em 2023.

O que se percebe é que as lacunas entre a elaboração, implementação e reformulação do Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, previsto na lei de criação da RIDE, desestimulam o diálogo

para o planejamento e gestão de funções públicas comuns. Mesmo outros fóruns setoriais que têm surgido para realizar os mesmos debates apresentam a mesma fragmentação, fator que vem prejudicando a visão de unidade territorial que o planejamento integrado poderia fornecer.

Conforme abordagem anterior, o arranjo formal da RIDE tem, na maioria das vezes, se limitado à organização do conselho gestor. Mesmo com respaldo legal de se produzir e implementar um programa especial em desenvolvimento em torno do DF, essa estratégia não tem sido adotada pelo COARIDE.

Os arranjos institucionais identificados na RIDE são variados, difusos e desconectados. A constituição de um conselho gestor sem um fundo específico fragiliza a capacidade de operação, mas não invalida a possibilidade de haver um processo mínimo de planejamento integrado.

O COARIDE tem legitimidade para ser protagonista nos processos de organização tecnológica, capacitação, trabalho, emprego, entre tantas outras áreas, mas a sua atuação tem sido mais como um parceiro para apoiar iniciativas públicas ou privadas ou da sociedade civil.

Observa-se, também, que se estabeleceu uma preferência pela realização de ações pontuais, com um planejamento sumário e que não estão comprometidas com uma visão mais integrada, regional e metropolitana, o que torna difícil o diálogo entre os diversos entes.

Outra questão a ser levantada é que, dentro da RIDE, existem municípios que têm uma relação mais metropolitana com o Distrito Federal e outros em nível mais regional. Inclusive, pela falta de gestão e de ações atribuídas à RIDE, outros recortes do território têm sido propostos, como o definido na nota técnica NT n°1/2014-IPEDF (antiga CODEPLAN), referente à criação da Área Metropolitana de Brasília – AMB. Reforçamos que a AMB é formada pelo DF e 12 municípios (Águas Lindas, Alexânia, Cidade Ocidental, Cocalzinho, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso em Goiás), que guardam relações

metropolitanas com o DF, consoante a definição de área metropolitana formulada pelo Estatuto das Metrôpoles.

Todavia, pelo fato de esta nota técnica não gozar de um reconhecimento legal, ocorre uma dificuldade em implantar medidas efetivas e utilizar de maneira mais direta as orientações constantes no Estatuto da Metrôpole, entre elas a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Integrado - PDUI. Este fator, relacionado à questão metropolitana na RIDE, tem sido uma falha que, no entendimento de vários estudiosos, prejudica o desenvolvimento da região e a sua governança.

Pelo arranjo atual, o tema metropolitano na RIDE encontra-se claramente a descoberto, amparado apenas superficialmente, pelos órgãos de desenvolvimento regional. É óbvio que apenas a instituição de uma região metropolitana não garante a efetivação da gestão das funções públicas de interesse comum do DF e dos municípios, contudo, certamente, possibilitaria uma atuação e cooperação mais compromissada por parte de ambos os governos.

Consideradas as dificuldades desses processos legislativos para a criação dessa região metropolitana, uma medida efetiva e mais ágil seria reforçar o COARIDE, com a possibilidade da SUDECO aplicar instrumentos próprios de desenvolvimento urbano e metropolitano na RIDE, em especial para os doze municípios ora estudados.

Para reforçar o caráter metropolitano entre o DF e os doze municípios foi criada a recente Região Metropolitana do Entorno de Brasília, por meio da Lei Estadual n° 181, de janeiro de 2023, sancionada pelo Governador de Goiás.

Esta iniciativa também instituiu o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano do Entorno do Distrito Federal - CODERME. A Lei prevê ações integradas entre os governos de Goiás, Distrito Federal e a União, para a solucionar problemas que afetam os municípios da região: mobilidade urbana, saúde, saneamento básico, destinação de resíduos sólidos, drenagem, entre outros.

