



PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO

RELATÓRIO TÉCNICO n.º 1
Análise das Informações Levantadas



**Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade
do Distrito Federal e Entorno – PDTU/DF**

**Análise das Informações Levantadas
Relatório Técnico n.º 1**

Brasília, junho de 2008

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	6	8.2.1 Sistema Metroviário	131
1 INTRODUÇÃO	7	8.2.2 Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal	134
2 PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO – PDTU/DF	9	8.2.3 Sistema de Transporte Coletivo do Entorno	145
3 ASPECTOS URBANÍSTICOS DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PDTU/DF	11	8.3 Sistema Viário do Distrito Federal	162
3.1 Organização do Território	12	8.3.1 Sistema Rodoviário	162
3.2 A Estrutura Urbana do Distrito Federal e Entorno – polaridades atuais e futuras.....	17	8.3.2 Sistema Viário Urbano do Distrito Federal.....	166
3.3 Histórico da ocupação do Território	19	8.4 Sistema de Trânsito	176
3.4 Vetores de Crescimento.....	21	9 PLANOS E PROGRAMAS EXISTENTES	177
4 ASSENTAMENTOS IRREGULARES DO DISTRITO FEDERAL	23	9.1 Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal de 1979	177
4.1 Visitas de campo e sistematização das informações coletadas	23	9.1.1 Características do Transporte Público	177
5 ASPECTOS CONSERVACIONISTAS NA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PDTU.....	59	9.1.2 Características do Transporte Privado	178
6 PLANO DIRETOR DE ORDENAMENTO TERRITORIAL DO DISTRITO FEDERAL - PDOT.....	61	9.1.3 Considerações sobre a Demanda por Transporte	178
6.1 O Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 2007	61	9.1.4 Projeções dos dados socioeconômicos e estimativa de motorização	179
6.1.1 Estratégias de Dinamização	64	9.1.5 Proposições e Análise Operacional das Alternativas	179
6.1.2 Estratégia de Estruturação Viária	67	9.1.6 Conclusões.....	181
6.1.3 Estratégia de pólos multifuncionais	67	9.2 Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU-DF	182
6.1.4 Macrozoneamento e Zoneamento	73	9.2.1 Impactos sociais e ambientais e estratégia socioambiental do Programa	182
7 MUNICÍPIOS DO ENTORNO DO DISTRITO FEDERAL	84	9.2.2 Modelo Operacional	182
7.1 Entorno Sul	84	9.2.3 Integração operacional e tarifária.....	184
7.1.1 Valparaíso de Goiás.....	88	9.2.4 Frota.....	184
7.1.2 Cidade Ocidental.....	92	9.2.5 Terminais de passageiros e pontos de parada	184
7.1.3 Luziânia.....	95	9.2.6 Sistema viário	184
7.1.4 Novo Gama	98	9.2.7 Gestão e segurança de trânsito	184
7.2 Entorno Norte	103	9.2.8 Ciclovias	186
7.2.1 Planaltina (GO).....	105	9.2.9 Centro de Controle Operacional - CCO.....	186
7.2.2 Formosa.....	110	9.2.10 Estudo de Travessia de Pedestres	186
7.3 Entorno Oeste	114	9.2.11 Benefícios e resultados esperados	186
7.3.1 Águas Lindas de Goiás	116	9.3 Sistema de Transporte do Eixo Sul	187
7.3.2 Santo Antônio do Descoberto	121	9.3.1 Conceito Operacional	187
8 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	127	9.3.2 Serviço Troncal	187
8.1 Base Institucional.....	127	9.3.3 Linhas Semiurbanas do Entorno Sul.....	190
8.2 Sistemas e Serviços de Transporte Público.....	131	9.3.4 Serviço Alimentador	190
		9.3.5 Infra-estrutura de Apoio - Terminais e Estações de Transferência.....	192
		9.4 Sistema de Metrô Leve de Brasília – VLT.....	195
		9.5 Via Interbairros.....	197

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Indicadores Socioeconômicos - Distrito Federal e Municípios da RIDE – 2003/2004	12
Tabela 2: Dados sobre os assentamentos irregulares do Distrito Federal	25
Tabela 3: População e Taxa de Crescimento Anual para as Cidades do Entorno	84
Tabela 4: Crescimento Populacional no Entorno para o Período de 2000 a 2007	85
Tabela 5: Projeção Populacional para o Entorno Sul – anos de 2006, 2010 e 2030.....	85
Tabela 6: Domicílios por localidade do Entorno Sul em 2004.....	85
Tabela 7: PIB Per Capita e PIB Corrente nas cidades do Entorno	85
Tabela 8: População e taxa de crescimento anual para as cidades do Entorno	103
Tabela 9: Crescimento Populacional no Entorno Norte para o Período de 2000 a 2007.....	103
Tabela 10: Domicílios por Subáreas do Entorno, em 2004.....	103
Tabela 11: PIB Per Capita e PIB Corrente nas cidades do Entorno	103
Tabela 12: População e taxa de crescimento anual para as cidades do Entorno Oeste.....	114
Tabela 13: Crescimento Populacional no Entorno Oeste para o Período de 2000 a 2007.....	114
Tabela 14: Domicílios por localidade do Entorno Oeste, em 2004.	114
Tabela 15: PIB per capita e PIB corrente nas cidades do Entorno Oeste	114
Tabela 16: Demonstrativo da Situação Fundiária dos Loteamentos Irregulares	122
Tabela 17: Dados sobre os assentamentos irregulares do Distrito Federal	123
Tabela 18: Dados operacionais do Sistema Metroviário do Distrito Federal.....	131
Tabela 19: Sistema Metroviário do Distrito Federal	132
Tabela 20: Distribuição dos Pontos de Parada no Distrito Federal	134
Tabela 21: Terminais de transporte urbano	136
Tabela 22: Quantitativo de linhas e desmembramentos por tipo de serviço.....	138
Tabela 23: Frota cadastrada do Serviço Convencional do STPC	140
Tabela 24: Informações Operacionais das Empresas do Serviço Convencional	140
Tabela 25: Dados Operacionais de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros, por Unidade da Federação 2005.....	146
Tabela 26: Dados Operacionais das linhas do Entorno Sul.....	149
Tabela 27: Dados Operacionais das linhas do Entorno Norte.....	155
Tabela 28: Dados Operacionais das linhas do Entorno Oeste.....	158
Tabela 29: Evolução da Frota de Veículos do Distrito Federal, 2000 a 2006	176
Tabela 30: Proporção da frota de veículos registrada em Municípios da RIDE, 2006.....	176
Tabela 31: Acidentes com morte por 10.000 veículos, Distrito Federal 2000 a 2006.....	176
Tabela 32: Repartição Modal das viagens realizadas no Distrito Federal segundo a Pesquisa Domiciliar de 1975.	178
Tabela 33: Viagens realizadas por modo e região do Distrito Federal segundo a Pesquisa Domiciliar de 1975.	178
Tabela 34: Taxa de ocupação de veículos por categoria de Renda e Motivo de Viagem estimada para o ano de 2000.	179

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Relação de Regiões Administrativas (RAs) do Distrito Federal no ano de 2006	13
Quadro 2: Relação das Subáreas da Área de Abrangência do PDTU/DF	15
Quadro 3: Estratégia de Pólos Multifuncionais	71
Quadro 4: Matriz comparativa PDOT 1997 e 2007	75

Quadro 5: Percentual de domicílios atendidos por.....	121
Quadro 6: Principais Corredores de Transporte Coletivo do Distrito Federal.....	170

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Área de Abrangência do PDTU - DF	11
Figura 2: Regiões Administrativas do Distrito Federal.....	14
Figura 3: Subáreas da Área de Abrangência do PDTU/DF.	16
Figura 4: Polaridades na área de abrangência do PDTU/DF.	18
Figura 5: Evolução da ocupação do solo no Distrito Federal.	20
Figura 6: Vetores de Crescimento	22
Figura 7: Agrupamento dos Assentamentos em setores.	24
Figura 8: Estratégias de Regularização Fundiária.....	31
Figura 9: Cartograma com a concentração populacional.	32
Figura 10: Assentamentos Irregulares Estância.....	33
Figura 11: Assentamentos Irregulares, Arapoanga e Vale do Amanhecer.....	34
Figura 12: Assentamentos Irregulares, Nova Colina / Alto da Boa Vista.....	35
Figura 13: Assentamentos Irregulares, Sobradinho.....	36
Figura 14: Assentamentos Irregulares, Fercal.....	37
Figura 15: Assentamentos Irregulares, Lago Oeste.....	38
Figura 16: Assentamentos Irregulares, Itapoã.....	39
Figura 17: Assentamentos Irregulares, Brasília Norte.....	40
Figura 18: Assentamentos Irregulares, Jardim Botânico/ São Sebastião.	41
Figura 19: Assentamentos Irregulares, Dom Bosco.	42
Figura 20: Assentamentos Irregulares, Tororó.....	43
Figura 21: Assentamentos Irregulares, Gama.....	44
Figura 22: Assentamentos Irregulares, divisa Santo Antônio do Descoberto.....	45
Figura 23: Assentamentos Irregulares, divisa Novo Gama.....	46
Figura 24: Assentamentos Irregulares, Incra.....	47
Figura 25: Assentamentos Irregulares, Brazlândia.....	48
Figura 26: Assentamentos Irregulares, Isolados Leste.....	49
Figura 27: Assentamentos Irregulares, Isolados Oeste.	50
Figura 28: Assentamentos Irregulares, Isolados Sudoeste.	51
Figura 29: Assentamentos Irregulares, Rurais.	52
Figura 30: Assentamentos Irregulares, Ceilândia.	53
Figura 31: Assentamentos Irregulares, Vicente Pires.	54
Figura 32: Assentamentos Irregulares, Arnieiras.....	55
Figura 33: Assentamentos Irregulares, Chácara Taguatinga/ Riacho Fundo.	56
Figura 34: Assentamentos Irregulares, Vila Estrutural.....	57
Figura 35: Assentamentos Irregulares, Guará/ Park Way.	58
Figura 36: Áreas de Preservação e Conservação do Distrito Federal.	60
Figura 37: Trechos viários para adensamento lindeiro, segundo PDOT/2007.....	63
Figura 38: Fotos aéreas dos Eixos de Intervenção: Eixo EPIA – SAI; Eixo EPIA – SOF; Pólo JK; Pólo Capital Digital; Via Interbairros.....	66
Figura 39: Anel de Atividades Ceilândia – Taguatinga – Samambaia, Anel de Atividades Samambaia – Recanto das Emas – Riacho Fundo, Anel de Atividades Sobradinho, Anel de Atividades Gama – Santa Maria.....	69
Figura 40: Intervenções Viárias - Anel de Atividades Jardim Botânico, DF 230, Vicente Pires e Grande Colorado.....	70

Figura 41: Estratégias de Intervenção – PDOT/2007.....	72
Figura 42: Mapa Zoneamento do Distrito Federal – PDOT/2007.....	74
Figura 43: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Sul.....	87
Figura 44: Mapa de Valparaíso de Goiás.....	91
Figura 45: Mapa da Cidade Ocidental.....	94
Figura 46: Mapa Luziânia.....	97
Figura 47: Mapa Novo Gama.....	101
Figura 48: Mapa Zoneamento de Novo Gama.....	102
Figura 49: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Norte.....	104
Figura 50: Mapa Planaltina - GO.....	108
Figura 51: Mapa de uso do solo de Planaltina-GO.....	109
Figura 52: Mapa Formosa - GO.....	112
Figura 53: Uso e ocupação do solo de Formosa.....	113
Figura 54: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Oeste.....	115
Figura 55: Mapa de Águas Lindas de Goiás.....	119
Figura 56: Uso e ocupação do solo em Águas Lindas de Goiás.....	120
Figura 57: Mapa de Santo Antônio do Descoberto.....	125
Figura 58: Mapa de uso e ocupação do solo de Santo Antônio do Descoberto.....	126
Figura 59: Estrutura da Secretaria de Estado de Transportes.....	130
Figura 60: Mapa do sistema metroviário do Distrito Federal.....	133
Figura 61: Terminal intermodal da Asa Sul.....	134
Figura 62: Ponto de ônibus de concreto na via EPIG.....	135
Figura 63: Ponto de ônibus de concreto na via L2 Sul.....	135
Figura 64: Ponto de ônibus metálico na plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto.....	135
Figura 65: Localização dos Terminais Urbanos.....	137
Figura 66: Veículo convencional do serviço em operação.....	139
Figura 67: Veículo adaptado a portadores de necessidades especiais.....	139
Figura 68: Veículo alongado do serviço convencional em operação.....	139
Figura 69: Veículo articulado do serviço convencional em operação.....	139
Figura 70: Veículo utilizado pelo Serviço de Transporte Público Alternativo – STPA.....	144
Figura 71: Veículo utilizado no Serviço Especial de Vizinhança – “Zebrinha”.....	145
Figura 72: Configuração viária – Valparaíso de Goiás.....	151
Figura 73: Veículo utilizado para o transporte urbano de Valparaíso de Goiás.....	151
Figura 74: Pedestres atravessando a BR-040 para acesso ao ponto de ônibus - Valparaíso de Goiás.....	151
Figura 75: Ponto de embarque/desembarque na BR-040 - Valparaíso de Goiás.....	151
Figura 76: Sinalização em Cidade Ocidental: inexistente.....	152
Figura 77: Veículo utilizado para o transporte urbano - Cidade Ocidental.....	152
Figura 78: Ponto do serviço de moto-táxi - Cidade Ocidental.....	152
Figura 79: Exemplo de abrigo em ponto de embarque e desembarque de passageiros - Cidade Ocidental.....	152
Figura 80: Configuração viária de Luziânia.....	153
Figura 81: Sinalização semafórica em Luziânia.....	153
Figura 82: Terminal Rodoviário de Luziânia.....	153
Figura 83: Exemplo de abrigo em ponto de embarque e desembarque - Luziânia.....	153
Figura 84: Configuração viária do Novo Gama.....	154
Figura 85: Sinalização inexistente no Novo Gama.....	154
Figura 86: Veículo utilizado para o transporte urbano - Novo Gama.....	154
Figura 87: Terminal Rodoviário do Novo Gama.....	154
Figura 88: Terminal Rodoviário de Planaltina de Goiás.....	156
Figura 89: Grande utilização de bicicletas – Planaltina de Goiás.....	156
Figura 90: Grande utilização de bicicletas – Planaltina de Goiás.....	156

Figura 91: Ponto de embarque e desembarque de passageiros – Planaltina de Goiás.....	156
Figura 92: Sinalização de trânsito – Formosa.....	157
Figura 93: Detalhe da configuração viária - Formosa.....	157
Figura 94: Detalhe da configuração viária - Formosa.....	157
Figura 95: Terminal Rodoviário de Formosa.....	157
Figura 96: Ponto de embarque e desembarque na BR-070 – Águas Lindas.....	160
Figura 97: Veículo do transporte urbano de Águas Lindas.....	160
Figura 98: Veículo do transporte urbano de Águas Lindas.....	160
Figura 99: “Terminal Rodoviário” de Águas Lindas.....	160
Figura 100: Configuração Viária - Santo Antônio do Descoberto.....	161
Figura 101: Ponto do serviço de moto-táxi - Santo Antônio do Descoberto.....	161
Figura 102: Terminal Rodoviário Central – Santo Antônio do Descoberto.....	161
Figura 103: Novo Terminal Rodoviário – Santo Antônio do Descoberto.....	161
Figura 104: Mapa das Principais Rodovias do Distrito Federal.....	163
Figura 105: Mapa das Principais Vias Urbanas do Distrito Federal.....	175
Figura 106: Mapa esquemático da rede proposta e localização dos terminais e estações.....	183
Figura 107: Intervenções Viárias Propostas.....	185
Figura 108: Desenho de Linhas troncais da Região Administrativa do Gama.....	188
Figura 109: Desenho de Linhas troncais da Região Administrativa de Santa Maria.....	189
Figura 110: Desenho de Linhas Alimentadoras e de Ligação da Região Administrativa de Santa Maria.....	191
Figura 111: Sistema Troncal - Modelo operacional das estações de transferência.....	193
Figura 112: Localização dos Terminais e Estações de Transferência.....	194
Figura 113: Desenho das Linhas do VLT.....	196
Figura 114: Localização dos pólos atratores de viagens.....	198
Figura 115: Traçado da Via Interbairros.....	199

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Níveis de dependência da população do Entorno em relação aos serviços oferecidos no Distrito Federal.....	12
Gráfico 2: PIB <i>Per Capita</i> nas Cidades do Entorno.....	86
Gráfico 3: PIB <i>Per Capita</i> nas Cidades do Entorno Norte.....	103
Gráfico 4: PIB <i>Per Capita</i> nas Cidades do Entorno Oeste.....	114
Gráfico 5: Composição da frota de veículos licenciados no Distrito Federal.....	141
Gráfico 6: Participação da demanda por níveis tarifários.....	142
Gráfico 7: Distribuição das Linhas Rurais por Região Administrativa.....	142
Gráfico 8: Formas de Pagamento da Passagem no Serviço de transporte rural.....	143
Gráfico 9: Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros por Unidade da Federação – 2005 (passageiros).....	147
Gráfico 10: Brasil: Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros, dados operacionais por tipo de serviço 2005.....	147
Gráfico 11: Linhas semi-urbanas com mais de um milhão de passageiros transportados 2005.....	148
Gráfico 12: Empresas do serviço semi-urbano, passageiros transportados 2005.....	148
Gráfico 13: Flutuação horária no trânsito nos principais corredores do Distrito Federal em um dia útil – sentido centro bairro – abril de 2008.....	164
Gráfico 14: Flutuação horária no trânsito nos principais corredores do Distrito Federal em um dia útil – sentido bairro centro – abril de 2008.....	165

Gráfico 15: Flutuação horária no trânsito em Brasília em um dia útil – sentido centro bairro – abril de 2008.	167
Gráfico 16: Flutuação horária no trânsito em Brasília em um dia útil – sentido bairro centro – abril de 2008.	168
Gráfico 17: Volume de tráfego nas principais vias de Brasília em um dia útil– abril de 2008.	169
Gráfico 18: Flutuação horária no trânsito nas principais vias de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia em um dia útil – sentido centro bairro – abril de 2008.	171
Gráfico 19: Flutuação horária no trânsito nas principais vias de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia em um dia útil – sentido bairro centro – abril de 2008.	172
Gráfico 20: Flutuação horária no trânsito nas principais vias de outras Regiões Administrativas em um dia útil – sentido centro bairro – abril de 2008.	173
Gráfico 21: Flutuação horária no trânsito nas principais vias de outras Regiões Administrativas em um dia útil – sentido bairro centro – abril de 2008.	174

APRESENTAÇÃO

Este Relatório Técnico nº 1 visa apresentar a conclusão dos serviços referentes às atividades realizadas pela Empresa Consultora no âmbito do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF. Aqui são consolidadas as informações apresentadas nos Relatórios de Andamento nº 1 e nº 2, compreendendo o período de 27/03/2008 a 26/06/2008.

A elaboração deste relatório é objeto do contrato nº. 08/2008-ST, firmado entre a Secretaria de Transportes - ST e a TC/BR – Tecnologia e Consultoria Brasileira S.A. em 21 de janeiro de 2008.

1 INTRODUÇÃO

Este relatório tem como objetivo apresentar a conclusão das atividades realizadas até o momento no âmbito do PDTU/DF, tendo como base as informações constantes nos Relatórios de Andamento nº 1 e nº 2. O período de levantamento das informações foi de 27/03/2008 a 23/06/2008.

Os Relatórios de Andamento relacionados do Termo de Referência descrevem os serviços realizados referentes à principal atividade em execução no período especificado. Neles são apresentados os resumos dos trabalhos executados, o cronograma físico de execução das atividades nas próximas etapas e informações adicionais que tenham contribuído para a elaboração do Relatório.

O Relatório de Andamento nº 1, de 27/04/08, apresentou a caracterização preliminar da área de abrangência do PDTU/DF. Nesse relatório foram apresentadas as seguintes informações:

- Aspectos urbanísticos da área de abrangência do PDTU/DF;
- Aspectos conservacionistas na área de abrangência;
- Aspectos demográficos da área de abrangência;
- Aspectos econômicos do Distrito Federal;
- Sistema de transporte público;
- Pólos geradores de tráfego.

O Relatório de Andamento nº 2, de 27/05/08, apresentou o levantamento de estudos, dados e pesquisas relevantes à elaboração do PDTU/DF. Nesse relatório foram apresentados os seguintes estudos e dados:

- Assentamentos irregulares do Distrito Federal;
- Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF;
- Sistema de Transporte do Eixo Sul;
- Caracterização dos planos relevantes à elaboração do PDTU/DF;
- Pesquisa domiciliar de transporte do Distrito Federal;
- Pólos geradores de tráfego.

Os dados do Distrito Federal usados para a elaboração deste relatório e dos relatórios de andamento foram obtidos das seguintes formas:

- Visitas em campo para reconhecimento da área de abrangência;
- Solicitação de dados urbanísticos e de uso do solo à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA);

- Solicitação de dados operacionais do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal à autarquia Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans);
- Solicitação de dados operacionais do sistema metroviário à Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ/DF);
- Solicitação de dados operacionais do sistema de transporte de passageiros interestadual à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
- Solicitação de dados de tráfego urbano ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF);
- Solicitação de dados de tráfego rodoviário ao Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER/DF);
- Análise de projetos de transportes existentes.

Para os municípios do Entorno, as informações necessárias foram levantadas por meio de visitas em campo para reconhecimento da área a ser estudada e visitas às prefeituras municipais para solicitação das informações necessárias. Foram solicitadas as seguintes informações:

- Plano Diretor Municipal;
- Zoneamento do uso solo;
- Lei de uso e ocupação do solo;
- Mapas em CAD do uso do solo;
- Base cadastral do município;
- Dados do sistema de transporte público municipal.

Além desta introdução, este relatório está estruturado da seguinte forma. O item 2 apresenta uma breve explanação sobre o PDTU/DF. O item 3 apresenta os aspectos urbanísticos e o item 4 os assentamentos irregulares. O item 5 aborda os aspectos conservacionistas da área de abrangência. O item 6 apresenta o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT) e o item 7 levanta as principais informações sobre os municípios do Entorno. Finalizando, o item 8 aborda os aspectos do sistema de transporte da área de estudo e o item 9 os planos e projetos existentes.

2 PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO – PDTU/DF

O rápido e expressivo crescimento do Distrito Federal e seu Entorno exige a adoção de medidas que propiciem melhorias na qualidade do transporte urbano. O resultado do crescimento acelerado e desordenado das áreas foi a sua degradação, impactando, assim, na qualidade do transporte e, conseqüentemente, na qualidade de vida dos cidadãos.

A elaboração do Plano Diretor de Transportes Urbanos e Mobilidade do Distrito Federal e seu Entorno – PDTU/DF tem o propósito de orientar as ações em transporte coletivo e individual que deverão ser conduzidas pelo Governo, para atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população do Distrito Federal e do Entorno. O primeiro PDTU para o Distrito Federal, elaborado no final da década de 70, não foi monitorado, e os investimentos e as mudanças orientadas estão defasadas no tempo e na realidade urbana. Tal fato implica na necessidade da realização de novas pesquisas para a atualização dos cenários e formulação de novas diretrizes e princípios de transporte, acessibilidade e mobilidade.

O novo PDTU/DF deverá orientar os investimentos públicos no setor de transporte urbano, visando obter uma melhor relação custo/benefício aos usuários, bem como definir um novo modelo de gestão para o referido segmento. A intenção é trabalhar a mobilidade das pessoas, em substituição ao enfoque de planejar apenas o transporte e trânsito. Incorporar a mobilidade urbana no Plano Diretor é priorizar, no conjunto de políticas de transporte e circulação, a mobilidade das pessoas e não somente dos veículos, o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios não motorizados de transporte.

De maneira clara e com base nas metodologias e procedimentos científicos de planejamento de transportes e desenvolvimento urbano, o PDTU/DF irá definir as diretrizes e princípios da mobilidade urbana sustentável, a concepção preliminar de ações imediatas, de médio e longo prazo. Esses irão orientar a elaboração posterior de estudos e projetos visando proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano por meio da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte de forma efetiva, com foco, principalmente, nas pessoas.

O objetivo maior será o de priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento nas áreas urbanas.

O PDTU/DF contemplará como área de estudo, o Distrito Federal e os municípios do Entorno: Luziânia, Novo Gama, Valparaíso, Santo Antônio do Descoberto, Formosa, Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental e Planaltina de Goiás, todos municípios pertencentes ao Estado de Goiás.

Os principais objetivos setoriais do PDTU/DF são:

- Instituir um processo de planejamento de transporte, integrado ao planejamento urbano;
- Identificar e dimensionar as necessidades e características atuais de deslocamentos das pessoas, bem como o perfil socioeconômico da

população envolvida, considerando o atual cenário de desenvolvimento urbano e econômico da região;

- Recomendar soluções aos problemas de deslocamentos urbanos através de métodos adequados, possibilitando a formulação de políticas e planos de desenvolvimento integrados e harmônicos compatíveis com o crescimento urbano das cidades da área de estudo;
- Definir diretrizes de planejamento e operação que visem a prestação de serviços de transporte coletivo com qualidade, assegurando ao usuário o direito constitucional de ir-e-vir com rapidez, segurança, regularidade, conforto e cidadania;
- Identificar as ações de curto, médio e longo prazo elegíveis à aplicação de investimentos públicos no setor de transporte urbano e mobilidade, no sentido de obter uma melhor relação custo/benefício aos cidadãos das cidades contempladas no novo PDTU/DF;
- Estabelecer as diretrizes para o novo modelo de gestão do Sistema, a ser posteriormente, fora do escopo do PDTU/DF, elaborado, detalhado e implantado, com o objetivo de proporcionar maior eficiência no gerenciamento dos serviços, interação com o planejamento e a administração do sistema de transporte e mobilidade da área de estudo de forma institucionalizada;
- Possibilitar a formação de um banco de dados de informação sobre transporte, uso do solo, indicadores socioeconômicos e demais dados necessários ao processo contínuo de planejamento do sistema.

3 ASPECTOS URBANÍSTICOS DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PDTU/DF

Este item apresenta as características urbanísticas da área de abrangência do PDTU/DF, que corresponde ao Distrito Federal e 8 municípios que compõem a RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno).¹ É também apresentado um breve histórico da ocupação do território, com suas polaridades e vetores de crescimento, a fim de traçar um perfil da ocupação da área em estudo. As informações aqui descritas têm como base aquelas apresentadas no relatório de Andamento 1, complementadas por dados obtidos junto aos municípios.

A área de abrangência do PDTU/DF é formada pelo Distrito Federal e oito municípios do estado de Goiás: Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental, Planaltina (GO), Luziânia, e Formosa, conforme demonstrado na Figura 1.

Residem nestas localidades comunidades resultantes do processo de concentração populacional que se intensificou com os fluxos migratórios à época da construção da capital somados aos habitantes tradicionais das cidades de Luziânia, Planaltina (GO) e Formosa.

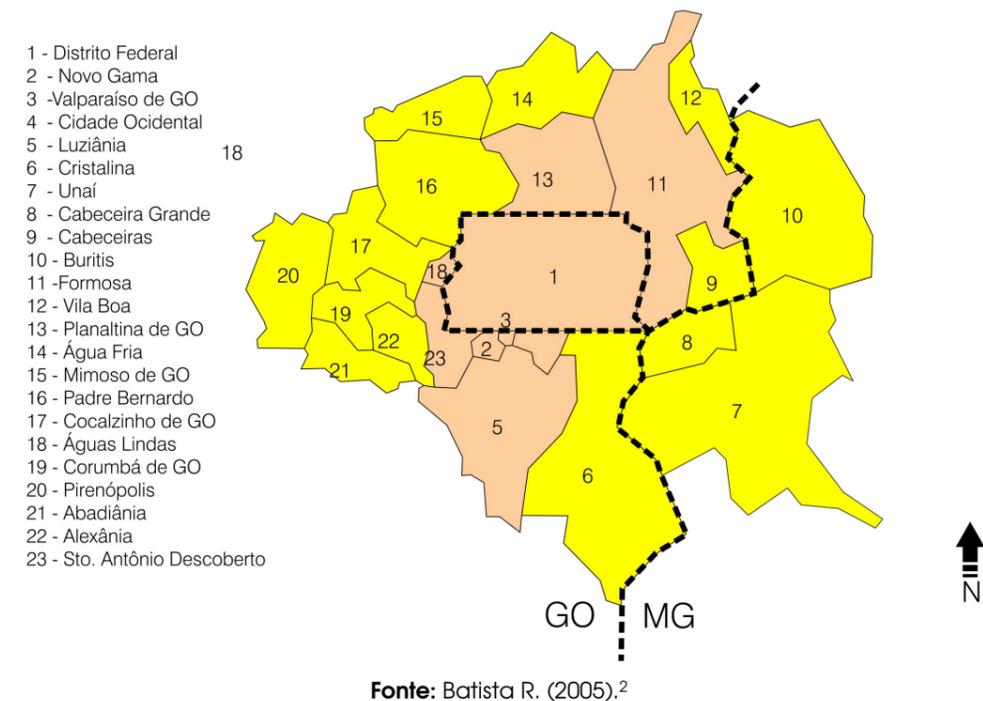


Figura 1: Área de Abrangência do PDTU - DF

¹ A RIDE foi originalmente instituída pela Lei Complementar 94 de 19/02/1998, regulamentada pelo Decreto 2.710 – 4/8/1998 e alterada pelo Decreto 3.445, com o objetivo de estabelecer um mecanismo institucional que permitisse ao poder público tratar de forma mais adequada os problemas regionais. Ela é composta por 19 municípios de Goiás, 3 de Minas Gerais e o Distrito Federal com suas 29 R.A.s, ocupando área de 55,14 mil km².