É primordial desenvolver estratégias que possibilitem a coexistência e a cooperação entre as diretrizes da RIDE e da RME. Uma abordagem colaborativa, envolvendo todos os *stakeholders* relevantes, pode ser um primeiro passo. A criação de mecanismos de diálogo contínuo entre as partes interessadas, incluindo representantes dos municípios afetados, órgãos governamentais e a sociedade civil, é fundamental para encontrar soluções que conciliem os interesses comuns.

Encontra-se em aprovação o projeto de lei que institui o Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste – PRDCO, proposto pela SUDECO, para o período de 2024 a 2027. No capítulo dedicado à RIDE DF e Entorno é ressaltado o surgimento de “novos focos de centralidade em outros espaços territoriais, para além do protagonismo regional de Brasília”. É destacado o município de Formosa como uma centralidade que a eleva a centro sub-regional. Da mesma forma, a expansão metropolitana de Brasília (DF) tem fortalecido o papel de alguns subcentros de consumo, como Valparaíso, Águas Lindas e Luziânia.

O Plano reforça a implementação de políticas públicas na RIDE que considerem a realidade de uma região “impactada pelo duplo vetor da concentração”, por meio da metropolização e da dispersão, com o reconhecimento das novas centralidades.

Enfim, são desafios e provocações interessantes a serem contemplados em um Plano de Desenvolvimento Regional, pois corroboram a necessidade de realizar, para a Área Metropolitana de Brasília-AMB, em razão dos fortes vínculos cotidianos, de um planejamento integrado voltado especificamente para o ordenamento do território e mobilidade urbana.

Funções Públicas de Interesse Comum – FPICs ou Serviços Públicos comuns

AS FPICs são observadas na AMB, mesmo que ela ainda não constitua uma área metropolitana em termos legais. O próprio Decreto Federal nº

7.469/2011, que regulamenta a Lei Complementar nº 94/1998, de criação da RIDE, se refere aos serviços públicos comuns.

Em nossa análise, destacamos as FPICs ou serviços públicos comuns relacionados a ordenamento territorial (uso, parcelamento e ocupação do solo), mobilidade (transporte e sistema viário) e saneamento básico (abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto e resíduos sólidos). Acrescentamos a questão da drenagem de águas pluviais, principalmente pelo impacto das fortes chuvas nos últimos meses.

É imprescindível dispor de instrumentos que regulem a ocupação ordenada do território de forma integrada. Os planos diretores dos municípios estudados e do DF apresentam políticas públicas de ordenamento territorial específicas para o seu território, sem cogitar as relações e articulações presentes entre eles. Tal fator reforça a fragmentação da ocupação e da gestão do território metropolitano. Por sua vez, essa desarticulação repercute diretamente nas questões de saneamento e mobilidade. A ausência de uma política habitacional contribui para ocupações irregulares, potencializando ainda mais os aspectos descritos.

No caso do saneamento, a gestão tem se restringido à cooperação mútua entre os municípios e o DF. Isto acarreta ações esparsas e pontuais, fora do contexto de planejamento integrado de ações, mesmo que apresentem bons resultados como os Consórcios Águas Lindas e Corumbá IV e o Termo de Cooperação entre Cidade Ocidental e Valparaíso na utilização de um único aterro sanitário.

A mobilidade urbana tem se apresentado como um dos elementos mais debatidos nos últimos anos pela dimensão e complexidade de sua configuração institucional, como já relatado anteriormente. As repercussões sociais e econômicas são negativas, gerando desconforto aos usuários (tempo, custos, dentre outros) pela falta de integração do Sistema e os entraves institucionais.

A partir das constatações abordadas ao longo deste trabalho, surgem questões para reflexão, essenciais para que se promova o desenvolvimento econômico, ordenado e integrado da Região. Evidente que a consecução dos objetivos implícitos a tais questões são de grande complexidade e extrapolam os limites do presente trabalho. Exigem, pela sua natureza, uma abordagem

multidisciplinar a ser conduzida pelo aporte de um elenco técnico e de recursos financeiros promovido pelas unidades federativas que compõem o contexto institucional.