² Batista R. (2005), dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília (2005)

3.1 Organização do Território

O Distrito federal ocupa uma área de 5.789,16 km², equivalente a 0,06% da superfície do país. Brasília é a Capital da República e onde se concentram os principais equipamentos urbanos coletivos, abrigando também a administração pública e os órgãos de representação nacional e internacional.

O crescimento do Entorno suplanta, em intensidade, o crescimento das áreas centrais da aglomeração urbana. Em apenas 6 anos (2000 – 2006), o Entorno obteve uma expansão de 28,90%³.

Segundo informações da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), os municípios que compõem o Entorno de Brasília estão agrupados em 3 regiões quanto aos níveis de interação com o Distrito Federal e a pressão exercida por suas populações no que se refere ao mercado de trabalho e serviços existentes no Distrito Federal. Essas regiões são:

- Região I – Alta Polarização: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás;
- Região II - Média Polarização: Abadiânia, Alexânia, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa e Planaltina de Goiás;
- Região III – Baixa Polarização: Água Fria de Goiás, Buritis, Cabeceira Grande, Cabeceiras, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis, Unai e Vila Boa.

Não obstante à polarização exercida pela Capital Federal, a realidade social destes municípios é bem distinta. A Tabela 1 apresenta um comparativo entre alguns indicadores socioeconômicos.

Tabela 1: Indicadores Socioeconômicos - Distrito Federal e Municípios da RIDE – 2003/2004

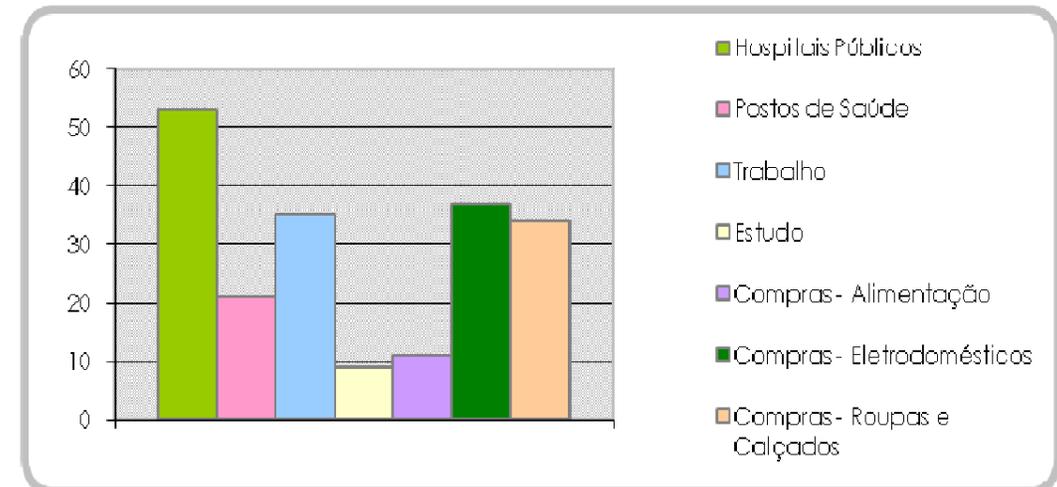
Indicadores	Distrito Federal	Municípios da RIDE
Renda Domiciliar Mensal Bruta (em Salários Mínimos)	9	3,3
Renda Per Capta (em Salários Mínimos)	2,4	0,9
Número de Pessoas por Domicílio	3,7	3,9
Percentual de Analfabetos	3,3	6
Taxa de Desemprego Total (em Percentual)	18,2	35
Domicílios com Computador	31,6	7,9

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN - Perfil Socioeconômico e Demográfico dos moradores da RIDE – 2003⁴

³ Documentos Técnicos do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) – Revisão 2007, Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA).

⁴ SEPLAN/CODEPLAN – Perfil Socioeconômico e Demográfico dos moradores da RIDE – 2003. CODEPLAN – Distrito Federal Síntese Socioeconômica e Demográfica – 2006.

É também relevante e reflexo do alto índice de polarização exercido pelo Distrito Federal na região, a compreensão dos níveis de dependência da população do Entorno em relação aos serviços disponibilizados no Distrito Federal, conforme apresentado no Gráfico 1



Fonte: SEPLAN/CODEPLAN - Perfil Socioeconômico e Demográfico dos moradores da RIDE – 2003

Gráfico 1: Níveis de dependência da população do Entorno em relação aos serviços oferecidos no Distrito Federal (%)

A Constituição da República Federativa do Brasil veda ao Distrito Federal a subdivisão em municípios. Assim, o Distrito Federal é dividido em 29 Regiões Administrativas (RA) ⁵, as quais não possuem autonomia fiscal ou tributária. Atualmente, com o repasse de recursos pelo Governo do Distrito Federal, as RAs estão num processo gradativo de autonomia gerencial. A relação de RAs é apresentada no Quadro 1 e a distribuição espacial daquelas que possuem poligonal definida, é representada na Figura 2.

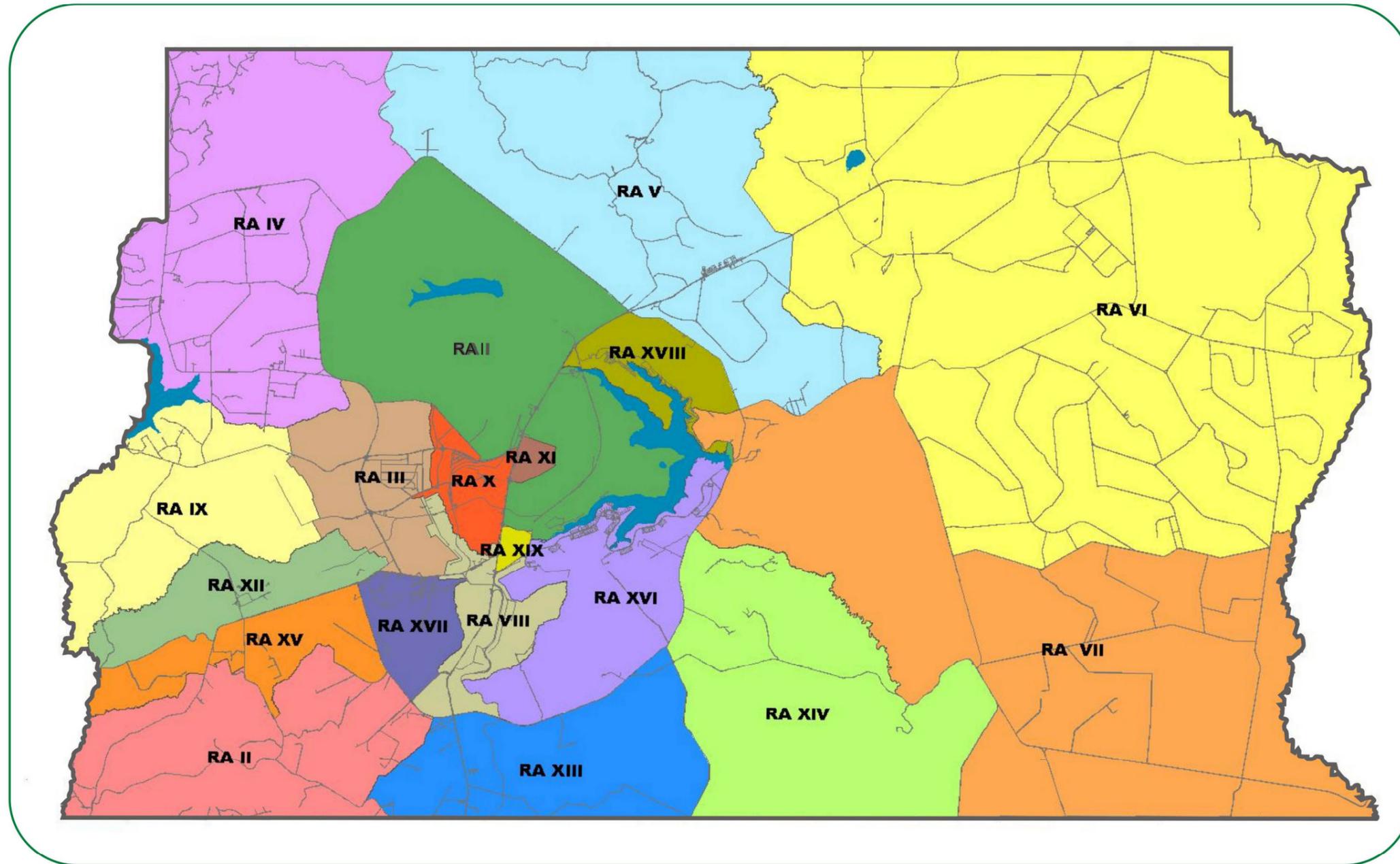
⁵ Informações oficiais fornecidas pelo site www.df.gov.br.

Quadro 1: Relação de Regiões Administrativas (RAs) do Distrito Federal no ano de 2006

RA I – Brasília	RA XVI - Lago Sul
RA II – Gama	RA XVII - Riacho Fundo
RA III – Taguatinga	RA XVIII - Lago Norte
RA IV – Brazlândia	RA XIX - Candangolândia
RA V – Sobradinho	RA XX – Águas Claras
RA VI – Planaltina	RA XXI – Riacho Fundo II
RA VII - Paranoá	RA XXII – Sudoeste/Octogonal
RA VIII – Núcleo Bandeirante	RA XXIII – Varjão
RA IX – Ceilândia	RA XXIV – Park Way
RA X – Guará	RA XXV – Setor Compl. de Ind. e Abast. (SCIA)
RA XI – Cruzeiro	RA XXVI – Sobradinho II
RA XII - Samambaia	RA XXVII – Jardim Botânico
RA XIII - Santa Maria	RA XXVIII – Itapoã
RA XIV - São Sebastião	RA XXIX – Setor de Ind. e Abastecimento (SIA)
RA XV - Recanto das Emas	

Fonte: Lista de Autoridades do Distrito Federal.⁶

⁶ Disponível em: http://www.buriti.df.gov.br/autoridades/administracoes_subadm.cfm



Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente.

Figura 2: Regiões Administrativas do Distrito Federal

As RAs apresentadas na Figura 2 já possuem suas delimitações demarcadas em planta. O fato é que, até os anos de 2003 e 2004 existiam apenas 19 das atuais 29 RAs. A partir de então, foram criadas mais 10 novas regiões administrativas: Águas Claras (até então fazia parte da RA de Taguatinga), Varjão (fazia parte do Lago Norte), Sudoeste (fazia parte da RA do Cruzeiro), Riacho Fundo II (fazia parte do Riacho Fundo), Park Way (fazia parte do Núcleo Bandeirante), Setor de Indústria e Abastecimento (fazia parte de Brasília), Sobradinho II (fazia parte de Sobradinho I), SCIA, Jardim Botânico e Itapoã. Tais RAs ainda não foram delimitadas nos mapas oficiais.

Também por essa razão, para melhor delimitação da área de abrangência do PDTU/DF e compreensão das áreas verdadeiramente urbanizadas, será adotado o conceito de “subáreas”, originalmente definido nos trabalhos de revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (2007) ⁷. As subáreas agregam áreas com características socioeconômicas e espaciais mais homogêneas, o que as tornam mais adequadas ao planejamento, visto que as Regiões Administrativas tendem a mascarar a realidade devido à heterogeneidade existente em cada uma delas.

As subáreas não são definidas a partir de nenhum valor de corte, seja de tamanho de população ou área física. Todos os dados baseados nestas subáreas levam em consideração os moradores dos domicílios. Para fins deste estudo foram adotadas 63 subáreas localizadas no Distrito Federal e mais 8 subáreas no Entorno, pertencentes ao Estado de Goiás. Dentre as 63 subáreas do Distrito Federal, 58 são de caráter residencial e as outras 7 são relacionadas ao uso não residencial.

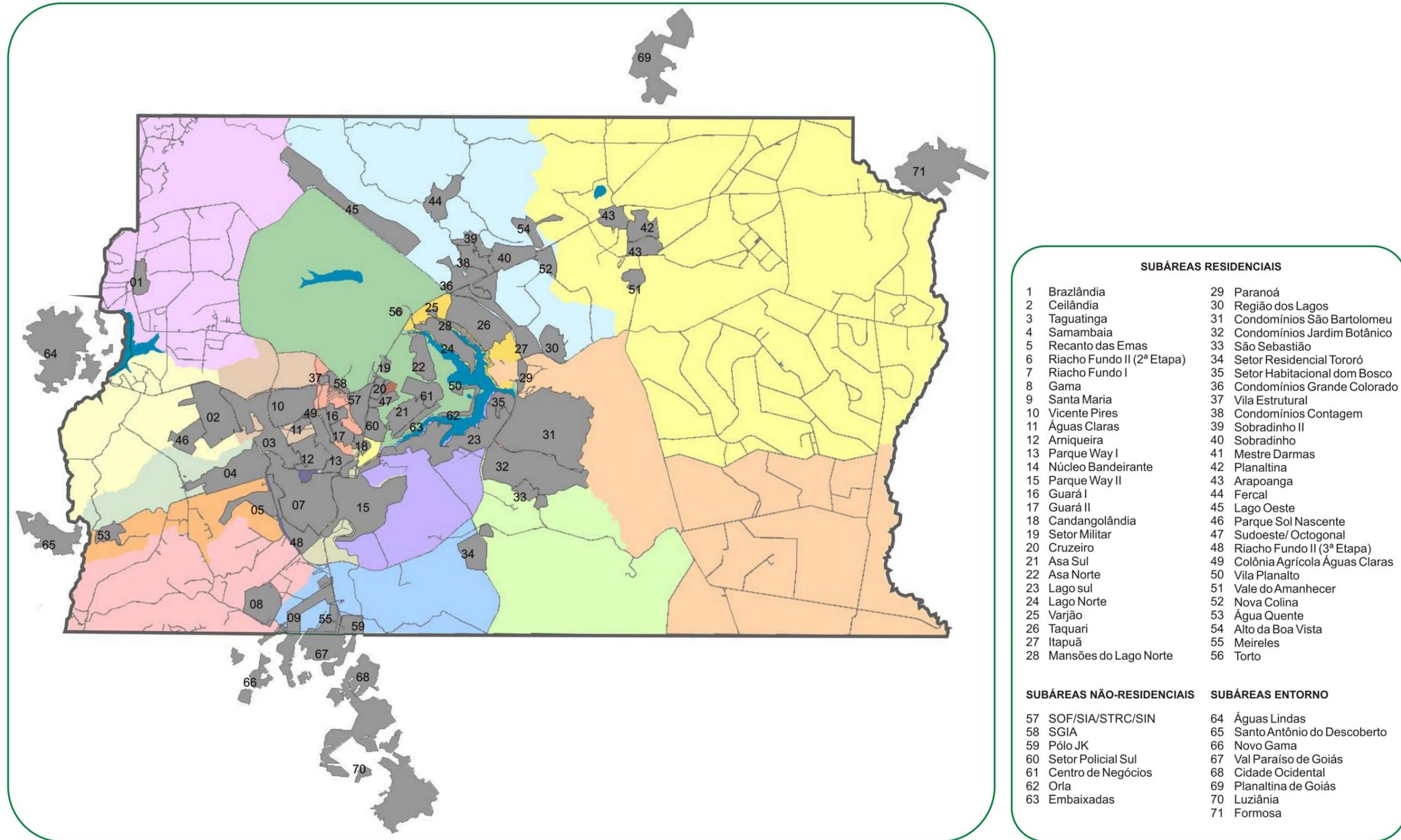
O Quadro 2 apresenta a relação das subáreas da área de abrangência do PDTU/DF e a Figura 3 a localização de cada uma delas.

Quadro 2: Relação das Subáreas da Área de Abrangência do PDTU/DF

Subáreas do Distrito Federal			
1	Brazlândia	33	São Sebastião
2	Ceilândia	34	Setor Residencial Tororó
3	Taguatinga	35	Setor Habitacional Dom Bosco
4	Samambaia	36	Condomínio Grande Colorado
5	Recanto das Emas	37	Vila Estrutural
6	Riacho Fundo II (2ª Etapa)	38	Condomínios Contagem
7	Riacho Fundo I	39	Sobradinho II
8	Gama	40	Sobradinho
9	Santa Maria	41	Mestre Darmas
10	Vicente Pires	42	Planaltina
11	Águas Claras	43	Arapoanga
12	Arniqueira	44	Fercal
13	Park Way 1	45	Lago Oeste
14	Núcleo Bandeirante	46	Parque Sol Nascente
15	Park Way 2	47	Sudoeste/Octogonal
16	Guará I	48	Riacho Fundo II (3ª Etapa)
17	Guará II	49	Colônia Agrícola Águas Claras
18	Candangolândia	50	Vila Planalto
19	Setor Militar	51	Vale do Amanhecer
20	Cruzeiro	52	Nova Colina
21	Asa Sul	53	Água Quente
22	Asa Norte	54	Alto da Boa Vista
23	Lago Sul	55	Meireles
24	Lago Norte	56	Torto
25	Varjão	57	SOF/SIA/STRC/SIN
26	Taquari	58	SCIA
27	Itapoã	59	Pólo JK
28	Mansões do Lago Norte	60	Setor Policial Sul
29	Paranoá	61	Centro de Negócios
30	Região dos Lagos	62	Orla
31	Condomínios São Bartolomeu	63	Embaixadas
32	Condomínios Jardim Botânico		
Subáreas do Entorno			
64	Águas Lindas	68	Cidade Ocidental
65	Santo Antônio do Descoberto	69	Planaltina de Goiás
66	Novo Gama	70	Luziânia
67	Valparaíso de Goiás	71	Formosa

Fonte: Cenários Territoriais e Demográficos do Distrito Federal e Entorno, Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH (2004).

⁷ O documento Dados de Referência para a Revisão do PDOT (Brasília - DF, abril de 2005, SEDUH/SUPIN), utilizou informações constantes nos Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno (Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, 2004).



Fonte: Execução própria da Consultora a partir do documento Cenários Territoriais e Demográficos do Distrito Federal e Entorno (Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, 2004)

Figura 3: Subáreas da Área de Abrangência do PDTU/DF.

3.2 A Estrutura Urbana do Distrito Federal e Entorno – polaridades atuais e futuras

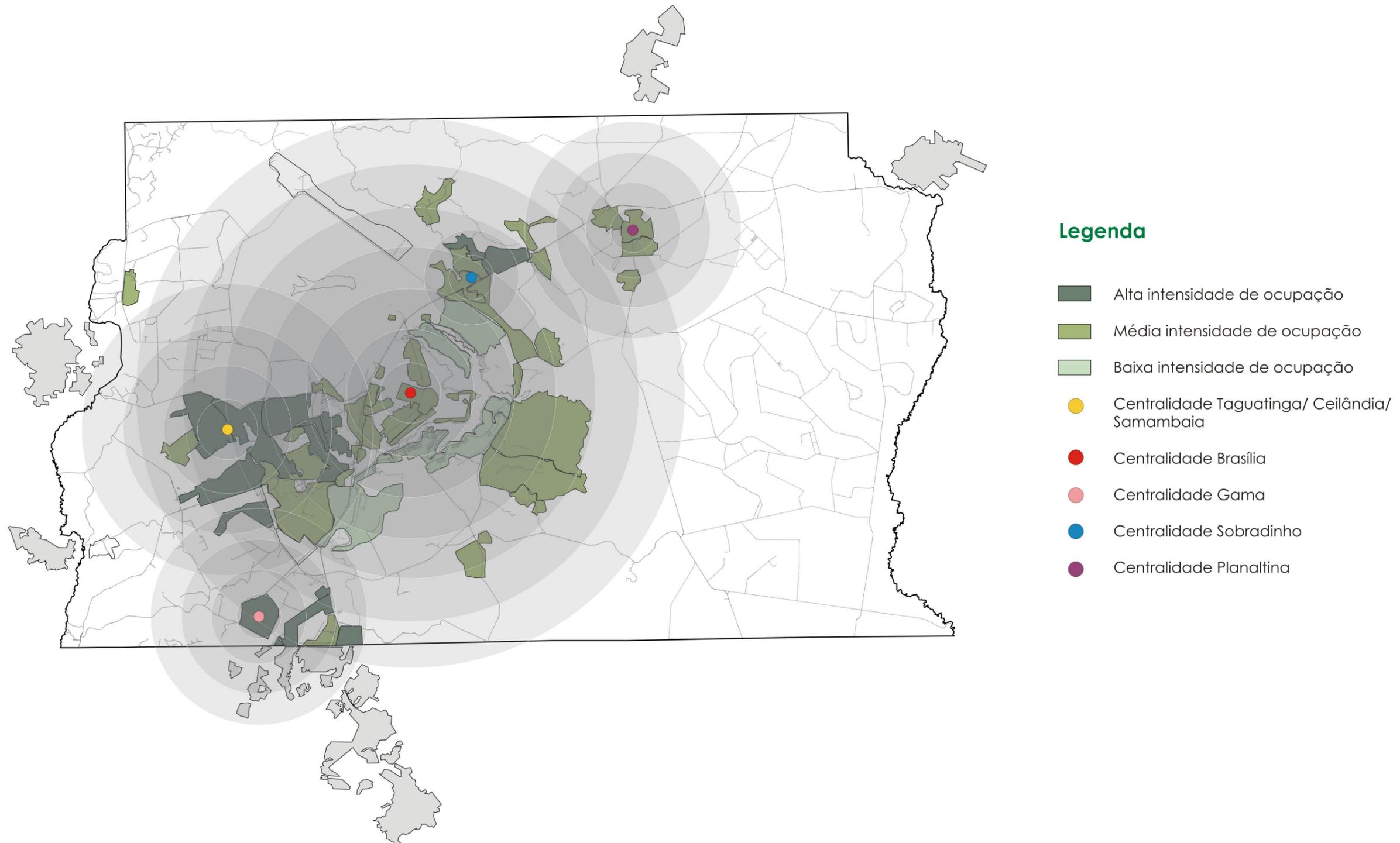
O território do Distrito Federal apresenta uma estrutura polinucleada com configuração espacial rarefeita, em que o Plano Piloto funciona como importante centro de trabalho e concentração de equipamentos coletivos (hospitais, escolas, universidades, centros de negócios e de compras, lazer, serviços especializados, entre outros), exercendo o papel central e tendo em volta diversos núcleos urbanos dispostos ao longo dos grandes eixos viários.

A concentração no Plano Piloto tende a diminuir na medida em que outras centralidades urbanas se fortalecem. Pode-se citar como exemplo a Região Administrativa de Taguatinga, que vem concentrando muitas atividades do setor terciário e de serviços, polarizando as localidades mais próximas: Samambaia, Ceilândia, Recanto das Emas, Águas Claras e Riacho Fundo. A desconcentração é fato verificado em documentos técnicos recentes⁸, mas a alteração de estrutura, ainda que diretriz básica para o planejamento urbano e regional demandará tempo para consolidar-se.

Observa-se a possibilidade dessa concentração estar se desfazendo por conta da descentralização das atividades econômicas na direção das novas centralidades. Entretanto, tais tendências deverão ser comprovadas nas próximas fases de desenvolvimento do PDTU/DF.

Menores polaridades são exercidas pelos núcleos urbanos do Gama, que atinge os municípios do Entorno Sul, principalmente Valparaíso, Novo Gama e Cidade Ocidental; Planaltina e Sobradinho na porção nordeste do Distrito Federal, catalisando dinâmicas urbanas dos diversos novos assentamentos existentes na região, além do Guará, SIA e EPIA que atualmente representam uma polaridade incipiente bem próxima ao Plano Piloto. Essas novas polaridades podem ser visualizadas no mapa da Figura 4.

⁸ Documentos Técnicos PDOT, 2007; Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno, SEDUH 2004; Brasília e sua Região Polarizada, CODEPLAN, 2003.



Fonte: Documentos Técnicos do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) (Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2007).

Figura 4: Polaridades na área de abrangência do PDTU/DF.

3.3 Histórico da ocupação do Território

Observando-se o processo de ocupação do território na área de abrangência do PDTU/DF percebe-se, num primeiro momento, a implantação da cidade como base física com a instalação da Praça dos Três Poderes, parte da Asa Sul e início da Asa Norte. À época, inúmeras ocupações populares, compostas por barracos de madeira em áreas invadidas próximas ao Plano Piloto (núcleo original da cidade), eram sistematicamente transferidas para áreas mais distantes, além da Estrada Parque Contorno – EPCT. Este é o início das ocupações de Taguatinga, Gama, Sobradinho. A região do Entorno de Brasília começa a sofrer um processo de repartição do solo para fins urbanos, mas não ocorre uma expansão significativa de sua população.

Nas décadas de 1970 a 1980 ocorre a efetiva ocupação do Plano Piloto e uma expressiva expansão das cidades de Taguatinga, Gama, Sobradinho e Ceilândia, resultado tanto da oferta de habitações pelo poder público, quanto de ocupações de fundos de lotes e invasões. Acontece também neste momento a ocupação do Lago Sul e Lago Norte e o processo de “invasões” na região do Plano Piloto. O Guarã é construído e a Asa Norte começa a ser ocupada. Nota-se a execução de obras viárias de porte, principalmente na RA I Brasília.

Entre os anos de 1980 e 2004 ocorre a criação de diversas localidades urbanas como o Riacho Fundo 1 e 2, Paranoá, Recanto das Emas, entre outras. Implantou-se, ainda, o setor Sudoeste, uma área para a classe média alta. Destaca-se nessa fase a flexibilização da legislação urbanística, permitindo o reparcelamento de terrenos de chácaras (10.000 e 20.000 metros quadrados). A partir do ano 2000 nota-se a execução de obras viárias de grande porte (Ponte JK, duplicação da via L4, viaduto do balão do aeroporto) que interferiram na estrutura urbana. Tem início a implantação do metrô que, partindo da rodoviária do Plano Piloto, atinge as localidades do Guarã, Águas Claras, Taguatinga e, atualmente, a Ceilândia. Também nas décadas de 1980 e 1990 se consolida o adensamento urbano dos municípios da região do Entorno do Distrito Federal, dando início à aglomeração metropolitana propriamente dita, tal como se apresenta nos dias atuais. Alguns municípios já existiam e eram centros secundários de base agroeconômica (Luziânia, Formosa e Planaltina) que, em função de sua proximidade com o Distrito Federal, serviram de apoio para a construção da cidade. Outros surgiram do desmembramento do território dos municípios existentes em função da relevância que adquiriram suas áreas urbanas.

Em toda a área que circunda o Distrito Federal, o processo de loteamento da periferia foi mais ou menos comum, com exceção da porção sul, que à época se constituía quase que exclusivamente pelo município de Luziânia/GO que, provavelmente, tenha atingido maior intensidade pela existência de rodovias que interligam Brasília a São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, ou seja, às principais capitais do Brasil.