O arranjo institucional tem contribuído ou induzido o planejamento integrado entre os entes que compõem a RIDE, em especial a Área Metropolitana de Brasília?

Como se estabelecer este elo para o desenvolvimento de um planejamento integrado?

Como fortalecer o COARIDE para que funcione mais como um conselho gestor e não apenas propositivo e consultivo?

Como harmonizar a questão regional com a metropolitana dentro da RIDE?

Como desenvolver uma governança metropolitana na recém-criada Região Metropolitana do Entorno de Brasília, considerando os fortes vínculos cotidianos dessa região com o DF?

4 Constatações e Caminhos a Seguir

Os estudos revelaram que os 12 municípios abrangidos pelo Programa EXPORIDE possuem uma estreita conexão metropolitana com Brasília, evidenciada pela continuidade urbana, o intenso fluxo de mobilidade entre eles e o DF, além da interligação de áreas habitacionais e de serviços. Essa proximidade indica a necessidade de soluções conjuntas, alinhadas aos objetivos da RIDE e à implementação de políticas públicas integradoras. Para enfrentar esse desafio, é essencial desenvolver estratégias que permitam a coexistência e a cooperação entre as diretrizes da RIDE e da Região Metropolitana do Entorno de Brasília (RME), recém-criada pelo Estado de Goiás e que abarca 11 dos municípios estudados.

Uma abordagem colaborativa, envolvendo todas as partes interessadas, é fundamental, incluindo representantes municipais, órgãos governamentais e a sociedade civil.

Para a correta e adequada formulação de políticas públicas é necessário conhecer a realidade e o tamanho dos desafios. Consequentemente, é imprescindível o levantamento e análise de dados e informações que sirvam de parâmetro ao gestor público, para priorizar suas ações com os recursos disponíveis, que geralmente não são suficientes para atender às demandas existentes.

Durante o estudo, enfrentamos dificuldades na obtenção de dados devido ao descompasso da periodicidade e à diversidade de metodologias adotadas pelas diferentes fontes de pesquisa. Nas entrevistas com técnicos das prefeituras constatamos a inexistência de um sistema centralizado de informações nos municípios.

Portanto, bancos de dados confiáveis, bem administrados e constantemente atualizados são essenciais para compreender o contexto urbano e direcionar políticas públicas, além de estarem intrinsecamente ligados a uma gestão eficiente. No entanto, a falta de um sistema centralizado de informações nos municípios pode colocar em dúvida e, até mesmo, conduzir a resultados negativos na tomada de decisões.

Para superar essas dificuldades, será útil buscar estratégias que promovam a cooperação entre diferentes entidades e setores, visando a criação ou aprimoramento de sistemas de coleta, análise e compartilhamento de dados. Isso pode envolver parcerias entre governos locais, instituições de pesquisa, organizações da sociedade civil e empresas privadas.

É importante investir na capacitação de profissionais que lidam com dados e estatísticas, para garantir que eles possam utilizar as informações de maneira eficaz na formulação e avaliação de políticas públicas.

Uma alternativa seria estabelecer um Termo de Cooperação Técnica entre as Prefeituras, IPEDF, IMB-GO, Secretaria do Entorno de Goiás e a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do DF- SEDUH-DF. O objetivo seria definir diretrizes e conteúdo mínimo para construir um sistema de informações integrado para o desenvolvimento urbano, inspirado no GEOPORTAL³, um mapa dinâmico que dá acesso a dados georreferenciados do território e da população do DF. Recentemente, foi acrescida a camada relativa às informações coletadas pelo IPEDF da AMB. O envolvimento da Associação dos Municípios Adjacentes a Brasília - AMAB e do COARIDE seriam essenciais para garantir eficiência e a organização das ações entre as partes envolvidas.

³ <https://www.geoportal.seduh.df.gov.br/geoportal/>.

A partir da análise dos dados e da literatura sobre o assunto ficam claros os vínculos metropolitanos estreitos dos doze municípios com o DF, em especial no que se refere aos fluxos de mão-de-obra e às questões relacionadas ao suprimento de habitação, sem desprezar os fluxos oriundos da saúde e educação.

Outro importante aspecto é quanto aos benefícios oriundos da criação da RIDE. A intenção de sua criação tinha como objetivo a utilização de instrumento, apontado pela Constituição, que amenizasse a formação de uma área metropolitana, que despontava, em meados da década de 80. Ocorre que, dentro da RIDE, existem municípios que configuram junto com o DF uma área metropolitana, conforme definição do Estatuto da Metrópole, enquanto outros têm uma relação em nível regional. Os doze municípios estudados junto com o DF formam de fato uma área metropolitana, apesar de esta coordenação não existir de direito.

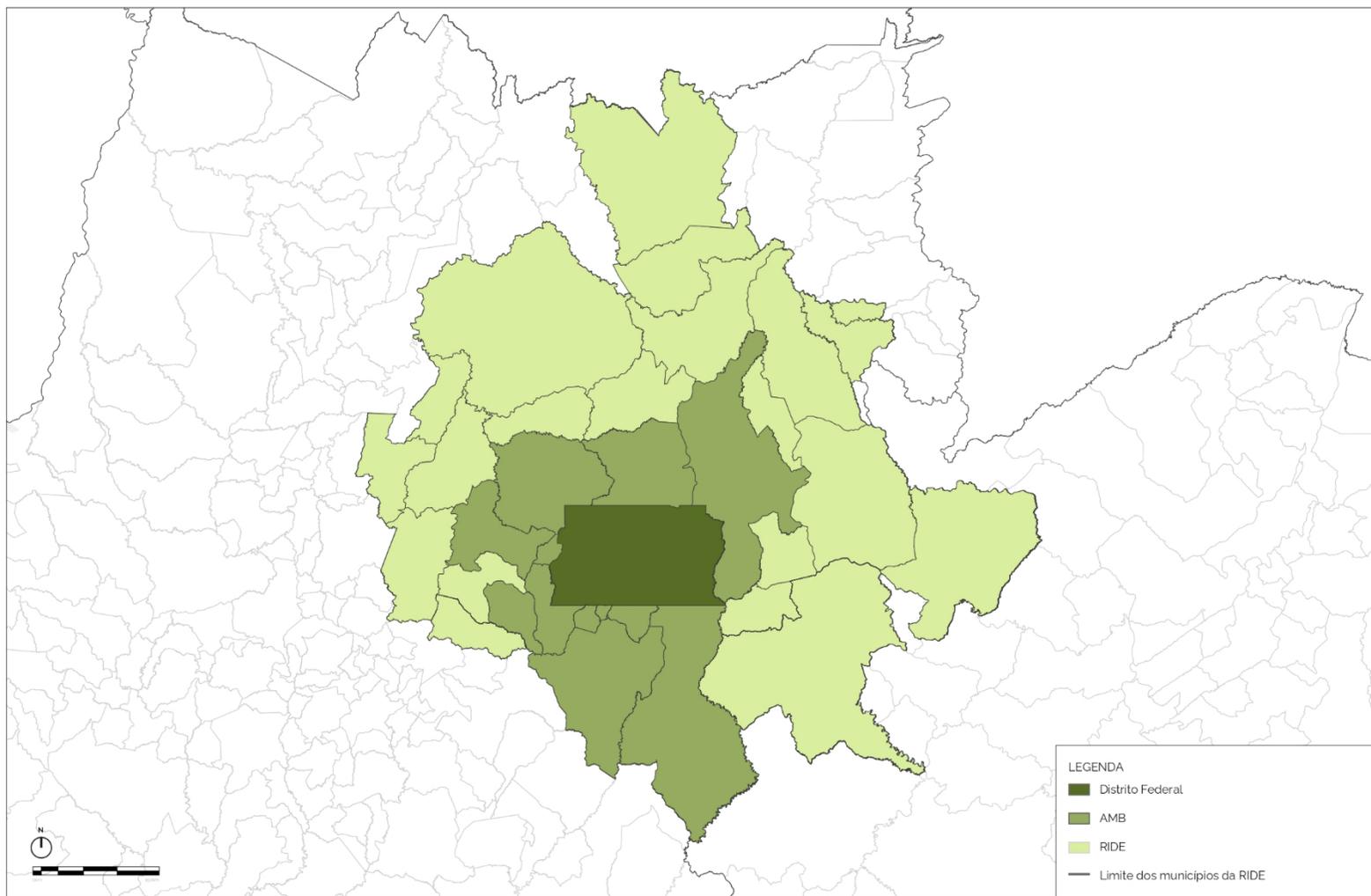
Conforme o Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste para 2024-2027⁴, no espaço compreendido pela RIDE, estão emergindo novas centralidades regionais além da exercida pelo DF. Tal fator reforça, no nosso entendimento, a necessidade de se pensar o todo, mas com um olhar atento para as diferenças. O documento aponta para ações integradas e a formação de uma carteira de projetos estratégicos para a RIDE considerando suas especificidades. Considerar essas diferenças entre os municípios da RIDE é importante para o planejamento de políticas públicas, visto que suas necessidades não são as mesmas. Enquanto os 12 municípios da PMB, de caráter metropolitano, enfrentam desafios urbanos comuns ao DF, como infraestrutura e transporte, os municípios mais regionais têm demandas distintas, como agricultura e preservação ambiental.