A aquisição de lotes nos municípios do Entorno, inicialmente, se constituiu como forma de investimento quando os investidores/especuladores adquiriam a terra a um preço baixo dos tradicionais proprietários e rapidamente a repassavam à população segregada na forma de condomínios e parcelamentos, emergindo daí um espaço urbano caótico e desprovido de serviços essenciais e de equipamentos. Os primeiros eram financiados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e contavam com a infra-estrutura necessária. Os principais empreendimentos dessa natureza surgiram na região do Entorno Sul do Distrito

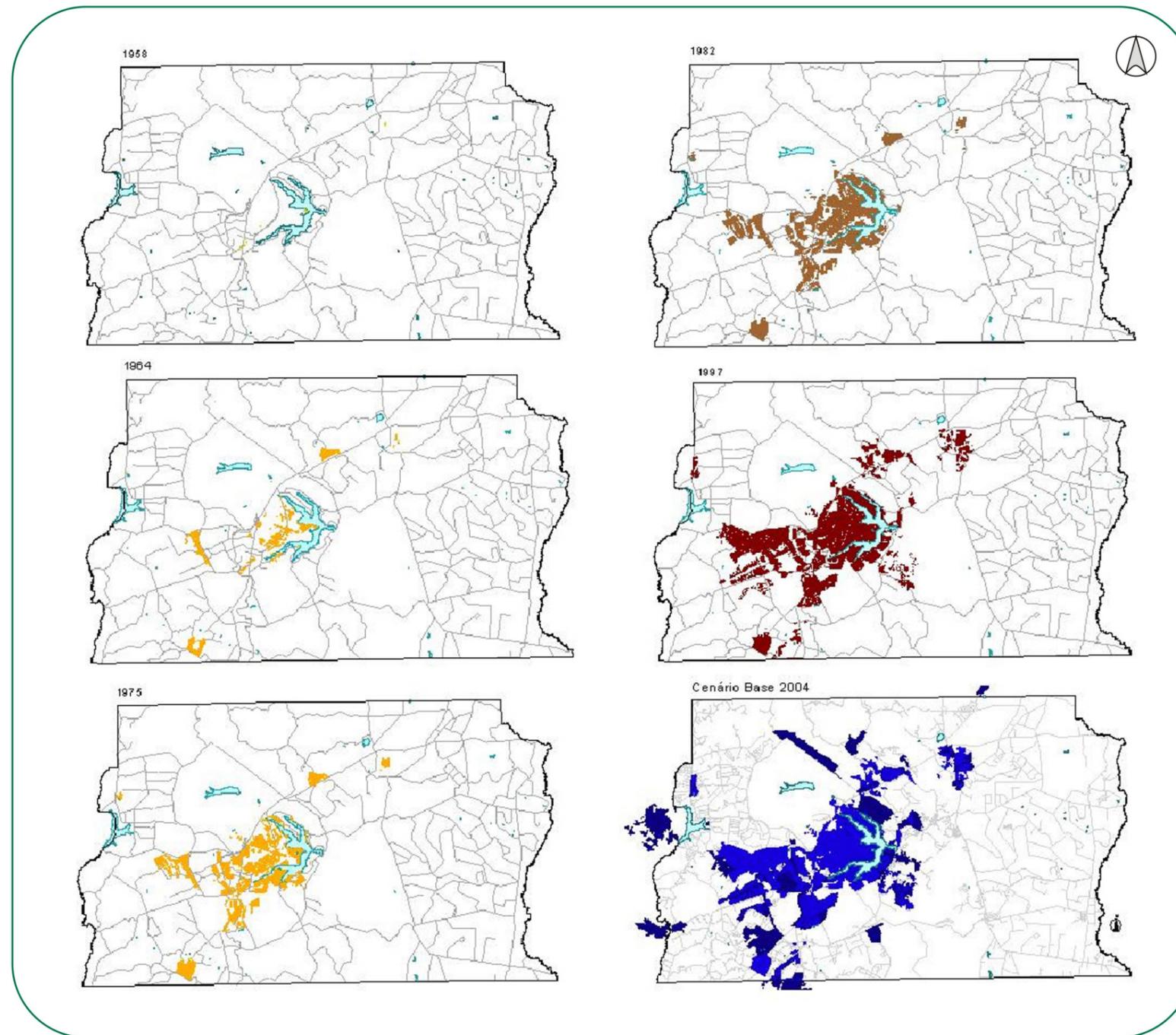
Federal, transformando-se na Cidade Ocidental, Valparaíso de Goiás e Novo Gama, todos implantados nas décadas de 1980 e 1990.

Dentro do Distrito Federal, um movimento se inicia no ano de 1970 e se consolida no pós 1985, paralelamente à criação de três RAs: Samambaia, Paranoá e Santa Maria. Nessa época proliferaram os assentamentos privados clandestinos horizontais voltados às mais diversas faixas de renda. Esses loteamentos nasciam à medida que o mercado imobiliário se aproveitava da pluralidade de regimes jurídicos das terras que constituíram o quadrilátero do Distrito Federal: terras não discriminadas, terras públicas adquiridas em comum e não submetidas a um processo legal de divisão ou arrendadas para uso rural⁹. Muitas vezes esses condomínios se instalaram sem nenhum critério em áreas de interesse e preservação ambiental, aproveitando-se da falta de fiscalização. Hoje, ocupam grandes porções do território do Distrito Federal, concentrando-se nas porções Nordeste e Sudeste.

Paradoxalmente, a proliferação de assentamentos irregulares contribuiu para a inversão da concentração de serviços e empregos no Plano Piloto, uma vez que fortaleceu centralidades alternativas em áreas intersticiais de assentamentos consolidados. O fortalecimento dessas centralidades vem conformando novos vetores de crescimento urbano, conforme mostrado na Figura 6.

O mapa da Figura 5 apresenta a evolução da ocupação do solo no Distrito Federal, desde a construção de Brasília.

⁹Instituto de Pesquisas Aplicadas (IPEA) /Universidade de Brasília (UnB) /Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2001: 56.



Fonte: Documentos Técnicos do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT, 2007); Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno (SEDUH, 2004).

Figura 5: Evolução da ocupação do solo no Distrito Federal.

3.4 Vetores de Crescimento

Com base na evolução dos dados de população de cada um dos núcleos urbanos da RIDE, em informações da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SEDUMA, em observações das dinâmicas de ocupação urbana do Distrito Federal e Entorno e no trabalho editado pelo IPEA/UNB/UFRJ¹⁰, é possível a identificação de quatro vetores de expansão. Três deles partem do pólo primaz, Brasília, e o quarto se desenvolve ao seu redor.

O maior dos quatro vetores é aquele que surge no sentido sudoeste da aglomeração. Este vetor, identificado e estimulado tanto pelo Plano Estrutural de Organização Territorial (PEOT) de 1977, como pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT) de 1992, segue, a partir de Brasília, na direção dos núcleos Taguatinga, Ceilândia, Samambaia e Recanto das Emas, acompanhando o curso da Estrada Parque Taguatinga (EPTG), Estrada Parque Ceilândia (EPCL) e Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB). As duas últimas fazem conexão direta com rodovias que interligam Brasília à porção oeste do estado de Goiás que, por sua vez, dão acesso à BR 153 (Belém-Brasília) e à cidade de Goiânia pela BR 060. O vetor sudoeste foi reafirmado¹¹ com a instalação das duas linhas do metrô que ligam o Plano Piloto a Samambaia e a Ceilândia. O limite máximo de ação deste vetor tem sido o município de Águas Lindas de Goiás, um dos que mais cresceu em população no Brasil na última década.

Outro vetor de crescimento identificado é o que acompanha o eixo da Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) em seu sentido sul, desde as proximidades da estação Shopping do metrô. Trata-se da saída sul do Distrito Federal, que se conecta à BR 040. Esse vetor é o mais antigo da capital, tendo sido nele instalado, ainda no início da construção, a Cidade Livre, transformada em Núcleo Bandeirante no ano de 1961. Estão na linha de ação deste vetor de expansão os núcleos de Santa Maria e Gama, no Distrito Federal, Novo Gama, Valparaíso e Cidade Ocidental, em Goiás, entre outros. Este vetor já alcança, em dias atuais, núcleos localizados a mais de 50 quilômetros do centro primaz, sendo o limite máximo atingido, a cidade de Luziânia.

O terceiro vetor de expansão está localizado a nordeste da RA I Brasília, na direção das cidades de Sobradinho e Planaltina, Formosa e Planaltina de Goiás, acompanhando o eixo da EPIA em seu sentido saída norte, se conectando às rodovias BR 020 (Brasília – Fortaleza) e GO 118, que segue para a porção norte do Estado de Goiás. É nesse vetor que se localiza uma grande parcela dos loteamentos irregulares das décadas de 1980, 1990 e 2000.

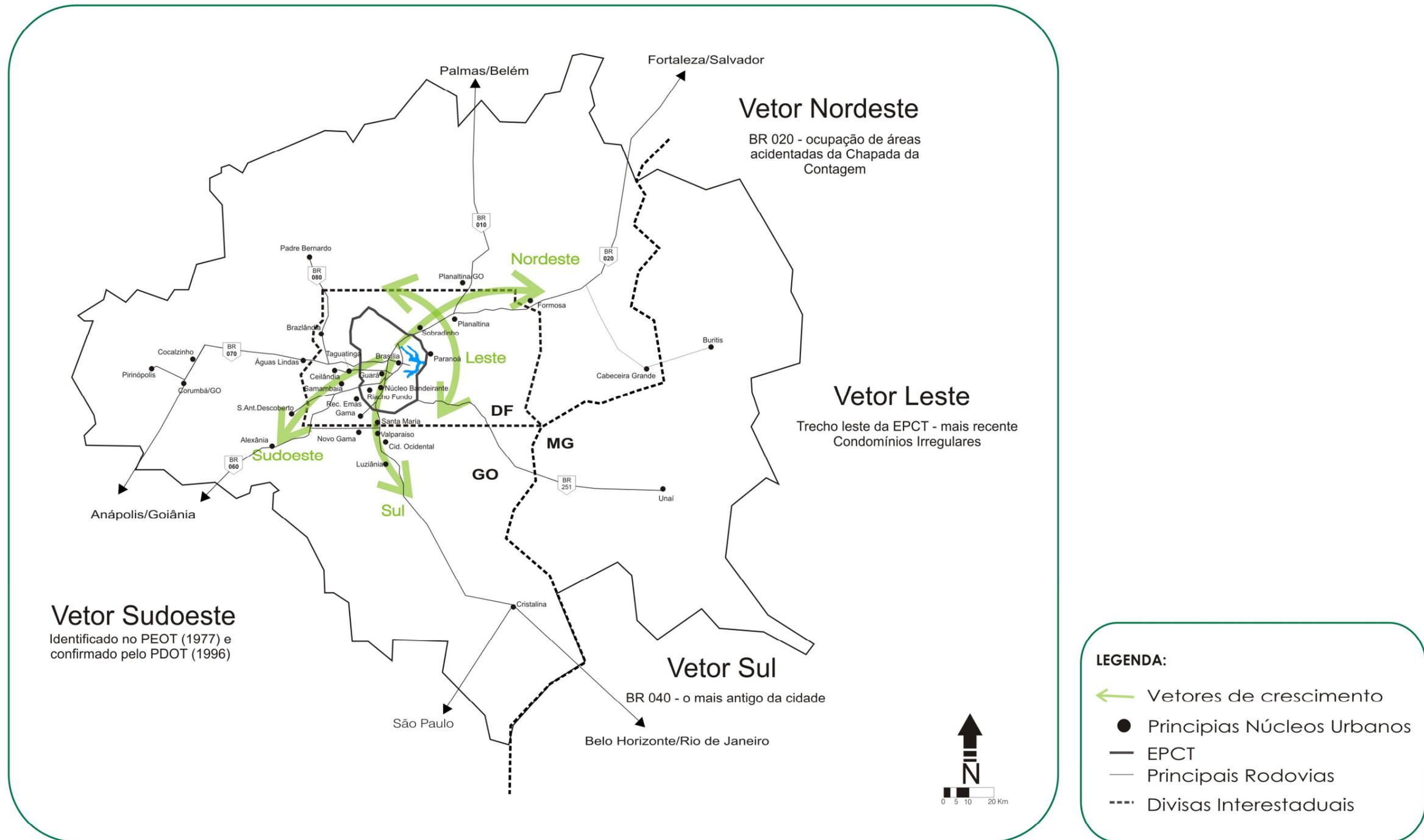
O quarto vetor de expansão do aglomerado de Brasília deve sua existência ao alto preço da terra e aos especuladores e agentes do mercado imobiliário, que visaram esta área para a implantação de novos condomínios. Chamado aqui de Vetor Leste, tem caráter mais rarefeito e o arco leste da Estrada Parque Contorno (EPCT) como eixo preferencial, se estendendo da área do Lago Oeste, nas proximidades do Parque Nacional

de Brasília, até os terrenos da Marinha, já nos domínios do Vetor Sul. Conecta-se à rodovia BR 251, que liga Brasília ao município mineiro de Unai (este integrante da RIDE) e possui as mesmas características do Vetor Nordeste, tendo sido reforçado no ano de 2002 com a instalação da terceira ponte sobre o Lago Paranoá.

A Figura 6 apresenta os vetores de crescimento, tendo o mapa da RIDE como plano de fundo.

¹⁰ Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana: Brasília e Rio de Janeiro, da Série Gestão do Uso Solo e Disfunções do Crescimento Urbano, 2001.

¹¹ Este vetor de crescimento foi proposto no PEOT (Plano Estrutural de Ordenamento Territorial do Distrito Federal, 1975/1978), reafirmado nos PDOT's (1997 e 2007).



Fonte: Batista R. Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília (2005).

Figura 6: Vetores de Crescimento

4 ASSENTAMENTOS IRREGULARES DO DISTRITO FEDERAL

Este item apresenta os assentamentos irregulares do Distrito Federal a partir de dados disponibilizados pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), complementados por visitas de campo.

O movimento de ocupação do território iniciado na década de 70 no Distrito Federal, consolidado no pós 1985, deu origem a vários assentamentos privados irregulares (notadamente horizontais), voltados às mais diversas faixas de renda. Esses assentamentos surgiam na medida em que o mercado imobiliário se aproveitava da pluralidade de regimes jurídicos das terras que constituíram, originalmente, o quadrilátero do Distrito Federal, conforme apresentado no item 1.3.

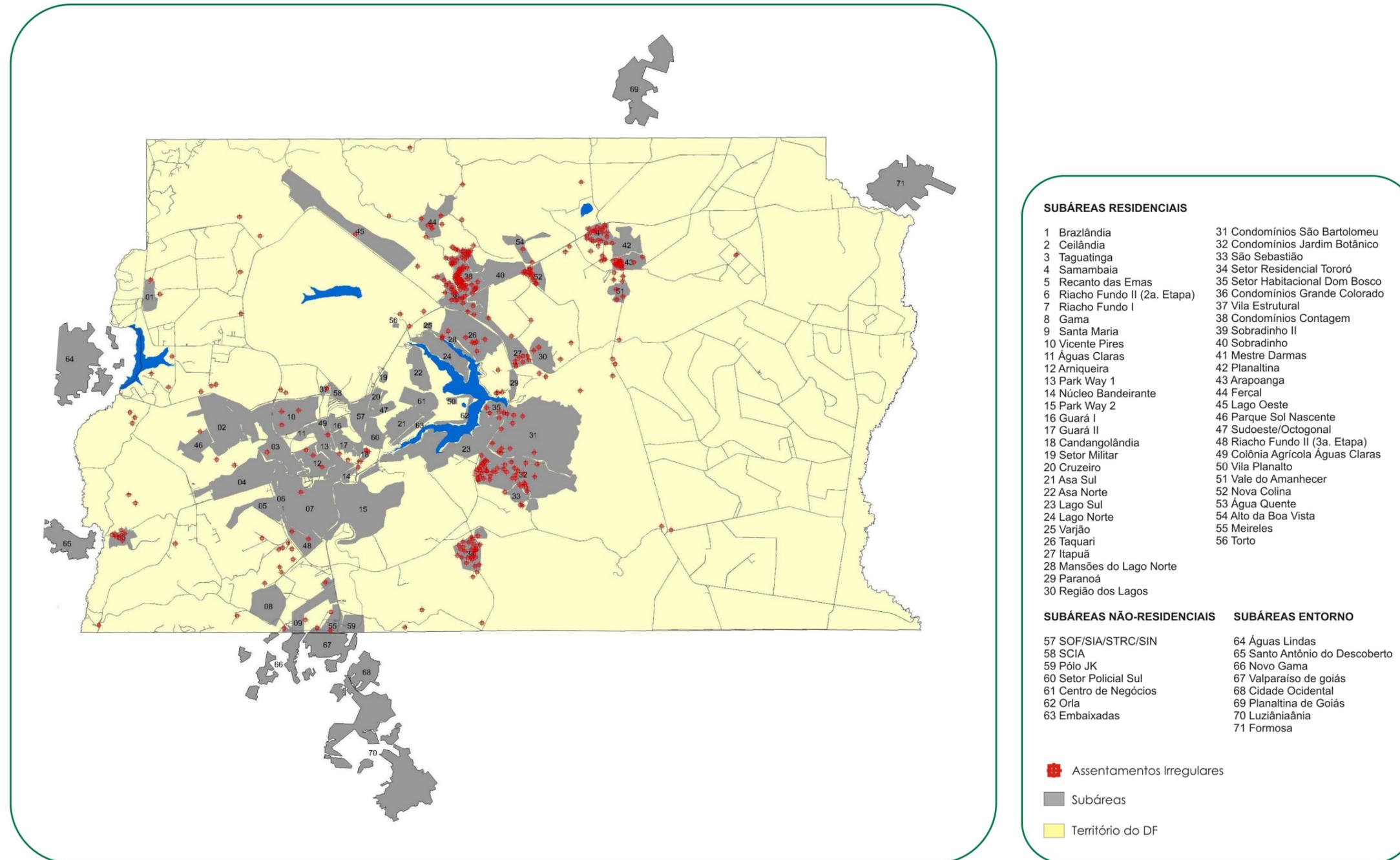
Em três décadas, numa análise mais complexa, percebeu-se que muitos desses assentamentos se instalaram a partir de critérios indefinidos, sobre áreas de posse duvidosa e/ou de interesse e preservação ambiental, aproveitando-se da precária fiscalização. Como dito anteriormente, ocupam grandes porções do território do Distrito Federal, concentrando-se nas regiões Nordeste e Sudeste, favorecidos pela instalação da terceira ponte sobre o Lago Paranoá, no ano de 2002, expandindo-se por todo o arco leste da EPCT e para além, nas regiões do Lago Oeste, conformando o citado Vetor Leste de crescimento urbano.

4.1 Visitas de campo e sistematização das informações coletadas

As visitas em campo foram realizadas para a compreensão desses assentamentos, identificando, entre outros aspectos, a estrutura urbana em que se inserem, o perfil da renda e da tipologia construtiva, os trajetos do sistema de transporte público e os pontos mais apropriados para realização das pesquisas de campo.

A base de informações sobre a localização dos assentamentos irregulares do Distrito Federal foi fornecida pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA). No total são 380 assentamentos irregulares, que foram então organizados em setores utilizando-se critério da continuidade¹². A Figura 7 apresenta a localização de cada um desses setores, articulando-os às subáreas já definidas. A organização dos assentamentos irregulares em setores nada mais é que uma aplicação do método cartesiano clássico que prevê analisar o objeto. Esse método consiste em dividir os elementos em suas unidades de composição fundamentais, estudando-os em sua forma mais simples. Em seguida é feito o agrupamento das unidades estudadas em um todo verdadeiro e enumeradas as conclusões e princípios utilizados, a fim de manter a ordem do pensamento.

¹² Em termos ambientais, continuidade significa integridade de ecossistemas representativos da fauna e da flora do bioma. No meio rural a continuidade é garantia de permanência da atividade produtiva. No meio urbano ela se relaciona aos padrões de ocupação e renda.



Fonte: Execução própria da Consultora a partir de informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA)

Figura 7: Agrupamento dos Assentamentos em setores.

A Tabela 2 apresenta a relação dos assentamentos irregulares do Distrito Federal, segundo informações preliminares fornecidas pela SEDUMA, na qual é atribuído um código para cada um e para a RA na qual está localizado. Observa-se ainda a população verificada e a população prevista para o ano de 2006, bem como a área de cada assentamento.

Tabela 2: Dados sobre os assentamentos irregulares do Distrito Federal

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
1	Buritis / Adiel	Brazlândia - RA IV	48	18	114.33
2	Chácara 25, 26 e 27 do Núcleo Rural	Taguatinga - RA III		24	64.95
3	Chácara do Pulador	Brazlândia - RA IV	620	16	98.72
4	Cidade Universitária de Sobradinho	Sobradinho - RA V		4	28.48
5	Comunidade Basevi	Sobradinho - RA V	1584	6	16.67
6	Comunidade Boa Vista	Sobradinho - RA V		5	2.75
7	Comunidade Lobeiral	Sobradinho - RA V	198	5	0.64
8	COOPERFRUIT (Proj. Mana I) PICAG GI	Brazlândia - RA IV		18	57.93
9	Mansões Bougainville	Sobradinho - RA V	15	7	4.00
10	Morada dos Pássaros I	Brazlândia - RA IV		18	415.35
11	Núcleo Rural Córrego do Ouro	Sobradinho - RA V	180	20	1.44
12	Núcleo Rural Mansões do Lago Oeste	Sobradinho - RA V	3700	6	1566.00
13	Núcleo Urbano 8 INCRA 8	Brazlândia - RA IV	1955	15	70.93
14	Privê Residencial Guadalajara	Samambaia - RA XII		19	1122.00
15	Privê Residencial Palm Beach	Sobradinho - RA V	0	7	112.00
16	Privê Residencial Veneza Tropical	Sobradinho - RA V	0	7	42.00
17	Privê Sobradinho dos Melos	Sobradinho - RA V		7	4.00
18	Queima Lenhol	Sobradinho - RA V	920	5	19.00
19	Roldão PICAG Gleba 1/63	Brazlândia - RA IV		18	27.62
20	Rural Vivendas Espl. ou Rural Esplanada	Sobradinho - RA V	0	4	43
21	Sal da Terra	Sobradinho - RA V	0	3	26.62
22	Serra Verde	Sobradinho - RA V	120	7	2.00
23	Vida Nova - QR 603 Chácara	Samambaia - RA XII	0	21	8.16
24	Nova Betânia I e II	Samambaia - RA XII	181	13	22.85
25	Resid Guarapari	Samambaia - RA XII	507	13	13.00
26	Salomão Elias	Samambaia - RA XII	253	13	18.43
27	Alto da Boa Vista	Sobradinho - RA V	95	3	691.128
28	Colônia Agrícola Arniqueira	Taguatinga - RA III	7379	23	505.95
29	Colônia Agrícola Vereda da Cruz	Taguatinga - RA III	3545	23	124.66
30	Colônia Agrícola Vereda Grande	Taguatinga - RA III	3357	23	257.81
31	Associação dos Moradores Café Plana	Sobradinho - RA V	300	4	4.00
32	Bianca	Sobradinho - RA V	110	4	3.80
33	Granjas Sofia	Sobradinho - RA V	30	4	2.00

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
34	Império dos Nobres	Sobradinho - RA V	3271	4	21.6802
35	Mansões Petrópolis	Sobradinho - RA V	76	4	1.2544
36	Morada dos Nobres	Sobradinho - RA V	1174	4	10.89
37	Parque Colorado	Sobradinho - RA V	64	4	3.00
38	Parque das Araras	Sobradinho - RA V	0	4	15.65
39	Privê Alphaville	Sobradinho - RA V	0	4	14.00
40	Recanto Real	Sobradinho - RA V	152	4	53.4362
41	Residencial 2001	Sobradinho - RA V	159	4	7.70
42	Residencial Vitória	Sobradinho - RA V	38	4	7.90
43	Vivendas Serranas	Sobradinho - RA V	475	4	15.00
44	Alvorecer dos Pássaros	Sobradinho - RA V	133	4	2.00
45	Boa Sorte	Sobradinho - RA V	144	4	1.00
46	Caravelo	Sobradinho - RA V	194	4	2.30
47	Chácara Beija Flor	Sobradinho - RA V	205	4	3.50
48	Contagem	Sobradinho - RA V	160	4	6.75
49	Fraternidade	Sobradinho - RA V	676	4	10.00
50	Imóvel Sobradinho II (Chácara Buritizinho)	Sobradinho - RA V	1474	4	12.00
51	IRFASA	Sobradinho - RA V	0	4	160.00
52	Jardim América	Sobradinho - RA V	824	4	2.3113
53	Jardim Ipanema	Sobradinho - RA V	213	4	11.54
54	Morada Imperial	Sobradinho - RA V	76	4	24.42
55	Novo Horizonte	Sobradinho - RA V	194	4	1.80
56	Recanto do Mene - Mod. A e B	Sobradinho - RA V	167	4	2.10
57	Recanto dos Nobres	Sobradinho - RA V	163	4	15.00
58	Residencial Bem Estar	Sobradinho - RA V	467	4	2.60
59	Residencial Halley	Sobradinho - RA V	243	4	2.8550
60	Residencial Jardim Vitória	Sobradinho - RA V	186	4	4.32
61	Residencial Mansões Sobradinho II	Sobradinho - RA V	167	4	7.00
62	Residencial Mansões Sobradinho III	Sobradinho - RA V	254	4	5.187
63	Residencial Marina	Sobradinho - RA V	23	4	2.00
64	Residencial Meus Sonhos	Sobradinho - RA V	118	4	2.00
65	Residencial Morada	Sobradinho - RA V	247	4	3.35
66	Residencial Planalto	Sobradinho - RA V	163	4	6.00
67	Residencial Sobradinho	Sobradinho - RA V	152	4	2.40
68	Residencial Sol Nascente	Sobradinho - RA V	429	4	3.0226
69	Residencial Versalhes	Sobradinho - RA V	421	4	5.1552
70	Residencial Vila Verde	Sobradinho - RA V	293	4	13.4958
71	Residencial Villa Rica	Sobradinho - RA V	91	4	3.75
72	Rio Negro	Sobradinho - RA V	395	4	42.983
73	Rural Residencial Petrópolis	Sobradinho - RA V	72	4	12.316
74	Rural Residencial Vivendas Alvorada	Sobradinho - RA V	627	4	17.99

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
75	Serra Dourada - Etapa I	Sobradinho - RA V	224	4	2.6376
76	Serra Dourada - Etapa II	Sobradinho - RA V	425	4	2.70
77	Vila Centro Sul	Sobradinho - RA V	110	4	1.00
78	Vila Rosada	Sobradinho - RA V	201	4	3.00
79	Vivendas Alvorada	Sobradinho - RA V	175	4	4.10
80	Vivendas Campestre	Sobradinho - RA V	520	4	12.68
81	Vivendas da Serra	Sobradinho - RA V	216	4	6.5281
82	Vivendas Paraíso	Sobradinho - RA V	213	4	8.90
83	Comunidade Alto Bela Vista	Sobradinho - RA V	1075	5	5.60
84	Comunidade Bananal	Sobradinho - RA V	1596	5	2.60
85	Comunidade Fercal Leste	Sobradinho - RA V	80	5	3.75
86	Fercal Oeste	Sobradinho - RA V	0	5	4.00
87	Quintas do Tocantins	Sobradinho - RA V	24	5	38.40
88	Rural Engenho Velho	Sobradinho - RA V	4560	5	20.00
89	Colorado Ville	Sobradinho - RA V	259	4	2.00
90	Jardim Europa	Sobradinho - RA V	756	4	11.2699
91	Jardim Europa II	Sobradinho - RA V	2299	4	31.69
92	Mansões Colorado	Sobradinho - RA V	1170	4	15.36
93	Rural Vivendas Colorado II	Sobradinho - RA V	285	4	12.00
94	Solar de Athenas (Rur.Vivendas da Serra)	Sobradinho - RA V	1402	4	45.00
95	Vivendas Bela Vista	Sobradinho - RA V	2451	4	97.00
96	Vivendas Colorado	Sobradinho - RA V	779	4	38.8977
97	Vivendas Friburgo I, II e III	Sobradinho - RA V	730	4	19.40
98	Vivendas Lago Azul	Sobradinho - RA V	650	4	21.00
99	Del Lago I	Sobradinho - RA V	4400	7	42.60
100	Del Lago II	Sobradinho - RA V	11115	7	61.46
101	Fazendinha	Sobradinho - RA V	10685	7	56.00
102	Itapuã II	Sobradinho - RA V	5460	7	35.00
103	Mandala	Sobradinho - RA V	228	7	5.80
104	Mansões Entrelagos I,II,III e IV	Sobradinho - RA V	4488	7	342.33
105	Residencial Novo Horizonte	Sobradinho - RA V	1049	7	1.7306
106	Rural Residencial Itapoã	Sobradinho - RA V	2607	7	30.00
107	Sol e Lua	Sobradinho - RA V	132	7	18.00
108	Asa Branca ou Porto Real	Sobradinho - RA V	322	3	6.00
109	Bela Vista Serrana	Sobradinho - RA V	482	3	3.00
110	Campo Verde (Diguinéia II)	Sobradinho - RA V	699	3	1.40
111	Colina Nova Diguinéia (Diguinéia I)	Sobradinho - RA V	722	3	6.00
112	Lara	Sobradinho - RA V	205	3	4.00
113	Morada Colonial	Sobradinho - RA V	494	3	7.00
114	Nova Colina I	Sobradinho - RA V	912	3	8.5359
115	Novo Setor de Mansões Sobradinho	Sobradinho - RA V	1500	3	5.00