Em reunião na Diretoria de Planejamento e Avaliação da SUDECO, órgão que atua como Secretaria Executiva do COARIDE, foi avaliada a formação de um grupo de trabalho. O objetivo desse grupo seria estudar e propor instrumento institucional, com a finalidade de viabilizar a elaboração de um plano de desenvolvimento urbano integrado para a região compreendida pelo Distrito Federal e os 12 municípios da PMB. O foco principal seria no ordenamento do território e na melhoria da mobilidade urbana. Essa iniciativa busca promover uma abordagem unificada e coordenada para enfrentar os desafios de desenvolvimento urbano na região, visando aprimorar a qualidade de vida e a sustentabilidade do território como um todo.

O sucesso em enfrentar os desafios de desenvolvimento urbano na região depende da mobilização adequada da experiência técnica e popular. Boas lideranças têm o domínio desse entendimento contextual coletivo, mas precisam aprimorar sua compreensão e preparação para isso. Portanto, o trabalho proposto para desenvolver diretrizes para um plano de desenvolvimento urbano integrado é crucial pois promove uma compreensão mais profunda e um comprometimento maior com os desafios e as soluções necessárias. Ao envolver diferentes partes interessadas e aproveitar a sabedoria coletiva, podemos maximizar o potencial de sucesso na abordagem dos problemas urbanos e na promoção do desenvolvimento sustentável da região.

As decisões devem reconhecer o valor das redes interligadas nas áreas metropolitanas, como observado em muitas cidades da RIDE, o que é positivo. Parcerias eficazes são essenciais para desenvolver e implementar soluções integradas para uma mudança regional sustentável. A abordagem flexível e contínua, integrando diversas opiniões e interesses, é necessária para enfrentar os desafios de forma adaptável e conjunta.

⁴ PRD CO 2024-2027, Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional-SUDECO/Diretoria de Planejamento e Avaliação



fonte: IBGE 2021 e Codeplan

Figura 20 - Mapa de camadas sobrepostas RIDE, AMB e DF. Elaboração L&K