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
116	Petrópolis	Sobradinho - RA V	692	3	12.86
117	Recanto da Serra	Sobradinho - RA V	368	3	38.80
118	Solar dos Nogueiras	Sobradinho - RA V	60	3	2.00
119	Uberaba	Sobradinho - RA V	201	3	5.30
120	Dgnéia III	Sobradinho - RA V	554	3	
121	Nova Colina II	Sobradinho - RA V	699	3	
122	Engisa - Setor Habitacional Bariloc	Sobradinho - RA V	0	4	24.70
123	Privê Residencial Ever Green	Sobradinho - RA V	0	4	45.00
124	Residencial RK	Sobradinho - RA V	5031	4	100.00
125	Centro Com. e Res. Set. de Mans. Sobradinho	Sobradinho - RA V	676	4	2.00
126	Chácara Bela Vista	Sobradinho - RA V	0	4	2.00
127	Chácara Catavento	Sobradinho - RA V	64	4	2.00
128	Com. Res. Setor de Ms Sobra QD 51A	Sobradinho - RA V	273	4	2.00
129	Fibril	Sobradinho - RA V	315	4	2.00
130	Mansões Liberais II	Sobradinho - RA V	57	4	3.80
131	Mansões Sob. ou Mini-Chácaras Sobradinho	Sobradinho - RA V	5909	4	60.00
132	Mansões Sobradinho ou Mirante da Serra	Sobradinho - RA V	425	4	6.00
133	Qd. 45A Set. Mans. Sob. Set. Pinheiros	Sobradinho - RA V	516	4	11.20
134	QMS 60B	Sobradinho - RA V	41	4	1.00
135	Rural Vale das Sucupiras	Sobradinho - RA V	129	4	2.00
136	Serra Azul	Sobradinho - RA V	1938	4	42.00
137	Setor de Mansões Sobradinho QMS 44	Sobradinho - RA V	140	4	2.00
138	Sobradinho Novo ou Setor de Mansões	Sobradinho - RA V	1926	4	20.00
139	Vale da Lua	Sobradinho - RA V	942	4	10.00
140	Vale das Acácias	Sobradinho - RA V	995	4	13.00
141	Vale do Sol	Sobradinho - RA V	171	4	2.00
142	Vale Verde	Sobradinho - RA V	710	4	7.00
143	Vila Rabelo I e 2	Sobradinho - RA V	1941	4	8.00
144	Colônia Agrícola Samambaia	Taguatinga - RA III	11110	22	487.35
145	Colônia Agrícola Vicente Pires	Taguatinga - RA III	34031	22	1303.60
146	Colônia Agrícola Vila São José	Taguatinga - RA III	3501	22	119.00
147	COOPERVILLE	Taguatinga - RA III	0	22	40.00
148	Mansões Belvedere Green	São Sebastião - RA XIV	439	9	147,2000
149	Mansões Brauna	São Sebastião - RA XIV	79	9	14,6000
150	Mont Alverne	São Sebastião - RA XIV		11	20,4000
151	Morada de Deus	São Sebastião - RA XIV	117	9	184,6700
152	Morro da Cruz	São Sebastião - RA XIV	1200	9	3,6100
153	Ouro Vermelho I e II	São Sebastião - RA XIV	1504	9	374,5300
154	Parque dos Pinheiros	São Sebastião - RA XIV		9	10,4800
155	Privê Residencial Monaco	São Sebastião - RA XIV	938	11	65,3800

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
156	Quinta dos Ipês - Chácara	São Sebastião - RA XIV	19	9	8,0000
157	Quintas Interlagos	São Sebastião - RA XIV	353	9	47,7200
158	Residencial Vitória	São Sebastião - RA XIV	572	9	5,5400
159	São Mateus	São Sebastião - RA XIV	15	9	3,2600
160	Verde	São Sebastião - RA XIV	398	9	123,2600
161	Vivendas Del Rey	São Sebastião - RA XIV	360	9	4,3000
162	Mansões Serrana - Chácaras	São Sebastião - RA XIV	53	9	160,0600
163	Vila Vitória	São Sebastião - RA XIV	372	9	8,6350
164	Morro Azul	São Sebastião - RA XIV		9	14,5000
165	Quintas das Colinas	São Sebastião - RA XIV	8	9	2,0700
166	Jardim da Serra	São Sebastião - RA XIV		9	44,9500
167	Carlos Teophilo de Souza	São Sebastião - RA XIV	0	9	2,0000
168	Ecológico Village III	São Sebastião - RA XIV	364	9	8,1313
169	Estância Jardim Botânico	São Sebastião - RA XIV	1954	9	68,1470
170	Iran Pereira Veiga	São Sebastião - RA XIV	0	9	8,0000
171	Jardim Botânico I	São Sebastião - RA XIV	83	9	25,2700
172	Jardim Botânico V	São Sebastião - RA XIV	938	9	19,3655
173	Jardim Botânico VI	São Sebastião - RA XIV	1253	9	30,3700
174	Jardim do Lago Q 1	São Sebastião - RA XIV	0	9	16,8449
175	Jardim do Lago Q 2	São Sebastião - RA XIV	596	9	18,6861
176	Jardim do Lago Qd 9	São Sebastião - RA XIV	0	9	18,0736
177	Residencial. Jardim dos Eucaliptos	São Sebastião - RA XIV	0	9	8,0000
178	Lago Sul I	São Sebastião - RA XIV	184	9	5,5166
179	Mansões Califórnia	São Sebastião - RA XIV	342	9	7,3418
180	Mirante das Paineiras	São Sebastião - RA XIV	477	9	8,3937
181	Parque Jardim das Paineiras	São Sebastião - RA XIV	735	9	11,3796
182	Portal do Lago Sul	São Sebastião - RA XIV	105	9	6,0437
183	Quintas Bela Vista	São Sebastião - RA XIV	165	9	11,3000
184	Quintas do Sol	São Sebastião - RA XIV	972	9	159,4500
185	San Diego	São Sebastião - RA XIV	394	9	13,6200
186	Solar de Brasília	São Sebastião - RA XIV	2205	9	108,5830
187	Vila da Mata	São Sebastião - RA XIV	40	9	2,7300
188	Village da Alvorada I	São Sebastião - RA XIV	143	9	4,0000
189	Village da Alvorada II	São Sebastião - RA XIV	75	9	5,2111
190	Elza Veiga Avalone	São Sebastião - RA XIV	0	9	8,0000
191	Via Gênova	São Sebastião - RA XIV		9	18,7050
192	Estância Quintas da Alvorada	Paranoá - RA VII	0	10	183,8234
193	Jardins Genebra	Paranoá - RA VII	0	7	59,7826
194	Las Vegas	Paranoá - RA VII	185	17	340,5700
195	Mansões Itaipu	Paranoá - RA VII	126	9	226,8000
196	Mansões Lago Sul II	Paranoá - RA VII	56	10	62,3970

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
197	Morada Quintas do Campo	Paranoá - RA VII	112	20	15,4000
198	Privê Morada Sul Etapas A e B	Paranoá - RA VII	735	10	47,3000
199	Privê Rancho Paraíso	Paranoá - RA VII	28	20	28,0825
200	Privê Resid La Font	Paranoá - RA VII	393	7	60,1636
201	Quintas da Alvorada I	Paranoá - RA VII	562	9	57,8878
202	Solar da Serra I , II e III	Paranoá - RA VII	755	9	320,5200
203	Ville Montagne	Paranoá - RA VII	2971	9	33,1000
204	Privê Morada Sul Etapa C	Paranoá - RA VII		10	81,0000
205	Chácaras Lago Sul	Paranoá - RA VII	0	10	65,7515
206	Quintas da Alvorada II	Paranoá - RA VII	59	9	6,9500
207	Quintas da Alvorada III	Paranoá - RA VII	212	9	9,9300
208	Do Lago Sul	Lago Sul - RA XVI	430	10	14,4300
209	Villages Alvorada	Lago Sul - RA XVI	1628	10	47,3417
210	Pousada das Andorinhas	Lago Sul - RA XVI		10	35,0000
211	Mini Chácaras do Lago Sul	Lago Sul - RA XVI		10	41,3500
212	Residencial Belo Horizonte	Lago Sul - RA XVI	0	10	48,1664
213	Setor de Chácaras da Candangolândia	Candangolândia - RA XIX		26	7,4267
214	EC 21 e EC 24	Candangolândia - RA XIX	0	26	3,3550
215	Curva da Morte	Candangolândia - RA XIX	0	26	2,8240
216	Quintas Itaipu (Cond.Rural Chácara)	São Sebastião - RA XIV	75	9	
217	Chácaras Itaipu	São Sebastião - RA XIV	0	9	
218	Cond. Itaipu	São Sebastião - RA XIV	0	9	
219	Quintas Santa Bárbara	São Sebastião - RA XIV	12	11	
220	Quinta das Acácias	São Sebastião - RA XIV	0	9	
221	Estância Mestre d'Armas II	Planaltina - VI	1537	1	20
222	Estância Mestre d'Armas I	Planaltina - VI	3573	1	40
223	Estância Mestre d'Armas III	Planaltina - VI	3248	1	59
224	Mestre d'Armas VI	Planaltina - VI	276	1	6
225	Estância Planaltina I	Planaltina - VI		1	7.93
226	Estância Planaltina	Planaltina - VI	1063	1	30
227	Planaltina Oeste	Planaltina - VI		1	9.5
228	Residencial Sarandy	Planaltina - VI	384	1	3
229	Rural Mestre d'Armas (Recanto do Sossego)	Planaltina - VI	1009	1	13.60
230	Park Mônaco	Planaltina - VI	202	1	4.03
231	Reparc. Mestre D'Armas Ch. 16	Planaltina - VI	109	2	2
232	Residencial Sandray	Planaltina - VI	89	2	2.05
233	Estância Mestre d'Armas V	Planaltina - VI	3671	1	40
234	Rancho do Biriba	Planaltina - VI	46	1	11
235	COOHAPLAN - Itiquira	Planaltina - VI	299	1	3
236	Mod. Rurais Mestre d'Armas	Planaltina - VI	2984	1	72.59
237	Setor de Mansões Itiquira	Planaltina - VI	834	1	10

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
238	Estância Mestre d'Armas IV	Planaltina - VI	2759	1	41
239	Setor de Mansões Mestre d'Armas I	Planaltina - VI	757	1	16.39
240	Vila Nova Esperança	Planaltina - VI	182	1	2
241	Mansões Arapoanga	Planaltina - VI	48000	2	1200
242	Nosso Lar	Planaltina - VI	310	2	9.68
243	Quintas do Amanhecer III	Planaltina - VI	306	2	8.2
244	Jardim Oriente	Planaltina - VI	27	17	50.7
245	Residencial Samauma	Planaltina - VI	136	2	5
246	Portal do Amanhecer I	Planaltina - VI	167	2	2.34
247	San Sebastian	Planaltina - VI	272	2	2.40
248	Esperança	Planaltina - VI	136	2	2.29
249	Quintas do Amanhecer II	Planaltina - VI	1063	2	32
250	Portal do Amanhecer V	Planaltina - VI	275	2	2.22
251	Portal do Amanhecer III	Planaltina - VI	101	2	2
252	Residencial Sersan	Planaltina - VI		20	2
253	Residencial Veneza II	Planaltina - VI	159	2	2
254	Cachoeira	Planaltina - VI	458	2	16
255	Portal V	Planaltina - VI		2	2
256	Residencial Nova Planaltina	Planaltina - VI	920	1	6
257	Privê Morada Norte	Planaltina - VI	480	17	4
258	Vivendas Nova Petrópolis	Planaltina - VI	144	1	4
259	Mansões do Amanhecer	Planaltina - VI	322	2	25.35
260	Flamboyant	Planaltina - VI	178	2	2.5
261	Residencial Marisol	Planaltina - VI	256	2	5
262	Morada Nobre	Planaltina - VI	252	2	9
263	Loteamento Pacheco	Planaltina - VI	360	2	20
264	Vale do Sol	Planaltina - VI	524	2	4
265	Vila Feliz	Planaltina - VI	217	2	2
266	Recanto Feliz	Planaltina - VI	252	2	2
267	Projeto Sete	Planaltina - VI	287	2	2
268	Residencial Prado	Planaltina - VI	229	2	2
269	Residencial Veneza I	Planaltina - VI	256	2	2.5
270	Mestre D'Amas Etapa III	Planaltina - VI	209	2	2
271	Expansão da Vila Nova Esperança	Planaltina - VI	273	1	2
272	Portal do Amanhecer S/N	Planaltina - VI	830	2	2.60
273	Res. São Francisco	Planaltina - VI	240	2	4
274	COOHAPLAN - Vila Dimas	Planaltina - VI	497	2	4.9
275	Nova Esperança	Planaltina - VI	168	1	2
276	Rural Mestre d'Armas	Planaltina - VI		2	
277	Vila Nova Esperança Ch. 33	Planaltina - VI	304	1	2
278	Ass. Residencial Sul Americana	Planaltina - VI	152	1	30

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
279	DVO (Planaltina)	Planaltina - VI	266	1	8.10
280	Parque Sol Nascente (Planaltina)	Planaltina - VI	22	17	7.5
281	Setor Residencial Nova Esperança	Planaltina - VI	230	2	2
282	Vale do Amanhecer	Planaltina - VI	10449	2	4
283	João Correia Silva Espólio	Planaltina - VI		1	3.1
284	Núcleo Rural Taquara	Planaltina - VI	1126	20	2
285	Eldorado	Planaltina - VI	100	2	6
286	Bairro N. S. Fátima	Planaltina - VI	480	2	36
287	Chácara ou Residencial Monte Verde	Lago Norte - RA XVIII		8	-
288	Granjas Reunidas do Mirante	Lago Norte - RA XVIII		8	19.6858
289	Mansões Alvorada	Lago Norte - RA XVIII		10	40
290	Mirante do Paranoá	Lago Norte - RA XVIII		8	45
291	Porto Seguro	Lago Norte - RA XVIII	372	10	0.44
292	Privê Lago Norte I	Lago Norte - RA XVIII	414	8	73
293	Privê Lago Norte II	Lago Norte - RA XVIII	67	8	86
294	Residencial Mirante do Castelo	Lago Norte - RA XVIII		8	-
295	Residencial Topázio	Lago Norte - RA XVIII		8	263
296	Residencial Tomahawk	Lago Norte - RA XVIII		8	457
297	Prolago (ocupações diversas Privê I)	Lago Norte - RA XVIII	0	8	-
298	Chácara Oásis	Lago Norte - RA XVIII	70	10	28
299	Ocupações Diversas Chácaras Paranoá	Lago Norte - RA XVIII	50	7	0.45
300	COOPERFRUT- Proj. Man II 3/404	Ceilândia - RA IX	400	15	123.31
301	PICAG 3/372 - sem nome	Ceilândia - RA IX	56	21	59.47
302	Quintas Amarante PICAG 4/491 4/492	Ceilândia - RA IX	426	15	62.00
303	Residencial Monte Verde PICAG 4/494	Ceilândia - RA IX	30	15	50.00
304	Vista Bela PICAG 4/492 e 4/493	Ceilândia - RA IX		15	48.00
305	Chácara Weiller PICAG 3/369	Ceilândia - RA IX		21	
306	Fazenda Country PICAG 3/430	Ceilândia - RA IX		15	
307	Agrícola Privê Lucena Roriz	Ceilândia - RA IX	4754	21	52.16
308	Parque Sol Nascente (Ceilândia)	Ceilândia - RA IX	23374	21	573.00
309	Por do Sol	Ceilândia - RA IX	12000	21	128.18
310	Privê Residencial Mont Serrat	Ceilândia - RA IX		19	-
311	Mini Granjas do Torto	Brasília - RA I		8	12
312	Núcleo Rural Boa Esperança	Brasília - RA I		8	281
313	Rua dos Eucaliptos	Brasília - RA I		8	-
314	Vila Estrutural	SCIA - RA XXV		25	214.8496
315	Chácara San Francisco	Santa Maria - RA XIII	34	11	20.3175
316	Chapéu de Pedra	Santa Maria - RA XIII	17	11	21.8031
317	Porto Rico	Santa Maria - RA XIII	2628	14	93.8122
318	Construções ACNT Ltda.	Santa Maria - RA XIII	0	11	20.00
319	Ecológico Parque do Mirante	Santa Maria - RA XIII	640	11	37.9613

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
320	Estância Del Rey	Santa Maria - RA XIII	89	11	10.7035
321	Floresta Residencial	Santa Maria - RA XIII	0	11	19.6858
322	Gahya Vivências e Convivências	Santa Maria - RA XIII	0	11	104.98
323	Jardim Atlântico Sul	Santa Maria - RA XIII	38	11	21.4586
324	Luiz Arantes	Santa Maria - RA XIII		14	3.2116
325	Mansões Flamboyant	Santa Maria - RA XIII	76	11	4.48
326	Mansões Rurais Lago Sul	Santa Maria - RA XIII	51	11	12.6928
327	Privê Lago Sul	Santa Maria - RA XIII	76	11	15.65
328	Quintas do Trevo	Santa Maria - RA XIII	13	11	8.2862
329	Residencial Asas Douradas	Santa Maria - RA XIII	0	11	4.6348
330	Residencial Atenas	Santa Maria - RA XIII	0	11	11.1648
331	Residencial Canaã	Santa Maria - RA XIII	0	11	2.3175
332	Residencial Porto Pilar	Santa Maria - RA XIII	0	14	79.86
333	Residencial Querência	Santa Maria - RA XIII	0	11	10.06
334	Residencial Retiro das Pedras	Santa Maria - RA XIII	0	11	72.8439
335	Residencial Santa Felicidade	Santa Maria - RA XIII	0	11	
336	Residencial Santa Maria	Santa Maria - RA XIII	2105	14	10.6143
337	Residencial Santos Dummont	Santa Maria - RA XIII	12000	12	113.2844
338	Residencial Vale das Palmeiras	Santa Maria - RA XIII	177	11	7.1819
339	San Francisco II	Santa Maria - RA XIII	55	11	44.7474
340	Santa Bárbara	Santa Maria - RA XIII	177	11	15.3696
341	Santa Mônica	Santa Maria - RA XIII	0	11	149.53
342	Villagio Futuro	Santa Maria - RA XIII		11	2.5
343	Ecovila Arca de Gaia	Santa Maria - RA XIII		11	16.64
344	Quinta das Flores	Santa Maria - RA XIII	0	11	10
345	Quinta da Boa Vista	Santa Maria - RA XIII	0	11	9
346	Mirante das Estrelas	Santa Maria - RA XIII	0	11	12.18
347	São Francisco III	Santa Maria - RA XIII	0	11	7.1810
348	Residencial Villa Rio	Santa Maria - RA XIII		11	4.6620
349	Colônia Agrícola Sucupira	Riacho Fundo - RA XVII	2433	24	52.3868
350	Agroubano de Brasília - CAUB II	Riacho Fundo - RA XVII		12	17.9
351	Agroubano de Brasília - CAUB I	Riacho Fundo - RA XVII		12	17.9
352	Residencial Buritis	Recanto das Emas RA - XV	1467	13	-
353	Residencial Dom Pedro	Recanto das Emas RA - XV	488	13	7.349
354	Residencial Galléia	Recanto das Emas RA - XV	202	13	17.0000
355	Residencial São Francisco	Recanto das Emas RA - XV	1995	13	22.41
356	Residencial Dom Francisco	Recanto das Emas RA - XV	424	13	7.3
357	Colônia Agrícola Águas Claras	Guará - RA X	2189	26	218.81
358	Colônia Agrícola Bernardo Sayão	Guará - RA X	710	26	39.9004
359	Colônia Agrícola IAPI	Guará - RA X	920	26	66.0055
360	Residencial Victória	Gama - RA II	102	12	

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	Setores	Área (ha)
361	Engenho das Lages	Gama - RA II	3188	19	41.77
362	Granjas Reunidas Asa Branca	Gama - RA II	165	19	110.60
363	Loteamento Ponte Alta de Cima	Gama - RA II	327	12	135.06
364	Parque do Gama	Gama - RA II	199	12	7
365	Projeto Agronasa	Gama - RA II	2363	12	199.65
366	Quadra Mansões do Gama	Gama - RA II	338	12	63.97
367	Residencial das Palmeiras / Cooperguará	Gama - RA II	522	12	3.2
368	Residencial Mansões Paraíso (CODAMA)	Gama - RA II	417	12	10
369	Residencial Ponte Alta de Cima	Gama - RA II	255	12	152
370	Vila DVO (Gama)	Gama - RA II		14	45.22
371	Comunidade Cerâmica	Gama - RA II		14	314.28
372	Residencial Vencturis Vent	Gama - RA II		12	-
373	SPMS - Chácaras DF 003	Candangolândia - RA XIX	100	26	9,4110
374	Residencial Teresópolis	Sobradinho - RA V	0	4	
375	Residencial Esplanada	Taguatinga - RA III	0	22	
376	Confiança	Planaltina - VI	0	2	4,0
377	Residencial Sunshine (ant. Sol Nascente)	São Sebastião - RA XIV	0	9	
378	Privê Residencial Riviera	Paranoá - RA VII		17	
379	Expansão da Vila São Jose	Brazlândia - RA IV	-	16	
380	Rua do Mato	Sobradinho - RA V		5	

Fonte: SEDUMA, 2008.

A regularização desses assentamentos é assunto de primeira ordem nos círculos políticos, técnicos e jurídicos do Distrito Federal, e têm enfrentado inúmeras dificuldades, principalmente por conta de exigências ambientais e da adequação a planos de ordenamento e de pendências fundiárias. O PDOT, atualmente em fase de revisão na Câmara Legislativa do Distrito Federal, apresenta uma estratégia de regularização baseada na adequação dos assentamentos preexistentes, por meio de ações prioritárias nas áreas indicadas na Figura 8, de modo a garantir o direito à moradia, o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana e o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

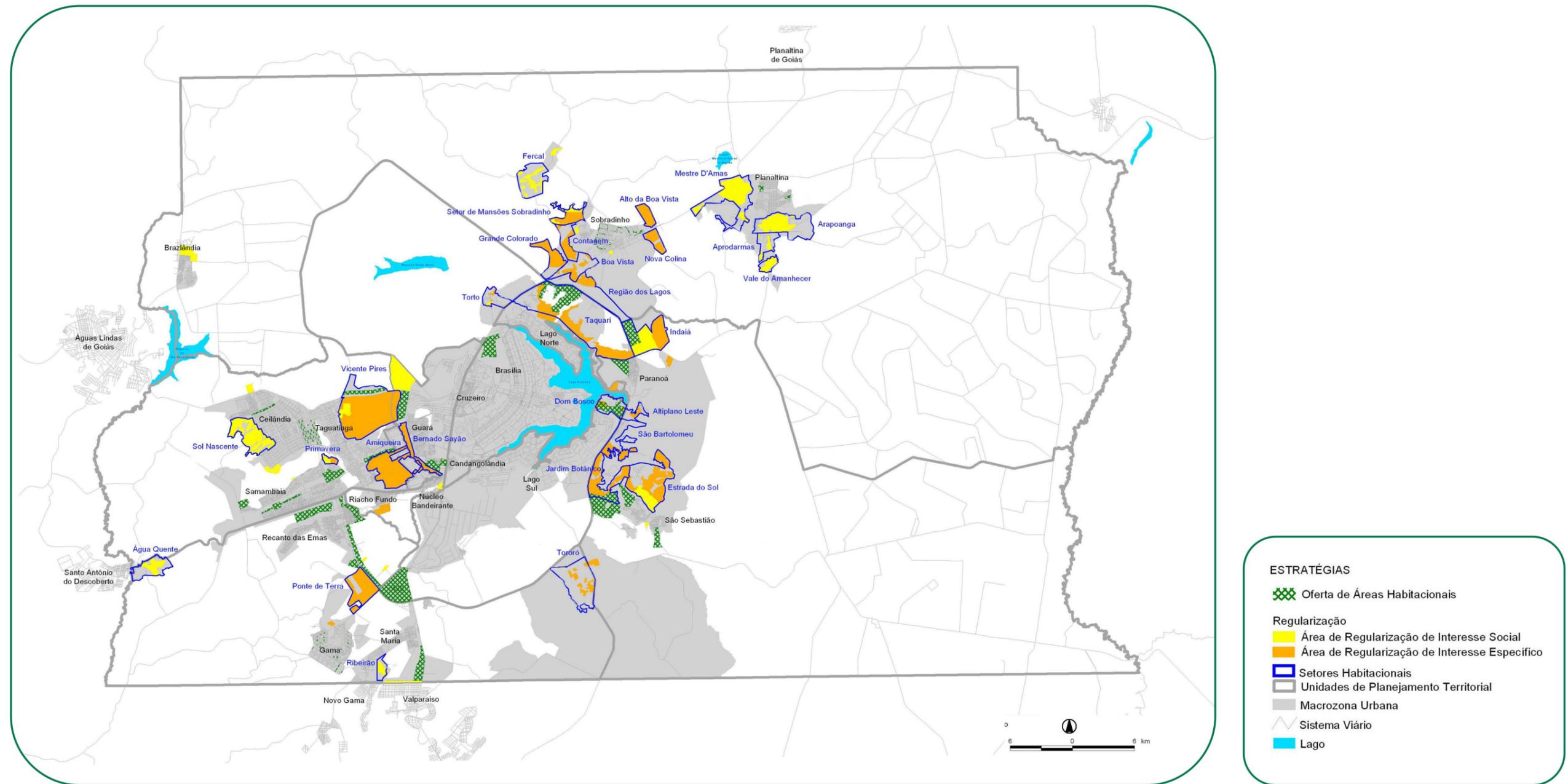
A estratégia será composta por medidas jurídicas, urbanísticas, ambientais e sociais promovidas pelo Poder Público por razões de interesse específico. Para o setor de transporte, o PDOT esclarece quanto ao sistema viário que:

Art. 131, III, § 4º - O dimensionamento do sistema viário deverá considerar a configuração das vias e edificações existentes, de modo a minimizar as relocações, desde que seja garantida a acessibilidade dos serviços públicos indispensáveis à qualidade de vida da população.

A Figura 9 apresenta o cartograma com a comparação entre as populações de cada um dos assentamentos irregulares do Distrito Federal. Nela podem ser verificadas as áreas com maior e menor concentração populacional e os assentamentos que, segundo critérios da SEDUMA, não possuíam população ou ela não pôde ser medida.

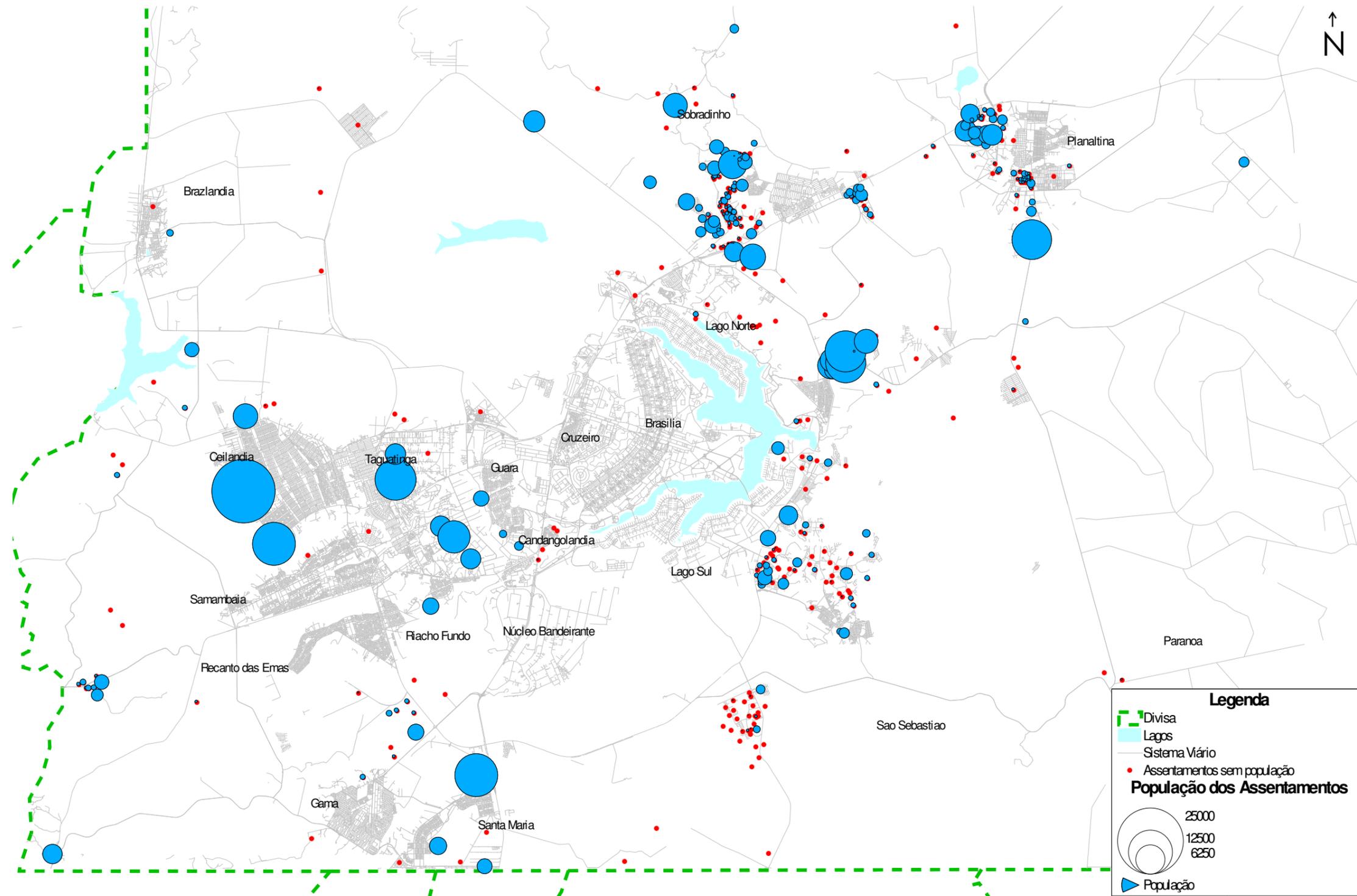
Ainda objetivando a compreensão da estrutura urbana e a magnitude da ocupação do solo representada pelos assentamentos irregulares, foram usadas imagens de satélite.

Da Figura 10 à Figura 35 são apresentados os setores definidos, com registros fotográficos de determinadas áreas.



Fonte: Documentos Técnicos do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT, 2007).

Figura 8: Estratégias de Regularização Fundiária



Fonte: Execução própria a partir de Dados da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA).

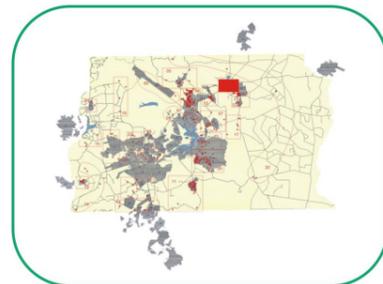
Figura 9: Cartograma com a concentração populacional.

1. Estância

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Vivendas Nova Petrópolis	144
DVO (Planaltina)	266
Ass. Resid Sul Americana	152
Estância Mestre d'Armas III	3248
Resid Nova Planaltina	920
Estância Mestre d'Armas IV	2759
Estância Mestre d'Armas V	3671
Rural Mestre d'Armas	1009
Estância Mestre d'Armas II	1537
Mod. Rurais Mestre d'Armas	2984
Mestre d'Armas VI	276
Expansão da Vila Nova Esperança	273
Vila Nova Esperança	182
Vila Nova Esperança Ch. 33	304
Nova Esperança	168
COOHAPLAN - Itiquira	299
Estância Mestre d'Armas I	3573
Planaltina Oeste	N/D*
João Correia Silva Espólio	N/D*
Resid Sarandy	384
Setor de Mansões Mestre d'Armas I	757
Park Mônaco	202
Setor de Mansões Itiquira	834
Estância Planaltina	1063
Rancho do Biriba	46
Estância Planaltina I	N/D*



*N/D-Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 10: Assentamentos Irregulares Estância.

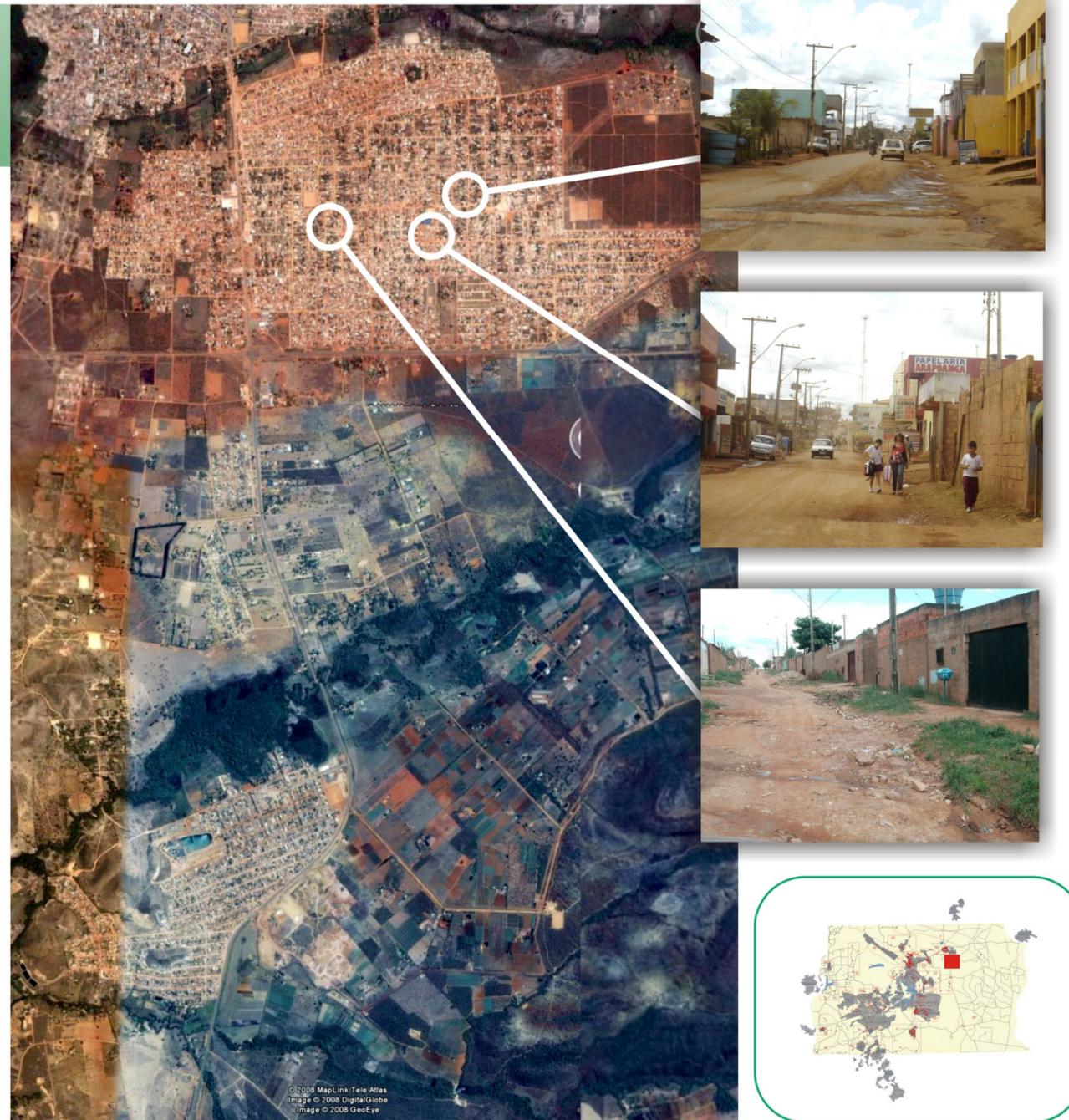
2. Arapoanga/ Vale do amanhecer

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Loteamento Pacheco	360
Mansões do Amanhecer	322
Vale do Amanhecer	10449
Confiança	N/D*
Morada Nobre	252
Rural Mestre d'Armas	N/D*
Resid Samauma	136
Nosso Lar	310
Cachoeira	458
Bairro N. S. Fátima	480
Quintas do Amanhecer II	1063
Vale do Sol	524
Mestre D'Amas Etapa III	209
Esperança	136
Portal V	N/D*
Setor Resid Nova Esperança	230
Portal do Amanhecer V	275
Resid Prado	229
Portal do Amanhecer III	101
Portal do Amanhecer I	167
Projeto Sete	287
Res. São Francisco	240
Flamboyant	178
Vila Feliz	217
San Sebastian	272
Recanto Feliz	252
Eldorado	100
COOHAPLAN - Vila Dimas	497
Resid Veneza I	256
Resid Veneza II	159
Quintas do Amanhecer III	306
Portal do Amanhecer S/N	830
Reparc. Mestre D'Armas Ch. 16	109
Resid Sandray	89
Mansões Arapoanga	17536
Residencial Marisol	256

*N/D- Não disponível

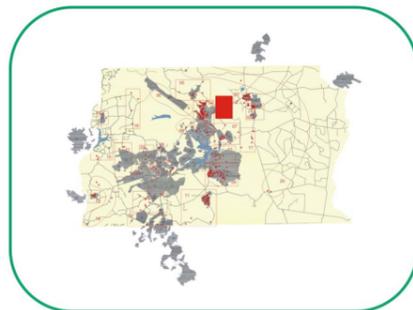


Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 11: Assentamentos Irregulares, Arapoanga e Vale do Amanhecer.

3.Nova Colina/ Alto da Boa Vista

Assentamentos \ Condomínios	População Atual
Asa Branca ou Porto Real	322
Dgnéia III	554
Campo Verde (Diguinéia II)	699
Petrópolis	692
Colina Nova Diguinéia (Diguinéia I)	722
Nova Colina I	912
Solar dos Nogueiras	60
Uberaba	201
Morada Colonial	494
Recanto da Serra	368
Lara	205
Bela Vista Serrana	482
Novo Setor de Mansões Sobradinho	1500
Nova Colina II	699
Sal da Terra	N/D*
Alto da Boa Vista	95



*N/D-Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

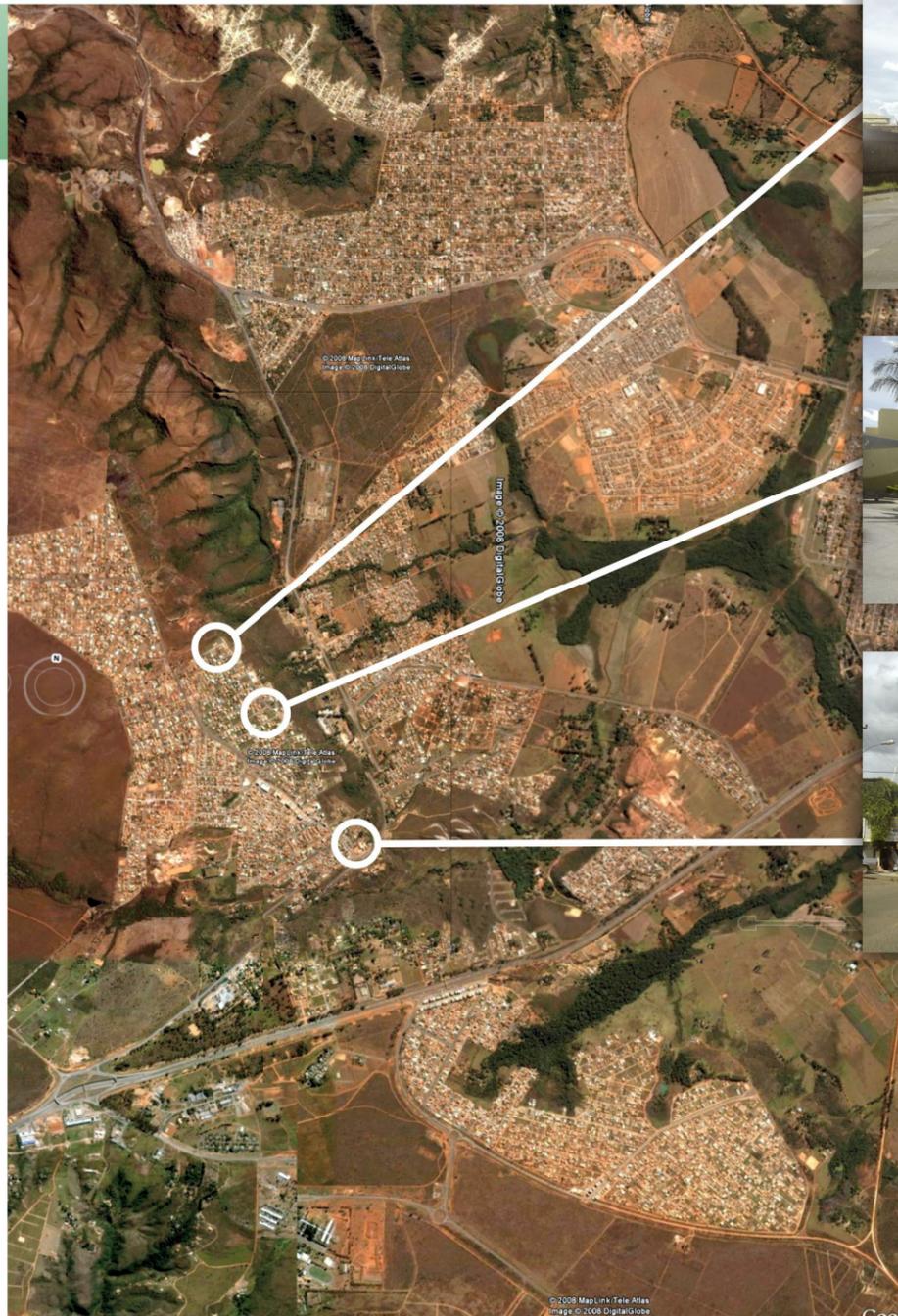
Figura 12: Assentamentos Irregulares, Nova Colina / Alto da Boa Vista.

4. Sobradinho

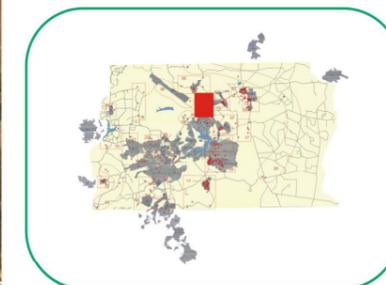
Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Associação dos Moradores Café Plana	300
Parque Colorado	64
Resid 2001	159
Mansões Colorado	1170
Vivendas Colorado	779
Vivendas Friburgo I, II e III	730
Jardim Europa	756
Jardim Europa II	2299
Colorado Ville	259
Solar de Athenas (Rur. Vivendas da Serra)	1402
Vivendas Lago Azul	650
Vivendas Bela Vista	2451
Rural Vivendas Colorado II	285
Resid Sobradinho	152
Vivendas Alvorada	175
Resid Planalto	163
Resid Villa Rica	91
Chácara Beija Flor	205
Boa Sorte	144
Rural Resid Vivendas Alvorada	627
Contagem	160
Centro Com. e Res. Set. de Mans. Sobradinho	674
Alvorecer dos Pássaros	133
Rio Negro	395
Recanto do Mene - Mod. A e B	167
Serra Azul	1938
Mansões Liberais II	57
Mansões Sobradinho ou Mirante da Serra	425
Vale das Acácias	995
Vale da Lua	942
Vila Rabelo I e 2	1941
Privé Resid Ever Green	N/D*
Império dos Nobres	3271
Engisa - Setor Habitacional Bariloche	N/D*
Mansões Petrópolis	76
Resid Vitória	38
Bianca	110
Recanto Real	152
Morada Imperial	76
Resid Meus Sonhos	118
Jardim América	824
Vivendas Paraíso	213
Fraternidade	676
Jardim Ipanema	213
Vivendas Campestre	520
Morada dos Nobres	1174
Recanto dos Nobres	163
Vivendas da Serra	216
Granjas Sofia	30
Resid RK	5031
Privé Alphaville	N/D*
Parque das Araras	N/D*
Vivendas Serranas	475
Resid Teresópolis	N/D*
Resid Halley	243
Resid Marina	23
Resid Mansões Sobradinho II	167
Novo Horizonte	194
Resid Jardim Vitória	186
Serra Dourada - Etapa I	224
Serra Dourada - Etapa II	425
Garavelo	194
Resid Sol Nascente	429
Resid Bem Estar	467
Resid Morada	247
Vila Centro Sul	110
Rural Resid Petrópolis	72
Resid Vila Verde	293
Rural Vivendas Espl. ou Rural Esplanada	N/D*
IRFASA	N/D*
Vila Rosada	201
Resid Versalhes	421
Resid Mansões Sobradinho III	254
Fibra	315
Mansões Sob. ou Mini-Chácara Sobradinho	5909
Imóvel Sobradinho II (Chácara Buritizinho)	1474
Setor de Mansões Sobradinho QMS 44	140
Sobradinho Novo ou Setor de Mansões	1926
Cidade Universitária de Sobradinho	N/D*
Chácara Catavento	64
QMS 60B	41
Com. Res. Setor de Ms Sobra QD 51A	273
Rural Vale das Sucupiras	129
Vale do Sol	171
Vale Verde	710
Chácara Bela Vista	N/D*
Qd. 45A Set. Mans. Sob. Set. Pinheiros	516



*N/D- Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

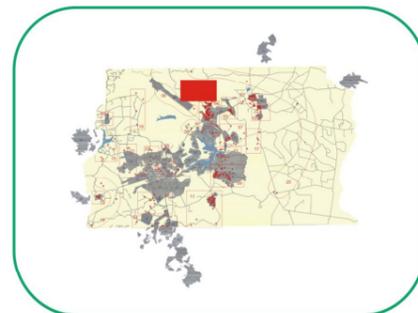
Figura 13: Assentamentos Irregulares, Sobradinho.

5.Fercal

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Rua do Mato	N/D*
Comunidade Bananal	1596
Comunidade Boa Vista	N/D*
Fercal Oeste	N/D*
Comunidade Alto Bela Vista	1075
Rural Engenho Velho	4560
Quintas do Tocantins	24
Comunidade Fercal Leste	80
Comunidade Lobeiral	198
Queima Lençol	920



*N/D- Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

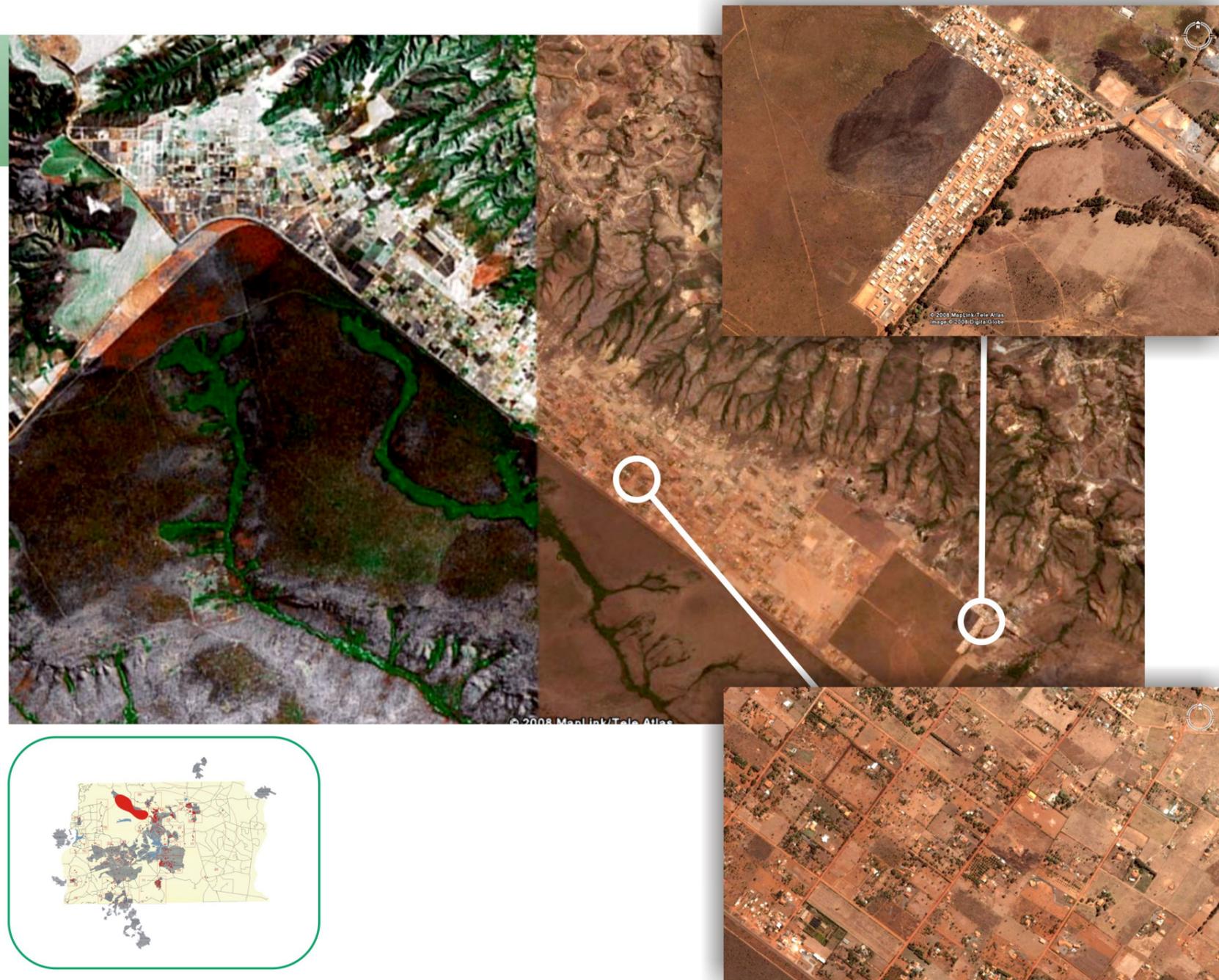
Figura 14: Assentamentos Irregulares, Fercal.

6. Lago Oeste

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Núcleo Rural Mansões do Lago Oeste	3700
Comunidade Basevi	1584



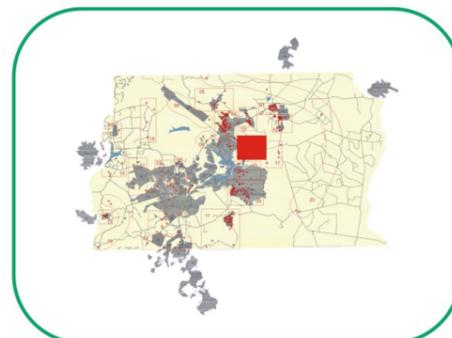
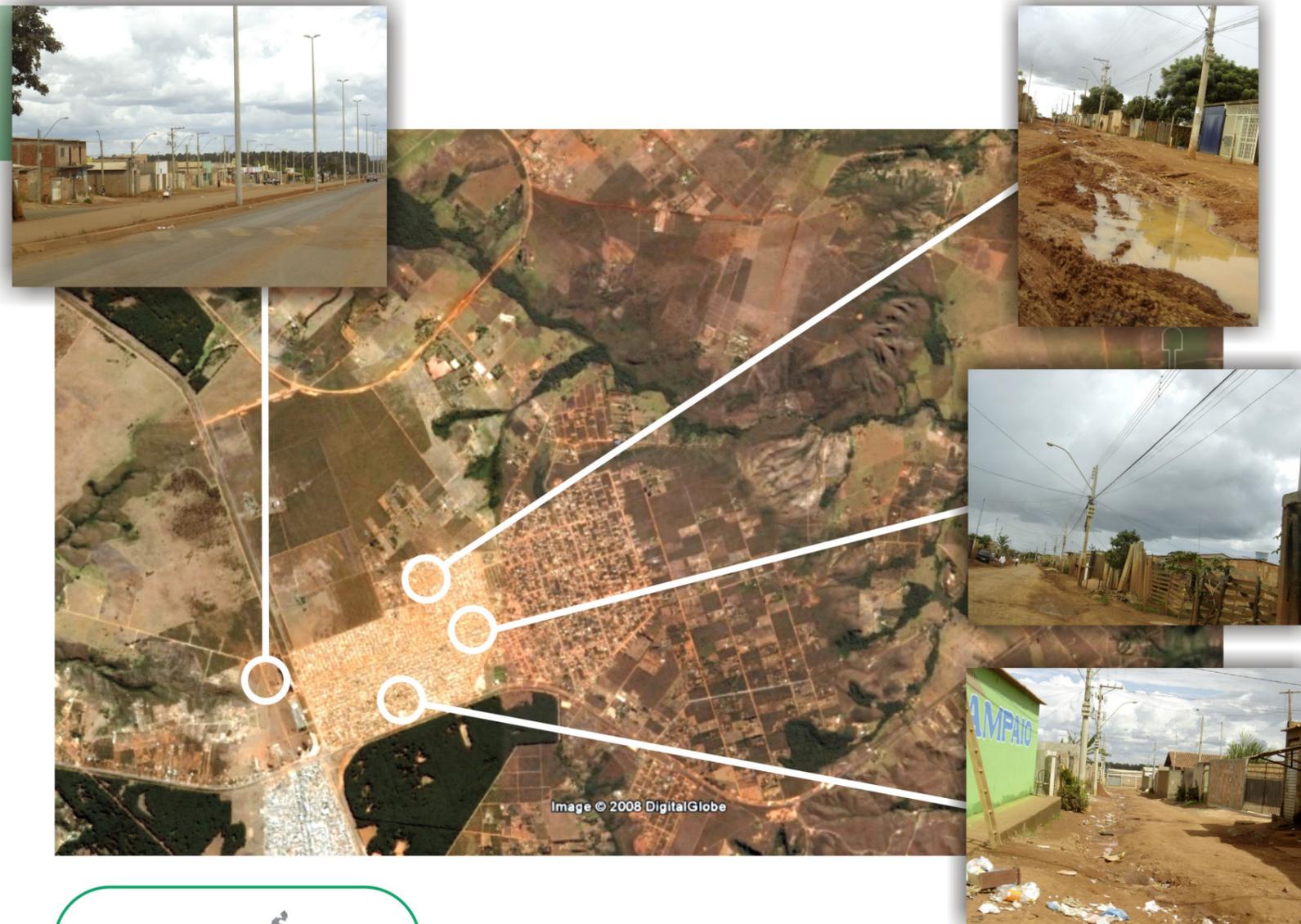
Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.
Figura 15: Assentamentos Irregulares, Lago Oeste

7. Itapoã

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Ocupações Diversas Chácaras Paranoá	50
Itapuã II	5460
Privê Resid La Font	393
Rural Resid Itapuã	2607
Del Lago I	4400
Fazendinha	10685
Resid Novo Horizonte	1049
Mandala	228
Del Lago II	11115
Sol e Lua	132
Mansões Entrelagos I,II,III e IV	4488
Privê Sobradinho dos Melos	
Jardins Genebra	N/D
Privê Resid Veneza Tropical	N/D
Privê Resid Palm Beach	N/D
Mansões Bougainville	15
Serra Verde	120



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

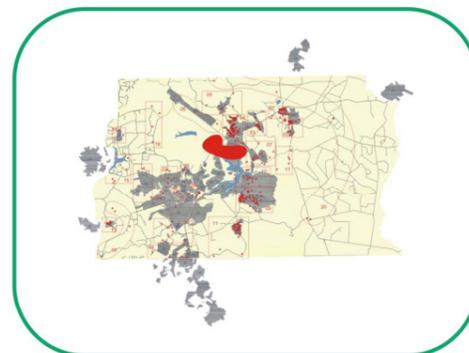
Figura 16: Assentamentos Irregulares, Itapoã.

8. Brasília Norte

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Resid Mirante do Castelo	N/D*
Mini Granjas do Torto	N/D*
Rua dos Eucalíptos	N/D*
Núcleo Rural Boa Esperança	N/D*
Prolago (ocupações diversas Privê I	414
Privê Lago Norte I	67
Privê Lago Norte II	N/D*
Resid Topázio	N/D*
Resid Tomahawk	N/D*
Mirante do Paranoá	N/D*
Chácara ou Resid Monte Verde	N/D*
Granjas Reunidas do Mirante	N/D*



*N/D-Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 17: Assentamentos Irregulares, Brasília Norte.

9. Jardim Botânico/ São Sebastião

Assentamentos\ Condomínios

População Atual

Mansões Califórnia	342
Parque Jardim das Paineiras	735
Mirante das Paineiras	477
Estância Jardim Botânico	1954
Jardim Botânico I	83
Portal do Lago Sul	105
San Diego	394
Jardim do Lago Q 1	N/D
Jardim Botânico V	938
Jardim do Lago Q 2	596
Iran Pereira Veiga	N/D
Elza Veiga Avalone	N/D
Lago Sul I	184
Carlos Teophilo de Souza	N/D
Resid. Jardim dos Eucaliptos	N/D
Ecológico Village III	364
Village da Alvorada I	143
Village da Alvorada II	75
Vila da Mata	40
Morro Azul	
Jardim Botânico VI	1253
Via Gênova	
Jardim do Lago Qd 9	N/D
Quintas Bela Vista	165
Quintas do Sol	972
Chácaras Itaipu	N/D
Quintas Itaipu (Cond.Rural Chácara)	75
Resid Sunshine (ant. Sol Nascente)	N/D
Quintas Interlagos	353
Quintas das Colinas	8
Jardim da Serra	
São Mateus	15
Mansões Serrana - Chácaras	53
Resid Vitória	572
Morro da Cruz	1200
Vila Vitória	372
Mansões Brauna	79
Cond. Itaipu	N/D
Vivendas Del Rey	360
Quinta das Acácias	N/D
Quinta dos Ipês - Chácara	19
Parque dos Pinheiros	
Ouro Vermelho I e II	1504
Morada de Deus Verde	117
Mansões Belvedere Green	398
Solar de Brasília	439
Quintas da Alvorada II	2205
Quintas da Alvorada III	59
Ville Montagne	212
Quintas da Alvorada I	2971
Mansões Itaipu	562
Solar da Serra I, II e III	126
	755



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

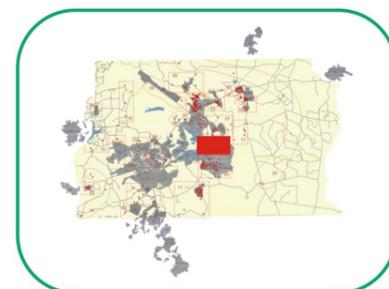
Figura 18: Assentamentos Irregulares, Jardim Botânico/ São Sebastião.

10.Dom Bosco

Assentamentos\ Condomínios

População Atual

Villages Alvorada	1628
Estância Quintas da Alvorada	N/D*
Pousada das Andorinhas	N/D*
Resid Belo Horizonte	N/D*
Mini Chácaras do Lago Sul	N/D*
Privê Morada Sul Etapa C	N/D*
Do Lago Sul	430
Chácaras Lago Sul	N/D*
Privê Morada Sul Etapas A e B	735
Porto Seguro	372
Chácara Oásis	70
Mansões Alvorada	N/D*
Mansões Lago Sul II	56



*N/D-Não disponível

Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 19: Assentamentos Irregulares, Dom Bosco.

11.Tororó

Assentamentos\ Condomínios

População Atual

Resid Retiro das Pedras	N/D*
Gahya Vivências e Convivências	N/D*
Floresta Residencial	N/D*
Ecovila Arca de Gaia	N/D*
Jardim Atlântico Sul	38
Santa Mônica	N/D*
Resid Villa Rio	N/D*
Resid Santa Felicidade	N/D*
Chapéu de Pedra	17
Mirante das Estrelas	N/D*
San Francisco II	55
São Francisco III	N/D*
Resid Vale das Palmeiras	177
Mansões Flamboyant	76
Mansões Rurais Lago Sul	51
Villagio Futuro	N/D*
Construções ACNT Ltda.	N/D*
Quintas Santa Bárbara	12
Ecológico Parque do Mirante	640
Resid Querência	N/D*
Resid Asas Douradas	N/D*
Santa Bárbara	177
Resid Canaã	N/D*
Chácara San Francisco	34
Estância Del Rey	89
Resid Atenas	N/D*
Privê Lago Sul	76
Quintas do Trevo	13
Quinta das Flores	N/D*
Quinta da Boa Vista	N/D*
Mont Alverne	N/D*
Privê Resid Monaco	938

*N/D- Não Disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

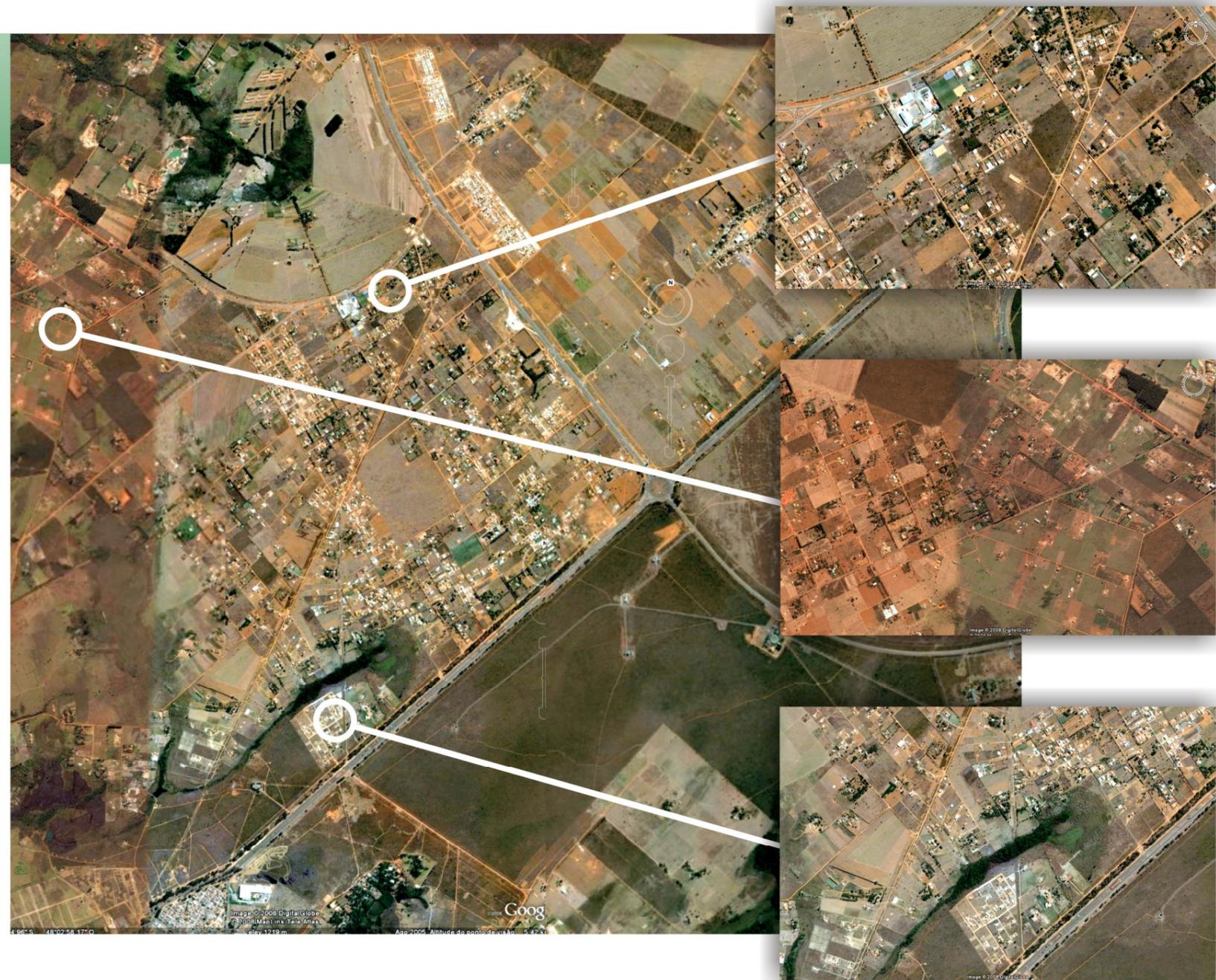
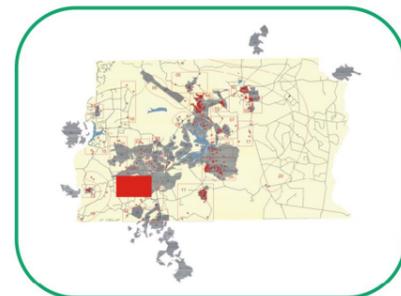
Figura 20: Assentamentos Irregulares, Tororó.

12. Gama

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Resid Mansões Paraíso (CODAMA)	417
Resid Santos Dummont	12000
Parque do Gama	199
Resid Vencturis Vent	N/D*
Resid das Palmeiras / Cooperguará	522
Resid Victória	102
Loteamento Ponte Alta de Cima	327
Quadra Mansões do Gama	338
Projeto Agronasa	2363
Resid Ponte Alta de Cima	255
Agroubano de Brasília - CAUB II	N/D*
Agroubano de Brasília - CAUB I	N/D*



*N/D- Não Disponível

Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

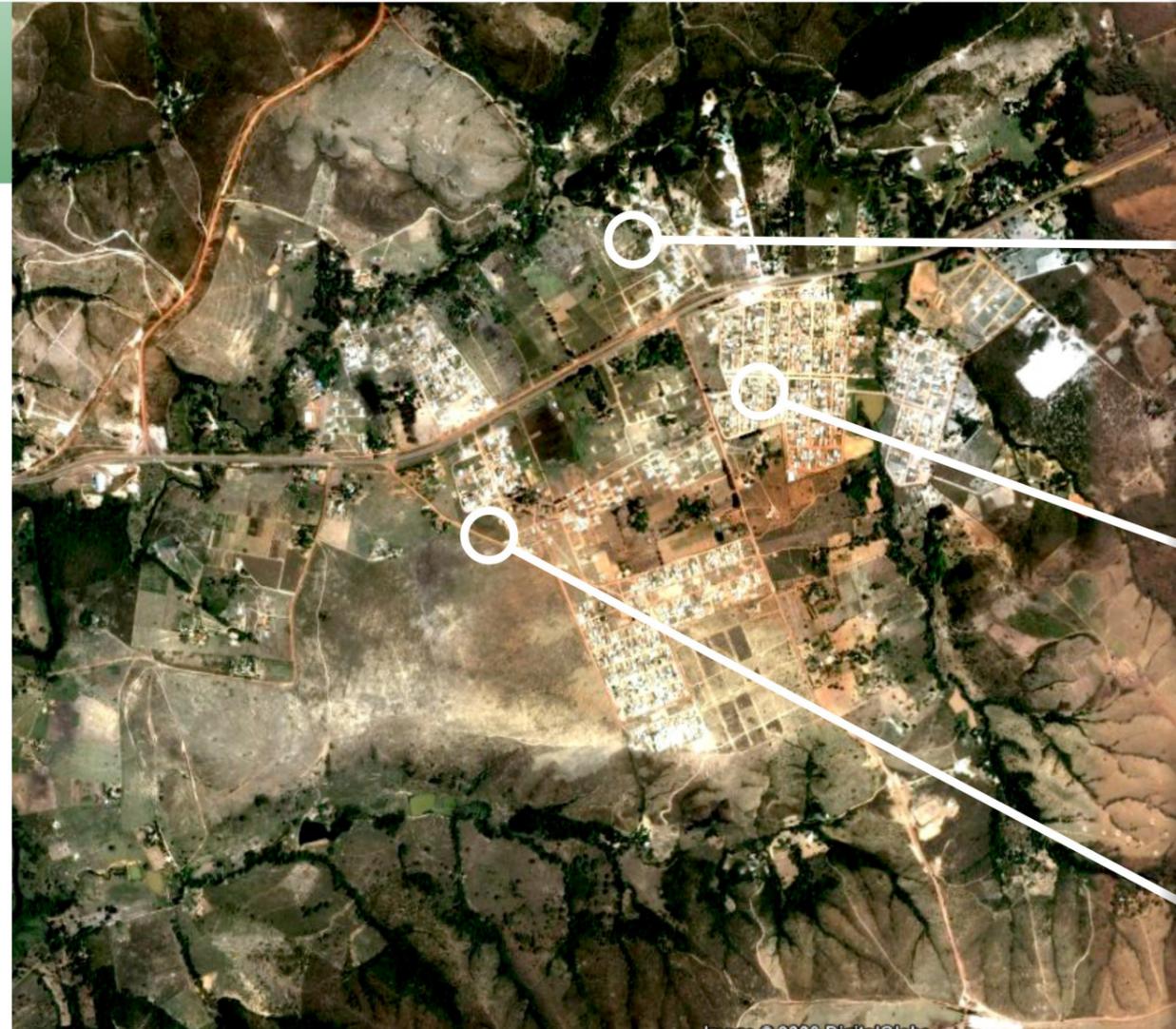
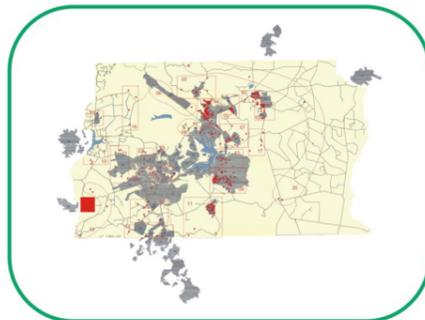
Figura 21: Assentamentos Irregulares, Gama.

13.Divisa Santo Antônio do Descoberto

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Resid Galiléia	202
Resid Dom Pedro	488
Salomão Elias	253
Resid Guarapari	507
Resid Dom Francisco	424
Resid Buritis	1467
Nova Betânia I e II	181
Resid São Francisco	1995



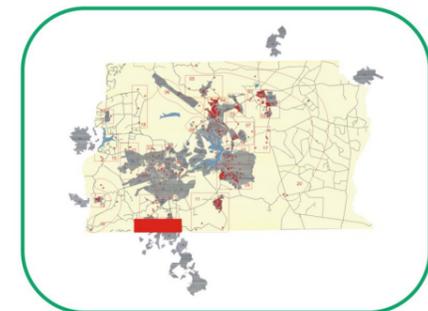
*N/D-Não disponível

Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 22: Assentamentos Irregulares, divisa Santo Antônio do Descoberto.

14.Divisa Novo Gama

Assentamentos \ Condomínios	População Atual
Comunidade Cerâmica	N/D*
Vila DVO (Gama)	N/D*
Luiz Arantes	2628
Porto Rico	2105
Resid Santa Maria	N/D*
Resid Porto Pilar	N/D*



*N/D-Não disponível

Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 23: Assentamentos Irregulares, divisa Novo Gama.

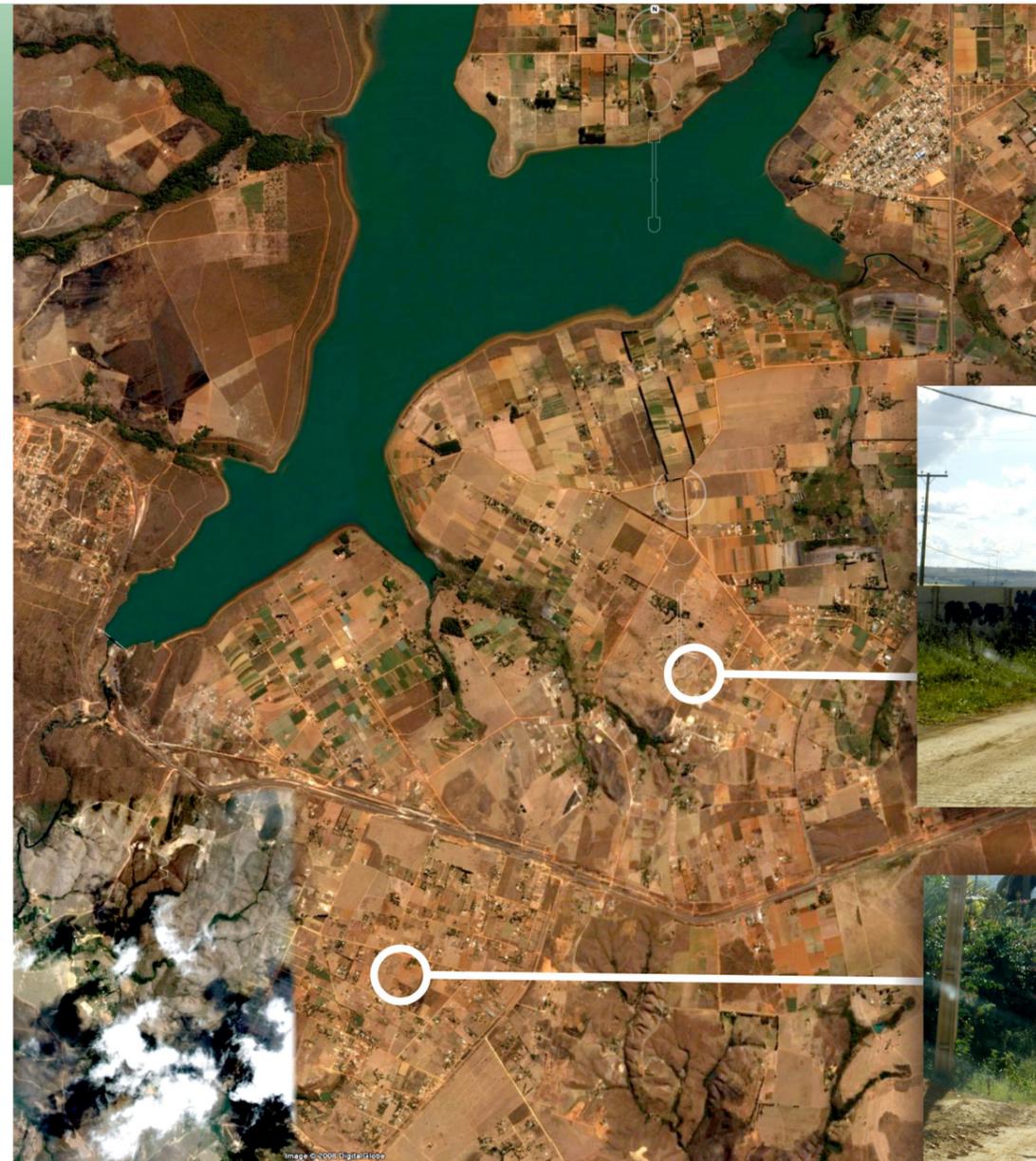
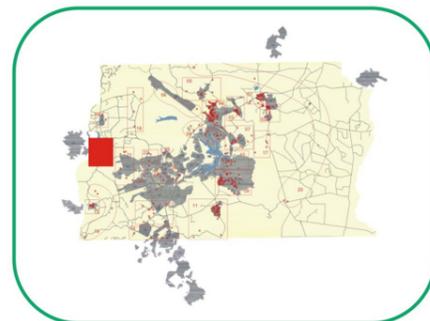
15.INCRA

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Quintas Amarante PICAG 4/491 4/492	426
Resid. Monte Verde PICAG 4/494	30
Vista Bela PICAG 4/492 e 4/493	N/D*
COOPERFRUT- Proj. Man II 3/404	400
Fazenda Country PICAG 3/430	N/D*
Núcleo Urbano 8 INCRA 8	1955

*N/D- Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

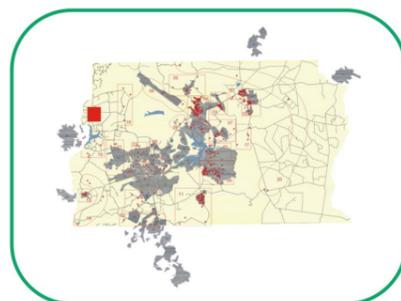
Figura 24: Assentamentos Irregulares, Incra.

16. Brazlândia

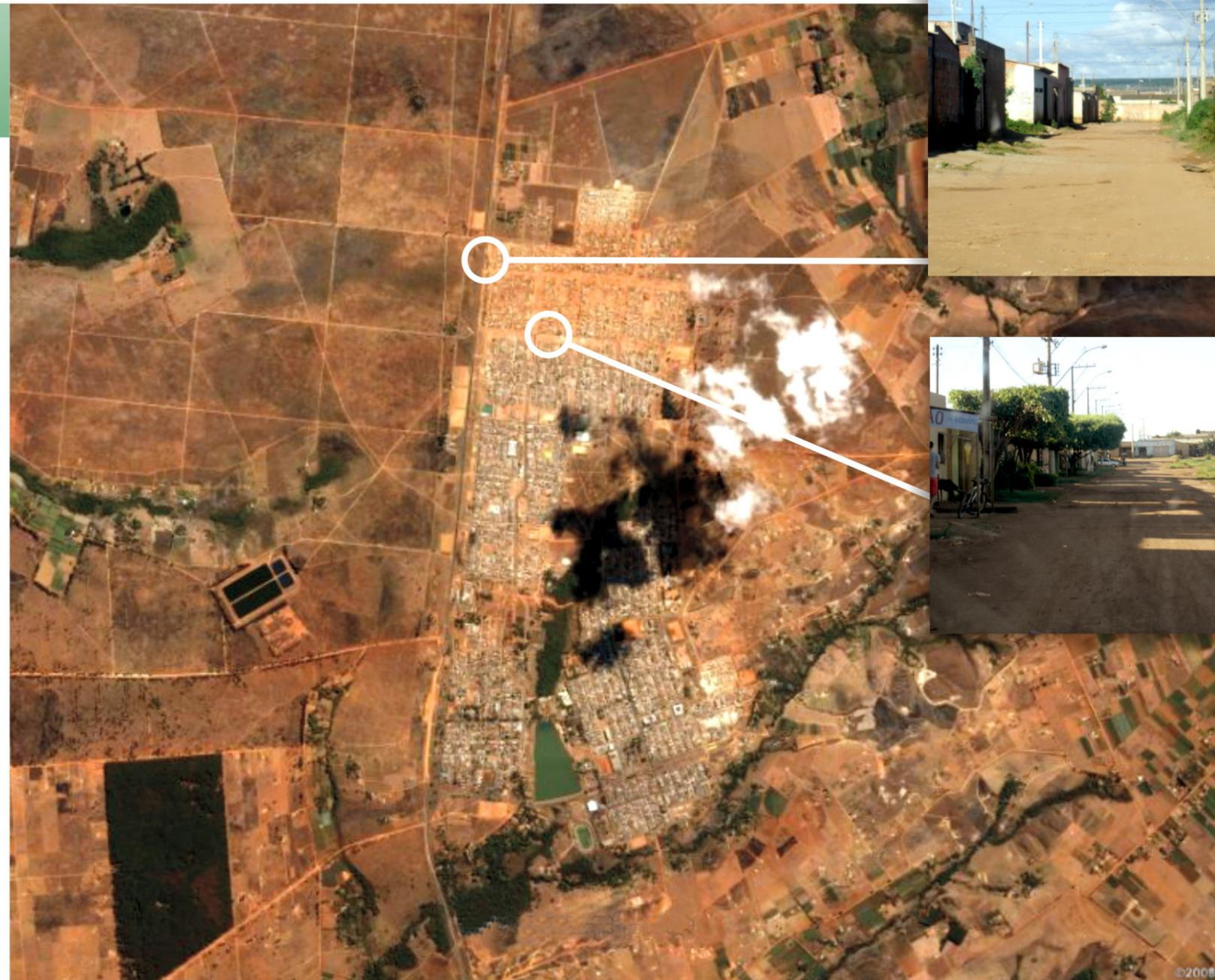
Assentamentos\ Condomínios

População Atual

Chácaras do Pulador 620
 Expansão da Vila São Jose N/D*



*N/D- Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 25: Assentamentos Irregulares, Brazlândia.

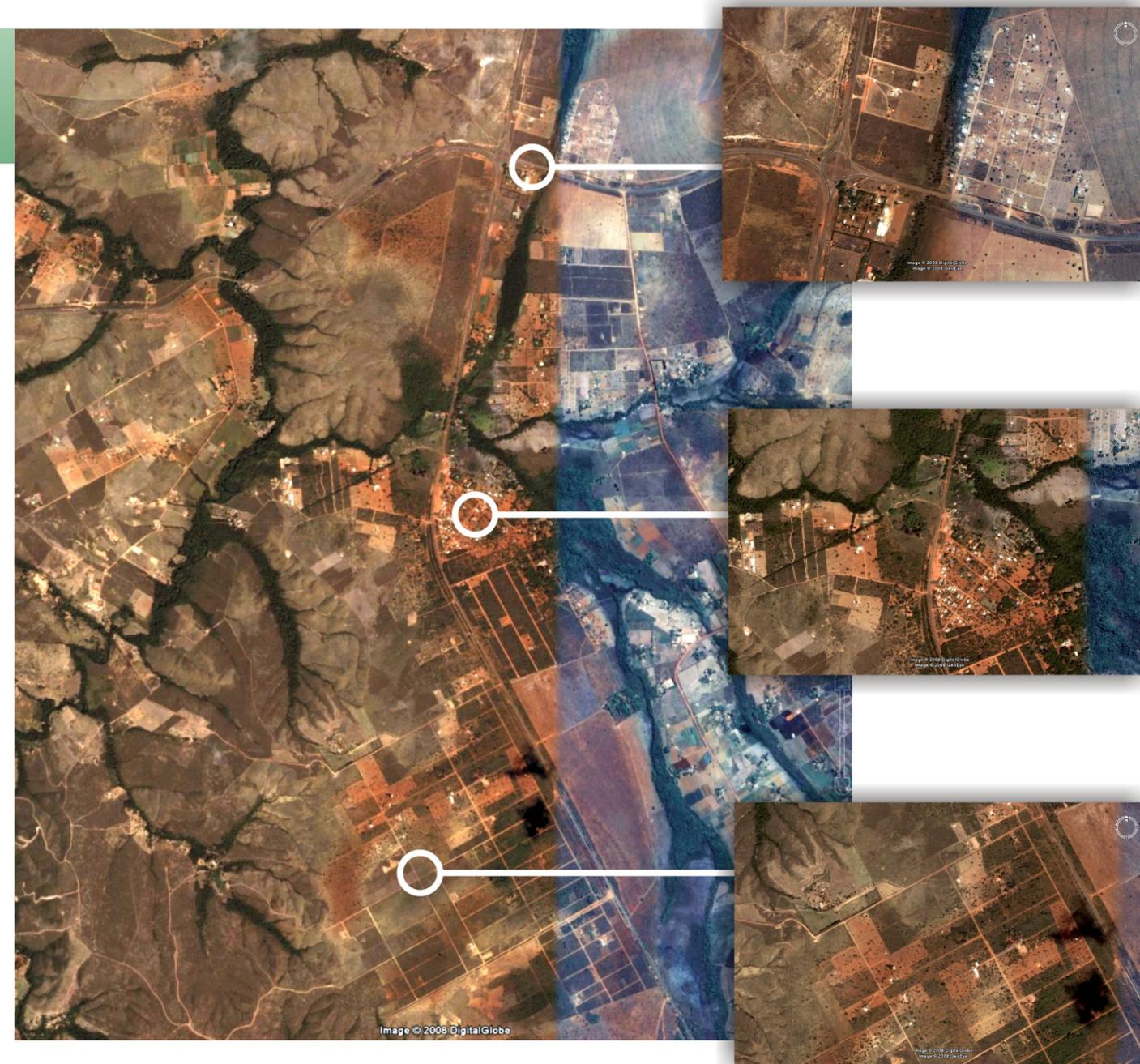
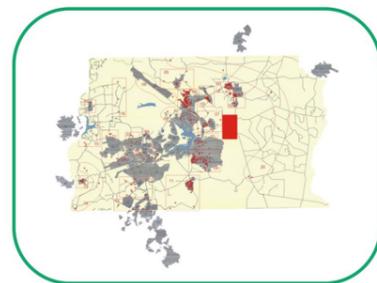
17. Isolados Leste

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Privê Resid Riviera	N/D*
Las Vegas	185
Parque Sol Nascente (Planaltina)	22
Jardim Oriente	27
Privê Morada Norte	480

*N/D-Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 26: Assentamentos Irregulares, Isolados Leste.

18. Isolados Oeste

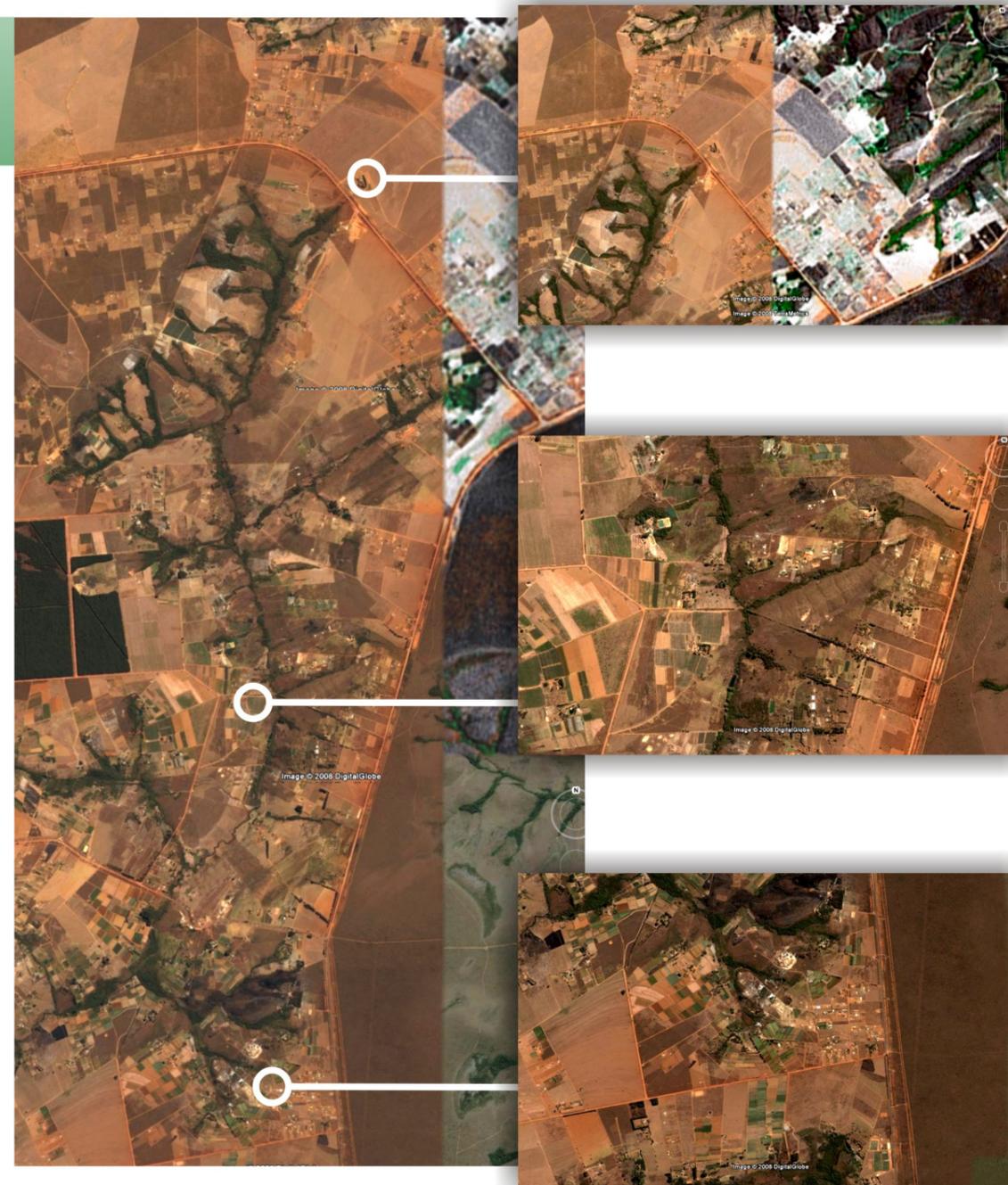
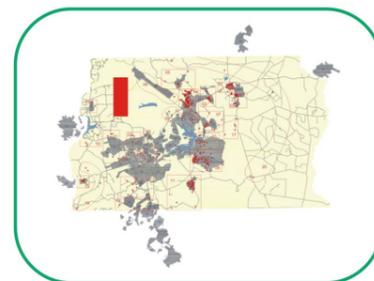
Assentamentos \ Condomínios

COOPERFRUIT (Proj. Mana I) PICAG GI
 Roldão PICAG Gleba 1/63
 Morada dos Pássaros I
 Buritis / Adiel

População Atual

N/D*
 N/D*
 N/D*
 48

*N/D- Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

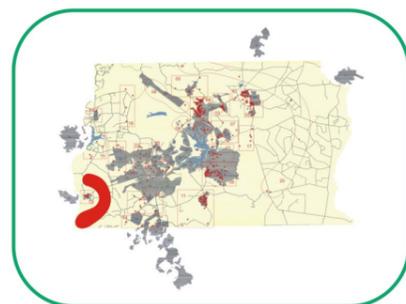
Figura 27: Assentamentos Irregulares, Isolados Oeste.

19. Isolados Sudoeste

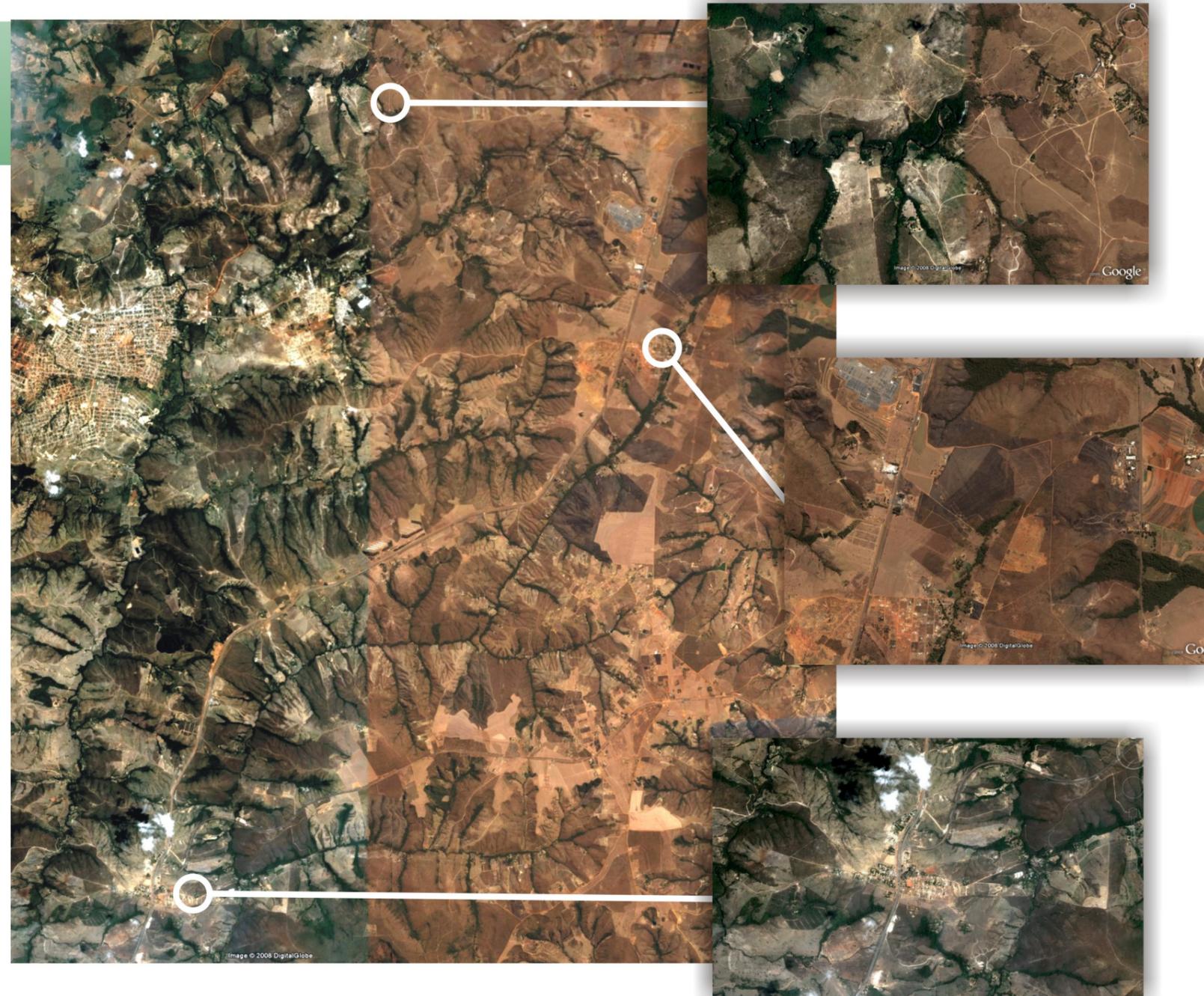
Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Engenho das Lages	3188
Granjas Reunidas Asa Branca	165
Privê Resid Mont Serrat	N/D*
Privê Resid Guadalajara	N/D*



*N/D- Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

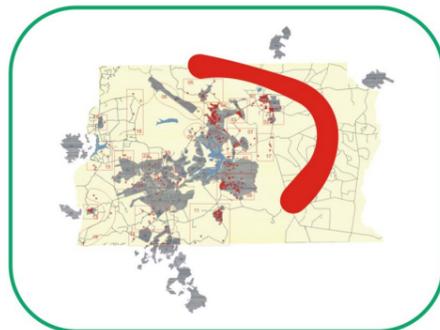
Figura 28: Assentamentos Irregulares, Isolados Sudoeste.

20. Rurais

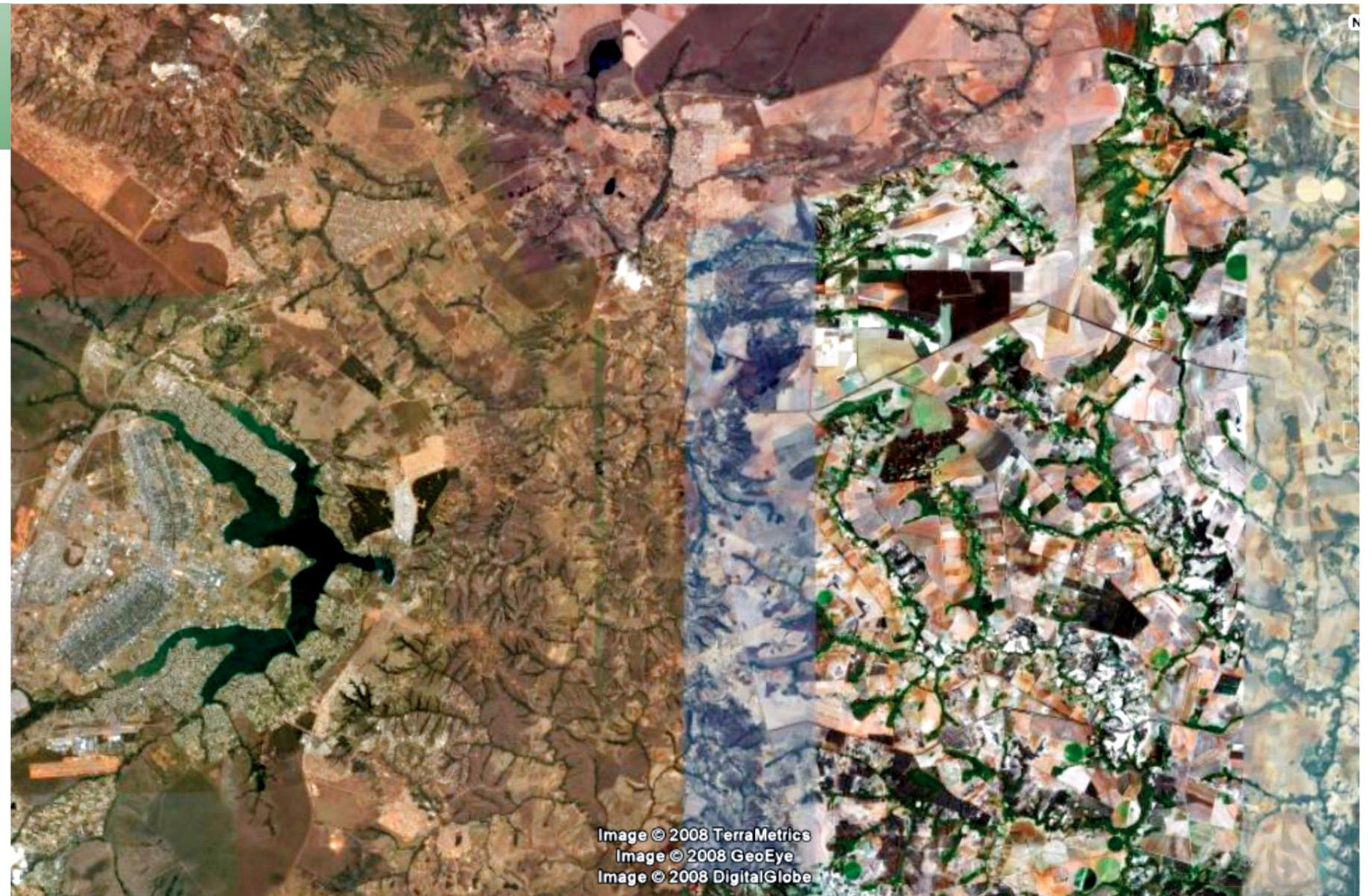
Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Privê Rancho Paraíso	28
Morada Quintas do Campo	112
Núcleo Rural Córrego do Ouro	180
Resid Sersan	N/D*
Núcleo Rural Taquara	1126



*N/D-Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 29: Assentamentos Irregulares, Rurais.

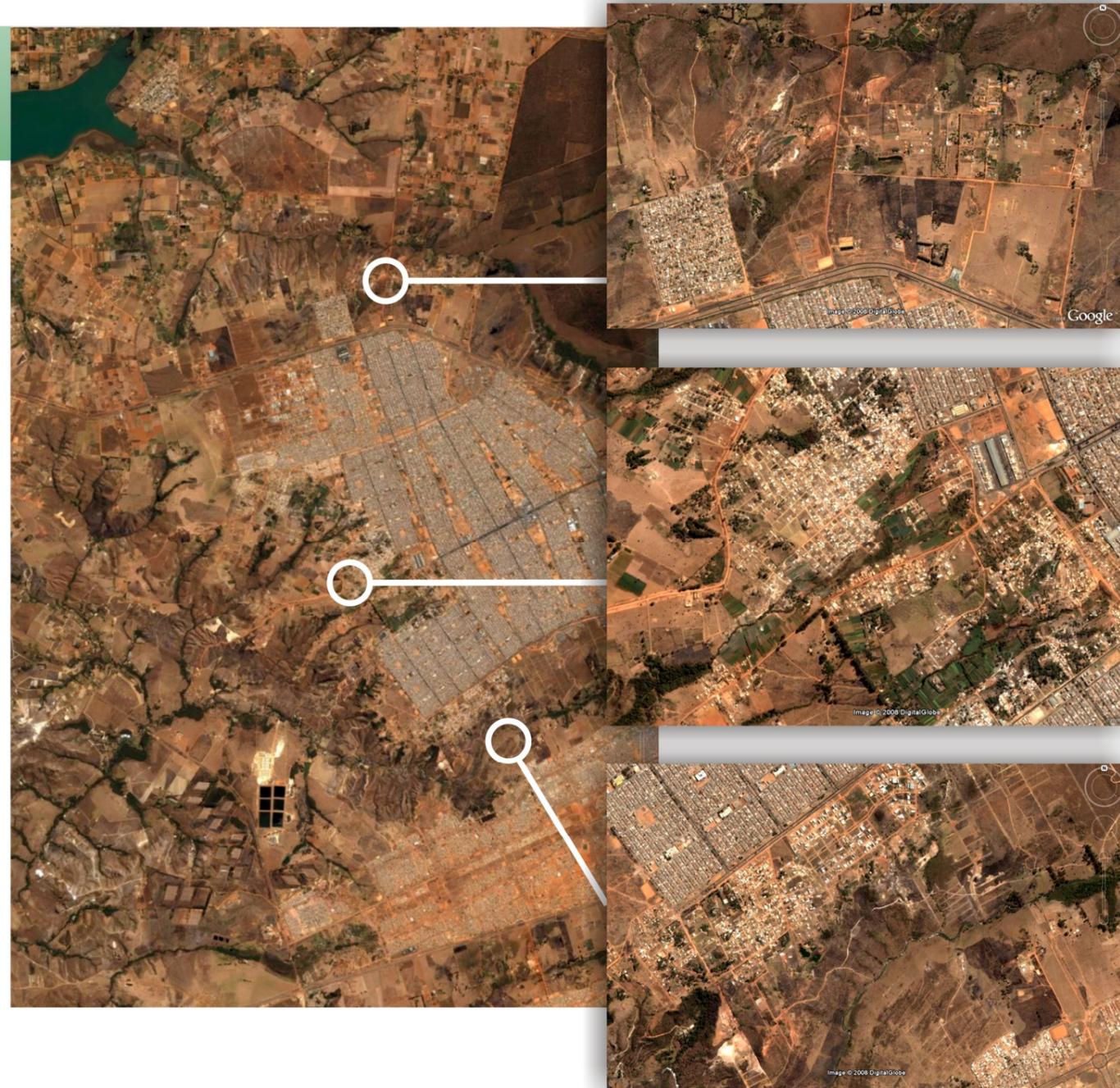
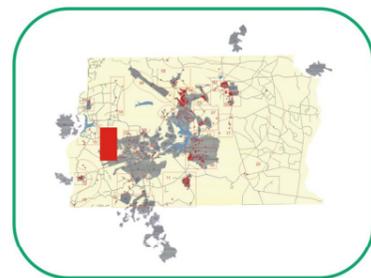
21. Ceilândia

Assentamentos\ Condomínios

População Atual

Parque Sol Nascente (Ceilândia)	23374
Por do Sol	12000
Agrícola Privê Lucena Roriz	4754
PICAG 3/372 - sem nome	56
Chácara Weiller PICAG 3/369	N/D*
Vida Nova - QR 603 Chácara	N/D*

*N/D- Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 30: Assentamentos Irregulares, Ceilândia.

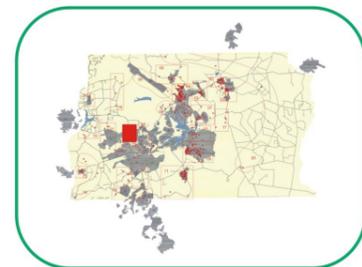
22. Vicente Pires

Assentamentos\ Condomínios

População Atual

Colônia Agrícola Samambaia	11110
Colônia Agrícola Vila São José	3501
COOPERVILLE	N/D*
Resid Esplanada	N/D*
Colônia Agrícola Vicente Pires	31505

*N/D- Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

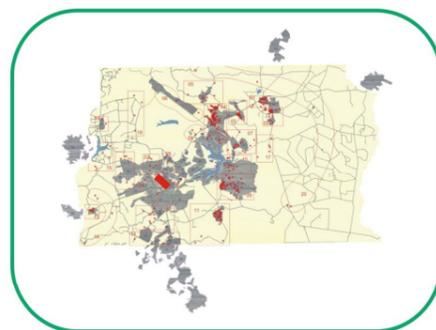
Figura 31: Assentamentos Irregulares, Vicente Pires.

23. Arniqueiras

Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Colônia Agrícola Vereda Grande	3357
Colônia Agrícola Vereda da Cruz	3545
Colônia Agrícola Arniqueira	7379



*N/D-Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

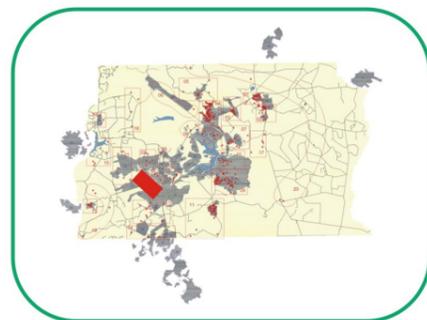
Figura 32: Assentamentos Irregulares, Arniqueiras.

24. Chácaras Taguatinga/Riacho Fundo

**Assentamentos\
Condomínios**

**População
Atual**

Colônia Agrícola Sucupira
Chácaras 25, 26 e 27 do Nucleo Rural N/D*



*N/D-Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 33: Assentamentos Irregulares, Chácaras Taguatinga/ Riacho Fundo.

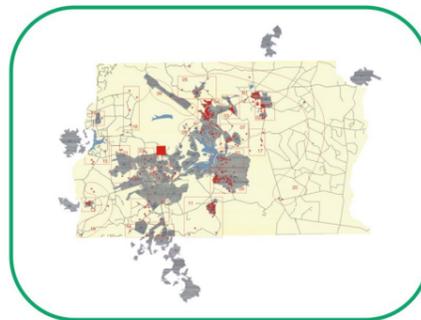
25. Vila Estrutural

Assentamentos\ Condomínios

População Atual

Vila Estrutural

N/D*



*N/D-Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

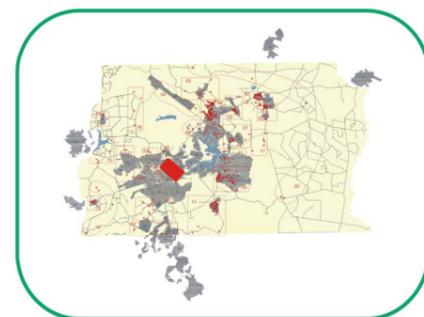
Figura 34: Assentamentos Irregulares, Vila Estrutural.

26. Guará/Park Way

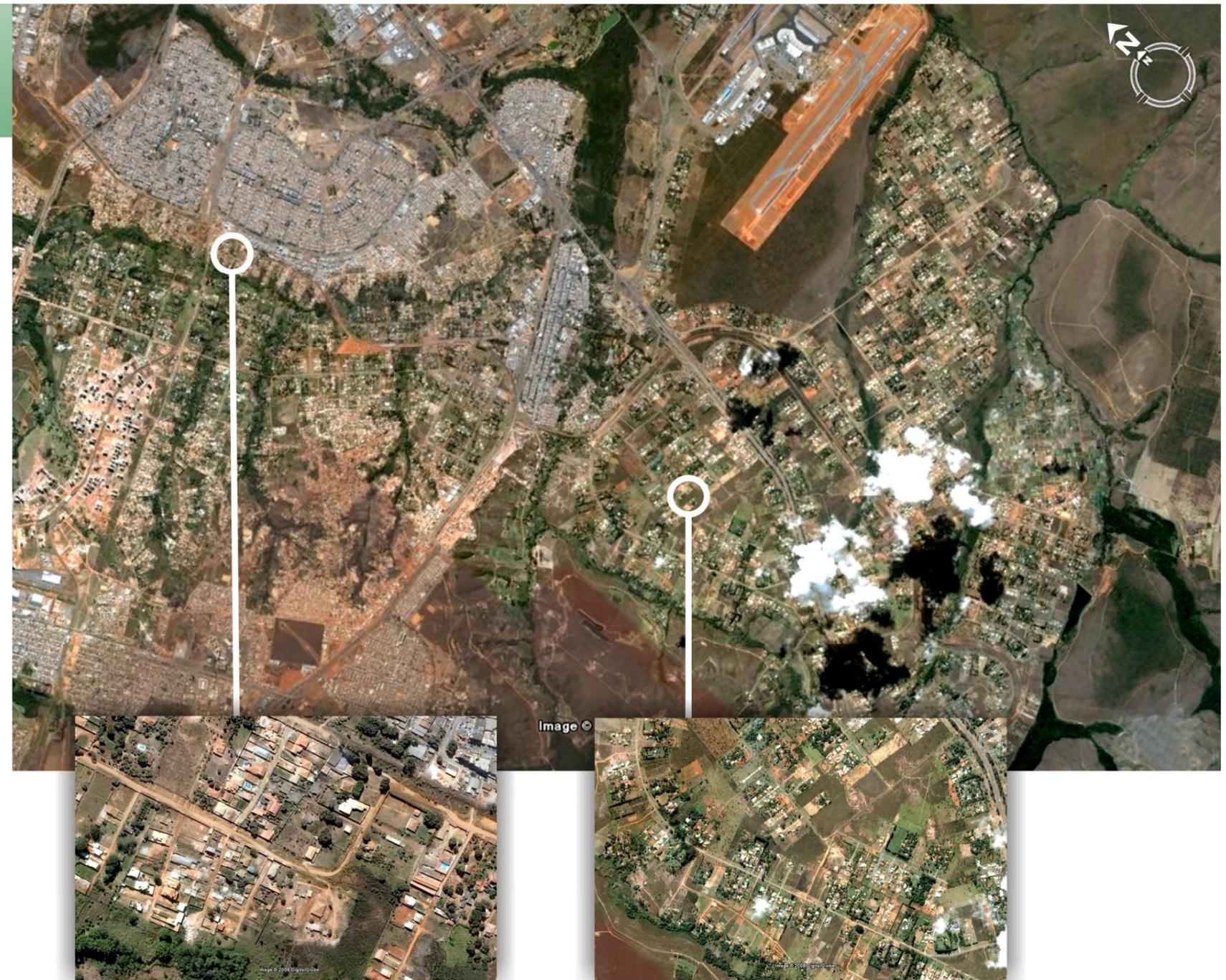
Assentamentos \ Condomínios

População Atual

Colônia Agrícola Águas Claras	2189
Colônia Agrícola Bernardo Sayão	710
SPMS - Chácara DF 003	100
Curva da Morte	N/D*
Colônia Agrícola IAPI	920
EC 21 e EC 24	N/D*
Setor de Chácara da Candangolândia	N/D*



*N/D-Não disponível



Fonte: Execução própria da Consultora sobre fotografia de satélite Google Earth (acessado junho de 2008) e informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

Figura 35: Assentamentos Irregulares, Guará/ Park Way.

5 ASPECTOS CONSERVACIONISTAS NA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PDTU

No espaço territorial do Distrito Federal existem 9 Unidades de Conservação (UC) legalmente instituídas (Parque Nacional de Brasília, Reservas Ecológicas do Gama, Guará, IBGE e Lago Paranoá, Estações Ecológicas de Águas Emendadas, Jardim Botânico, UNB e Reserva Biológica do Descoberto) e 27 de Proteção Integral¹³.

Até 2002, aproximadamente 42% da área do seu território encontrava-se protegido por alguma modalidade de UC, seja federal ou distrital. Com a criação da Área de Proteção Ambiental – APA do Planalto Central que engloba os municípios goianos de Padre Bernardo e Planaltina de Goiás, esta proporção aumentou para mais de 90%, ficando excluídas da proteção legal, apenas as áreas urbanas consolidadas que não estão inseridas em APAs.

Não são consideradas formalmente como Unidades de Conservação, embora apresentem características semelhantes às UCs de uso sustentável, as Áreas de Proteção de Mananciais (APMs). Estas são destinadas à conservação, recuperação e manejo das bacias hidrográficas à montante dos pontos de captação de água da Companhia de Saneamento de Brasília – CAESB.

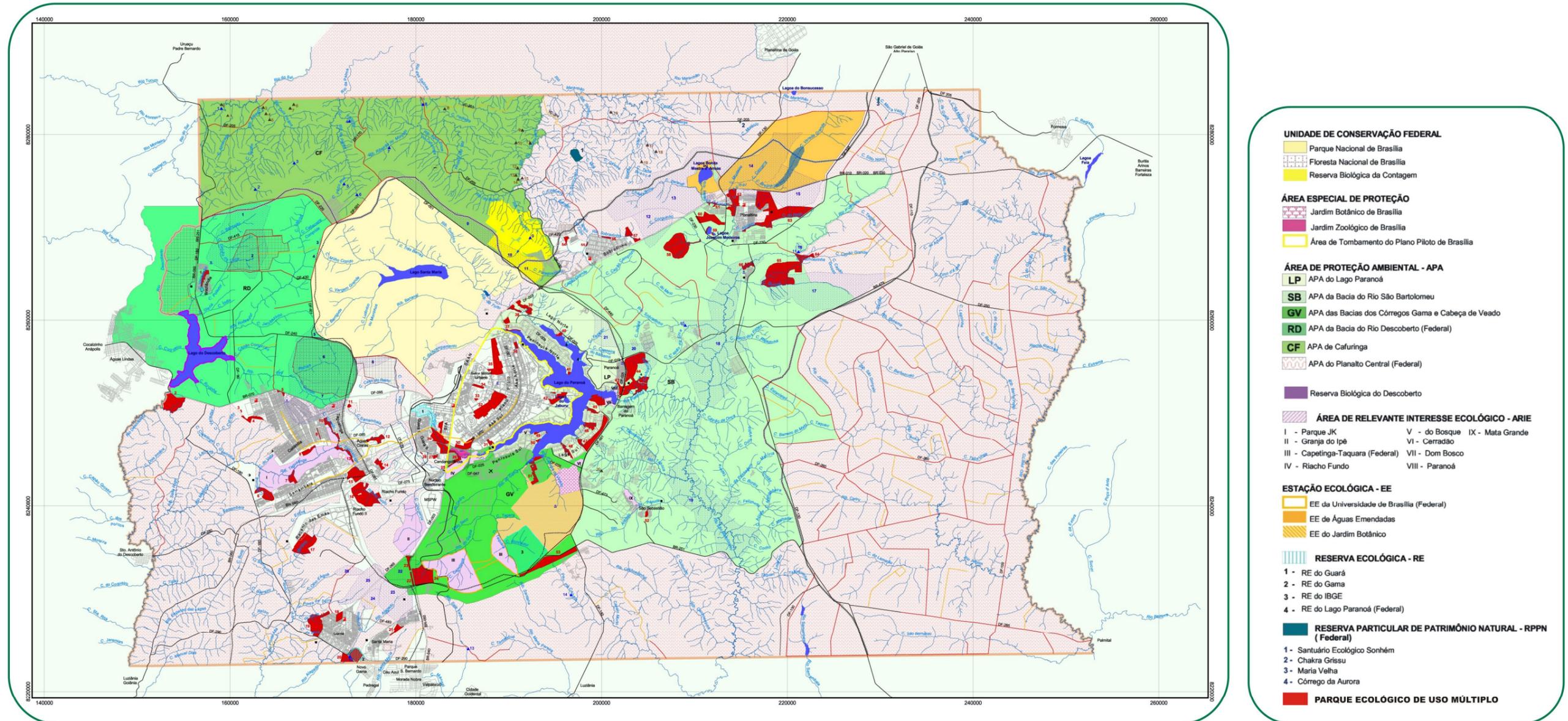
As áreas de Proteção de Mananciais, assim como as Unidades de Conservação de Proteção Integral são proibitivas para urbanização e instalação de equipamentos coletivos, inclusive os de transporte.

O conjunto histórico de Brasília, projetado pelo arquiteto Lúcio Costa, também possui restrições à ocupação devido ao tombamento dado pelo decreto 10.829, de 14/10/1987 do Governo do Distrito Federal, e pela portaria nº 314, de 08/10/1992 do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Quaisquer alterações ou intervenções na área tombada do Plano Piloto devem ser previamente analisadas e aprovadas pelos órgãos competentes de proteção do patrimônio em níveis Distrital e Federal.

A Figura 36 apresenta todas as Unidades de Conservação do Distrito Federal, as áreas de Proteção de Mananciais e o perímetro de tombamento histórico de Brasília.

¹³ Unidades de Proteção Integral - objetiva preservar a natureza, possibilitando o uso indireto dos seus recursos naturais, guardadas as exceções previstas na lei. Pertencem a este grupo as seguintes categorias: Estação Ecológica; Reserva Biológica; Parque Nacional; Monumento Natural; e Refúgio de Vida Silvestre.



Fonte: Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Distrito Federal - SEMARH/DF, 2006.

Figura 36: Áreas de Preservação e Conservação do Distrito Federal.

6 PLANO DIRETOR DE ORDENAMENTO TERRITORIAL DO DISTRITO FEDERAL - PDOT

O PDOT (Plano Diretor de Ordenamento Territorial) instituído no ano de 1997 passou em 2007 por uma revisão que contou com a participação dos mais variados setores da sociedade e, atualmente encontra-se em discussão na Câmara Legislativa do Distrito Federal. Entre outros, a revisão tratou de adaptar o dispositivo às exigências do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001), que estabelece novas diretrizes para a execução da política urbana quanto ao conteúdo dos Planos Diretores. Estas novas determinações não estavam refletidas no conteúdo da Lei Orgânica do Distrito Federal, de 08 de junho de 1993, que estabelecia apenas dois instrumentos básicos das políticas de ordenamento territorial e desenvolvimento urbano: o Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT, para todo o território, e os Planos Diretores Locais – PDLs, para cada área urbana e de expansão.

6.1 O Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 2007

A nova proposta para o ordenamento territorial do Distrito Federal considerou: a centralidade do Plano Piloto, no conjunto das cidades-satélites; a nitidez do crescimento do vetor sudoeste; a dispersão da ocupação residencial; e o crescimento acelerado dos municípios limítrofes.

O PDOT/2007 se propõe a ser mais do que uma coletânea de normas de ocupação do solo. Passando a ser um dispositivo de qualificação dos espaços urbanos, rural e natural. No setor de transportes, a proposta assume que a dispersão na ocupação territorial, ou o crescimento extensivo, dificulta a implantação de sistemas de transporte coletivos eficientes, e geram uma subutilização da infra-estrutura existente em consequência das baixas densidades.

A organização do território, proposta pelo PDOT/2007, baseia-se na lógica de organização espacial e funcional que busque a integração do território em dois níveis: no nível metropolitano e no nível do Distrito Federal. É proposta a integração dos municípios limítrofes do Entorno com os núcleos urbanos do Distrito Federal e com a área central, por meio de instrumentos de gestão urbana e estabelecimento de consórcios intermunicipais.

No Distrito Federal a maior compacidade deverá ser promovida de modo a reduzir a dispersão urbana e aproveitar o potencial de cada núcleo urbano existente, otimizando assim a infra-estrutura e liberando áreas que poderão ser destinadas à preservação ambiental.

A estruturação urbana ao longo dos principais corredores de transporte será promovida para viabilizar soluções de transporte coletivo mais eficiente. Pela identificação dos principais eixos de Rede Estrutural de Transporte Coletivo, foi proposto o adensamento populacional do espaço lindeiro, conforme ilustrado no mapa da Figura 37, sendo prioritário o adensamento demográfico dos seguintes elementos do território:

- Estrada Parque Taguatinga – EPTG; trecho Taguatinga – SIA;
- DF 001 - Trecho Riacho Fundo-Samambaia;
- Estrada Parque Indústria e Abastecimento – EPIA, trecho SIA e o SAAS;

- Interbairros - trecho Taguatinga - Águas Claras;
- BR 040 - trecho Setor Meirelles;
- Ao longo do eixo do Metrô, Trechos Ceilândia – Samambaia.

A seguir serão apresentadas as estratégias de dinamização de espaços urbanos, de reestruturação viária e implantação de pólos multifuncionais.

O PDOT/2007 também propõe a estruturação de novas centralidades para que se estabeleça uma rede urbana terciária rompendo, assim, com a lógica dos deslocamentos direcionados exclusivamente ao Plano Piloto de Brasília. A nova estrutura garantirá a integração entre o meio urbano e o rural, e dos municípios do entorno com o Distrito Federal.

Para a priorização do transporte público coletivo a diretriz essencial é a compatibilização de operação do transporte público coletivo do Distrito Federal com os municípios limítrofes, mediante mecanismos de gestão compartilhada e consórcios. A instituição de parcerias público-privadas pode viabilizar investimentos em infra-estrutura e promover as bases para o desenvolvimento do sistema multimodal integrado de transporte coletivo urbano.

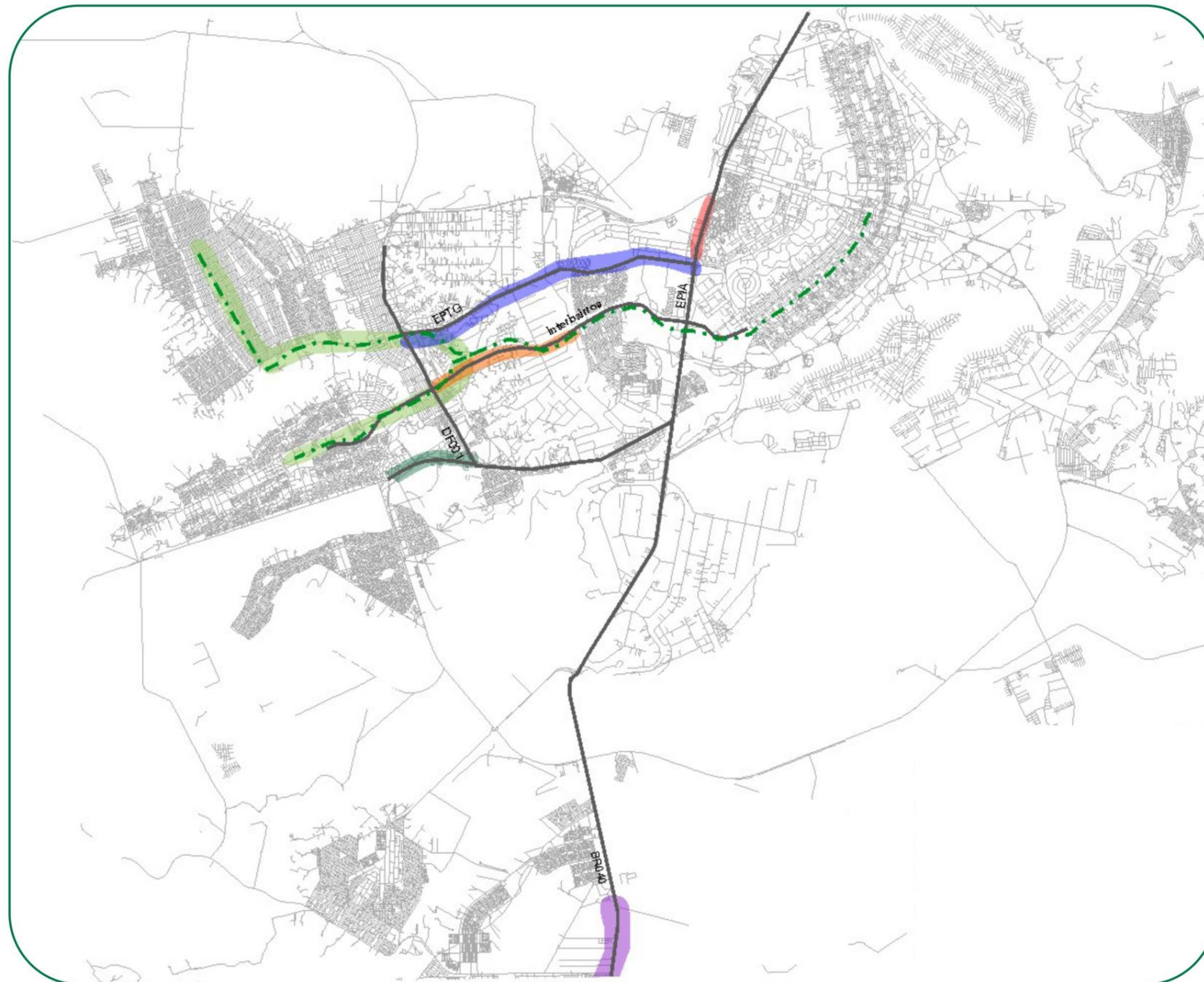
Quanto ao uso do solo, as diretrizes buscam direcionar o crescimento e ocupação do território em áreas com infra-estrutura instalada. A flexibilidade de usos também deve ser promovida, assim como a intensificação do aproveitamento do solo. Devem ser admitidas novas formas de urbanização e tipologias arquitetônicas.

As propostas do PDOT/2007 para o planejamento estão representadas por diretrizes setoriais que integram as políticas públicas e definem, assim, critérios para a organização do território, a saber:

- Reorganização dos parâmetros de ocupação do solo urbano, com base em coeficientes de aproveitamento;
- Regionalização do território em Unidades de Planejamento Territorial, evitando a fragmentação;
- Organização do território em macrozonas (urbanas, rurais e de proteção integral), com macro definições sobre o uso e ocupação do solo.

O projeto do espaço urbano está ligado a projetos estratégicos para o território, relacionados à realização de infra-estruturas, criação de novas áreas habitacionais, a seguir relacionadas:

- Dinamização de espaços urbanos;
- Revitalização de conjuntos habitacionais;
- Reestruturação viária;
- Implantação de pólos multifuncionais;
- Integração ambiental do território;
- Regularização fundiária.



ZONAS DE ADENSAMENTO DEMOGRÁFICO

- ESTRADA PARQUE TAGUATINGA - EPTG (TRECHO TAGUATINGA - SIA)
- DF 001 (TRECHO RIACHO FUNDO - SAMAMBAIA)
- ESTRADA PARQUE INDUSTRIA E ABASTECIMENTO - EPIA (TRECHO SIA e o SAAS)
- INTERBAIRROS (TRECHO TAGUATINGA - ÁGUAS CLARAS)
- BR 040 (TRECHO SETOR MEIRELES)
- EIXO METRÔ (TRECHOS CEILÂNDIA - SAMAMBAIA)

- ALGUMAS VIAS
- LINHA METRÔ

Fonte: Execução própria da Consultora.

Figura 37: Trechos viários para adensamento lindeiro, segundo PDOT/2007.

6.1.1 Estratégias de Dinamização

As áreas de dinamização são espaços estratégicos na cidade onde existem “embriões de centros de atividades, formais ou informais, com interesse de mercado, e onde existe a previsão de recursos governamentais para intervenção”.¹⁴

Para a estruturação das áreas de dinamização foram adotados os conceitos de eixos e pólos a seguir:

- Pólos – “áreas de intervenção concebidas como um aglomerado de atividades com grande potencial de atração de dinâmicas regionais, muitos dos quais conectados a estruturas viárias”;
- Eixos – “áreas de intervenção situadas ao longo dos grandes corredores de circulação da produção e dos fluxos, eventualmente ligando pólos e alguns passando regiões administrativas”.¹⁵

Os locais estratégicos para intervenções são descritos a seguir e ilustrados pela Figura 38, conforme Documentos Técnicos do PDOT/2007.

a) Eixo Ceilândia

Com a expansão da linha do metrô no Eixo Ceilândia surgiram oportunidades para desenvolvimento de atividades de serviço. Este eixo compreende as áreas do Setor de Indústria da Ceilândia, Setor de Materiais de Construção, Área de Desenvolvimento Econômico - ADE do Descoberto e Eixo do Metrô. Tem importância estratégica de articulação com o Entorno e geração de postos de trabalho.

São diretrizes de intervenção: o estímulo ao uso múltiplo do solo com ênfase na habitação e serviços e a implantação de atividade âncora de pólo educacional. O Objetivo destas intervenções é requalificar os espaços urbanos, introduzir atividades diversificadas e renovar áreas obsoletas e degradadas.

b) Eixo Taguatinga

A centralidade regional de Taguatinga está organizada em função da distribuição dos fluxos vindos da área oeste do território em direção ao Plano Piloto, da linha do metrô e dos corredores de transporte coletivo na área (via de ligação Taguatinga-Ceilândia e o Pistão). A dinamização desta área visa estimular intervenções urbanísticas, especialmente em um raio de 600m do metrô e das vias que a estruturam. Nessas áreas serão incentivados o adensamento e a renovação de edificações e usos, com a aplicação de instrumentos como outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso. Busca-se a consolidação do Pistão Norte como uma centralidade, com a implantação de pólos culturais e de lazer, materializando a área como segundo centro regional, na confluência das cidades de Ceilândia e Samambaia com Taguatinga.

Este eixo compreende as áreas da Via de Ligação Taguatinga-Ceilândia e do Pistão Norte e Sul de Taguatinga. Sua importância estratégica é a de articulação da região sudoeste por meio da geração de postos de trabalho.

Estão entre as diretrizes de intervenção, a estruturação das atividades que consolidem a função da área como segundo centro regional, com estímulo ao uso do solo para atividades de comércio, educação e serviços, por meio da implantação de atividades âncora como centros comerciais, hipermercados, pólos de diversão, universidades, entre outros.

c) Eixo Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA

A EPIA, com a metropolização de Brasília, assumiu funções na dinâmica territorial e metropolitana, distribuindo os fluxos vindos da Estrada Parque Ceilândia, Estrada Parque Taguatinga, Estrada Parque Núcleo Bandeirantes, Estrada Parque Guará, DF – 003 e dos municípios limítrofes do Distrito Federal em direção a área central do Plano Piloto.

É também a principal rodovia que permite a circulação norte-sul dos veículos de passagem pelo Distrito Federal. A implantação de empreendimentos de grande porte ao longo da EPIA gera fluxo local e transversal à estrada.

A Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA constitui o limite oeste do conjunto urbano tombado de Brasília e faz fronteira com o Parque Nacional de Brasília. Compreendem as áreas da EPIA: Setor de Oficinas Norte – SOFN, Setor de Oficinas Sul – SOFS, Setor de Áreas Isoladas Sudoeste – SAISO, Setor de Clubes, Estádios Esportivo Sul - SCEES, Setor de Garagens e Concessionárias de Veículos - SGCV, Setor de áreas Isoladas - SAI (área Especial para serviços públicos), área da Rodoferroviária, Pátio Ferroviário.

As diretrizes de intervenção têm o objetivo de requalificar os espaços urbanos, introduzindo atividades diversificadas para revitalizar ou renovar edificações degradadas estimulando a implantação de centros comerciais e de distribuição, habitação, comércio e serviços de apoio.

d) Pólo JK

Compreende a área do Pólo JK, a Área de Desenvolvimento Econômico - ADE Santa Maria e a BR-040. O Pólo tem sua importância estratégica na articulação com os municípios do Entorno do Distrito Federal e no incentivo à atividade econômica do Distrito Federal. Mediante a criação de pólo de serviços no eixo sul, com a implantação de centros comerciais e de distribuição, centro de apoio rodoviário, habitação, comércio e serviços de apoio, visa estimular o crescimento econômico da região.

e) Pólo Capital Digital

Este Pólo tem importância estratégica enquanto potencial de centralidade regional e diante da influência na base econômica do Distrito Federal. O objetivo é o de construir um pólo de ciência e tecnologia com implantação de sedes empresariais, instituições de pesquisa e comércio de apoio.

¹⁴ Documentos Técnicos do PDOT 2007 – pág. 167.

¹⁵ Idem.

f) Pólo Cidades das Máquinas e Implementos Agrícolas

Planaltina funciona como centro de serviços, comércio e equipamentos comunitários para as áreas rurais produtivas da bacia dos rios Preto, São Bartolomeu e Maranhão. A criação de um pólo de impacto regional reforçando este subcentro atende à demanda dos produtores rurais.

Tem grande importância estratégica para a geração de postos de trabalho, articulação regional nordeste (vetor de crescimento nordeste) e para o incentivo à atividade econômica do Distrito Federal.

O objetivo é estimular o desenvolvimento econômico da região e promover o desenvolvimento de tecnologia para atividades rurais e agrícolas, apoiado na atividade âncora de Pólo varejista (maquinário e implementos agrícolas).

g) Eixo Interbairros

Compreendendo as áreas de Taguatinga, Águas Claras, Park Way, Guará I e II, Setor de Indústria e Abastecimento - SIA, Setor de Áreas Isoladas Sul – Setor de áreas Isoladas Sul - SAIS e Setor Policial - SPO, tem como principal estratégia articular as centralidades entre si e estas ao Plano Piloto, diminuindo o tempo de deslocamento e melhorando o fluxo de veículos na Estrada Parque Taguatinga – EPTG e na Estrada Parque Núcleo Bandeirante – EPNB.

O eixo Interbairros consolida-se, então, como uma via urbana mediante a intensificação da ocupação do espaço lindeiro com a implantação de atividades comerciais, de serviços e habitação. Este adensamento deverá acontecer numa faixa de aproximadamente 300 metros de cada lado.

Para tal, as ações devem acontecer da seguinte forma:

- Trecho Samambaia-Taguatinga: construção de via de trânsito rápido, dentro do conceito de Estrada Parque, por meio da qualificação do espaço urbano lindeiro;
- Trecho Taguatinga: promoção do adensamento de uso misto, fortalecendo a centralidade;
- Trecho Águas Claras – Arniquireas: construção de via, que demanda de infraestrutura como o aterro de Furnas, a qual se realizará por meio da parceria público-privada; mantendo a tipologia edilícia equivalente à ocupação de alta densidade existente em Águas Claras e ampliação de edificações de uso misto; complementação da infra-estrutura existente;
- Trecho Park Way: estruturação da relação paisagem urbana de baixa densidade com as características da via urbana Interbairros;
- Trecho Guará I e II: criação de nova alternativa de saída de veículos para o Plano Piloto; criação de Centro Metropolitano do guará, promovendo o adensamento com uso múltiplo;

- Trecho Setor Isolados Sul - SAIS e Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA: promoção da interseção entre a Interbairros e a EPIA de modo a minimizar conflitos viários;
- Trecho Setor Policial: revisão de usos lindeiros à via com a implantação de pólos comerciais.

A principal diretriz do eixo Interbairros é criar alternativas de acessibilidade entre a região Oeste com o Plano Piloto, com o incentivo à implantação de centros comerciais, atividades de comércio, de bens e serviços associados à habitação.



Eixo EPIA-Vista da Área do SIA



Eixo EPIA-Vista da Área do SOF/N



Pólo JK



Pólo Capital Digital



Via Interbairros

Fonte: Execução própria da Consultora sobre imagens de satélites do Google Earth, acessado em junho de 2008.

Figura 38: Fotos aéreas dos Eixos de Intervenção: Eixo EPIA – SAI; Eixo EPIA – SOF; Pólo JK; Pólo Capital Digital; Via Interbairros

6.1.2 Estratégia de Estruturação Viária

A rede viária estrutural e a rede estrutural de transporte coletivo desempenham na cidade o papel de eixos de integração da mancha urbana e eixos de atração de novas polaridades territoriais, devido à ampla visibilidade e acessibilidade. Essas redes são os principais corredores de transporte coletivo, sendo utilizada também por ciclistas para a circulação diária. Desta maneira, deve-se buscar novas alternativas modais para atender a este fluxo crescente.

A estruturação viária requer uma série de ações que conciliem as diferentes funções, tais como revisões no desenho viário, execução de novos trechos viários, realização de melhorias sobre vias existentes, modificação na hierarquia viária, ações de articulação entre as áreas urbanas em ambos os lados da via e otimização da ocupação do espaço urbano lindeiro. São trechos prioritários:

I – Anel de Atividades de Ceilândia – Taguatinga - Samambaia: deverá ser estruturado pela ligação entre os centros urbanos de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, por meio da alteração do uso nas áreas lindeiras aos eixos viários, com intervenções viárias delimitando faixa ou via exclusiva para o transporte coletivo, com previsão de alocação de mobiliário urbano, travessias de pedestres e outros;

II – Anel de Atividades Samambaia - Recanto das Emas - Riacho Fundo II: articulação das três localidades a partir de elementos de continuidade do tecido urbano. Deverá ser feita pela implantação de atividades sustentáveis na interseção das vias com as Áreas de Relevante Interesse Ecológico - ARIEs e fundos de vale, como parques de uso múltiplo com áreas de recreação, lazer, educação e trilhas. Deverá ser estimulado o uso intensivo do metrô, com a ampliação de condições de mobilidade (rede de ciclovias) e integração com o Projeto Brasília Integrada. É prevista ainda a implantação de áreas industriais, de comércio e serviços, integradas às áreas habitacionais, e de rede de passeios e ciclovias interligando as RAs;

III – Anel de Atividades Sobradinho I, Sobradinho II e Grande Colorado: os parcelamentos urbanos, surgidos nos últimos 15 anos no quadrante norte/nordeste do Distrito Federal, em especial a Região Administrativa de Sobradinho, gerou grande demanda por comércio e serviços. O PDOT propõe uma diversificação das atividades para atender a população local, com a consolidação de um anel viário que também articulará os condomínios, hoje dispersos. Tal integração será reforçada pela ampliação das condições de mobilidade, com a criação de ciclovias e passeios públicos;

IV – Anel de Atividades Gama - Santa Maria: as RAs Gama e Santa Maria tendem a ampliar as oportunidades para os municípios limítrofes. Uma estruturação urbana com implantação de passeios públicos, ciclovias interligando as RAs, bem como a valorização de fundos de vale com parques e áreas de recreação e lazer, são estratégias de implantação de atividades sustentáveis. No anel viário devem ser implantados equipamentos urbanos de abrangência regional: universidades, hospitais e terminais rodoviários;

V – Anel de Atividades Jardim Botânico: é formado pela via de acesso aos condomínios do Jardim Botânico, da via rural Itaipu, pela DF 463 (São Sebastião) e pela marginal da DF 001 (Pólo Verde). Para a efetivação do anel de integração entre os condomínios do Vale de São Sebastião é necessária a pavimentação do trecho de Itaipu.

Também serão implantadas redes de passeios e ciclovias, e equipamentos urbanos às margens das vias integrantes da estratégia. Com o intuito de diminuir a quantidade de deslocamentos da população residente ao fundo do Vale, serão implantados serviços locais e de lazer ao longo da via de acesso aos condomínios;

VI – DF-230: a presença de inúmeros parcelamentos residenciais que serão regularizados sugere a otimização do espaço urbano da área de Planaltina. Direcionar o tráfego pesado de Planaltina e da área rural da Bacia do Rio Preto para a DF-230 contribuirá para a preservação da BR 040, no trecho fronteiro à estação Ecológica de Águas Emendadas. Esta estratégia reforça a idéia da área de dinamização do Pólo Cidade Agroindustrial, por criar condições atrativas para o fluxo nesta direção;

VII – Vias Internas às Colônias Agrícolas Arniquireas, Vereda Grande, Vereda da Cruz, Vicente Pires e na Estrada Parque Vicente Pires: o reparcelamento das Colônias Agrícolas, configurando-as como áreas residenciais, gera uma série de fluxos para EPCL e EPTG. A hierarquização viária deve ser efetuada para estruturar o processo de ocupação informal do espaço urbano. A primeira via de estruturação constituirá a ligação norte-sul entre a Estrada Parque Ceilândia - EPCL e a Estrada Parque Núcleo Bandeirantes - EPNB, com o prolongamento da Estrada Parque Vargem Bonita - EPVP (DF—079), efetuando o novo desenho viário de Vicente Pires. A segunda via estabelece a articulação das Colônias Agrícolas Samambaia e Vicente Pires com o Pistão Norte e a Estrada Parque Ceilândia - EPCL. O eixo deverá ser constituído como uma continuação da Avenida Hélio Prates, que escoará também os fluxos vindos da ADE Estrutural;

VIII – Via Interbairros: A via Interbairros deverá escoar o fluxo do Guará. A articulação entre Guará I, Guará II, Setor de Indústria e Abastecimento - SIA e Setor de Oficinas - SOF, mediante a implantação de atividades de comércio, prestação de serviços, lazer e cultura, se caracteriza pelo tráfego rápido que deverá ser minimizado pelo desenho em trincheira. Ela também receberá o fluxo de veículos de Águas Claras e Taguatinga;

IX – Via de acesso aos condomínios residenciais do Grande Colorado: A ocupação irregular em condomínios na região do Grande Colorado, na região de Sobradinho, gerou a ocupação lindeira da via de acesso com atividades de apoio como mercado, academias e restaurantes. A estruturação viária deve ser de melhoria de infraestrutura (canteiro, sinalização, rede de passeios públicos, ciclovias) e integração com o Anel de Atividades de Sobradinho I, Sobradinho II e Grande Colorado.

6.1.3 Estratégia de pólos multifuncionais

Segundo o Documento Técnico do PDOT/2007, os Pólos Multifuncionais constituem-se na tentativa de ofertar atividades comerciais de bens e serviços, de lazer, cultura e habitação ligados à rede estrutural de transporte coletivo. Trata-se da implantação de diferentes subcentralidades em torno dos terminais de integração da rede de transporte público coletivo, que permitam reduzir os deslocamentos da população para as áreas centrais consolidadas e saturadas do território do Distrito Federal. A seguir é apresentada a relação dos Pólos Multifuncionais:

- PM 1 – Pólo Multifuncional Catetinho;
- PM 2 – Pólo Multifuncional Taguatinga;

- PM 3 – Pólo Multifuncional Grande Colorado;
- PM 4 – Pólo Multifuncional Metropolitana;
- PM 5 – Pólo Multifuncional Planaltina;
- PM 6 – Pólo Multifuncional Samambaia;
- PM 7 – Pólo Multifuncional São Sebastião;
- PM 8 – Pólo Multifuncional Sul;
- PM 9 – Pólo Multifuncional do Torto.

O Quadro 3 apresenta a estratégia pólos multifuncionais, conforme Anexo II do Projeto de Lei do PDOT/2007. O mapa da Figura 41 mostra a localização de cada uma das áreas associadas às estratégias descritas.



Fonte: Execução própria da Consultora sobre imagens de satélites do Google Earth, acessado em junho de 2008.

Figura 39: Anel de Atividades Ceilândia – Taguatinga – Samambaia, Anel de Atividades Samambaia – Recanto das Emas – Riacho Fundo, Anel de Atividades Sobradinho, Anel de Atividades Gama – Santa Maria.



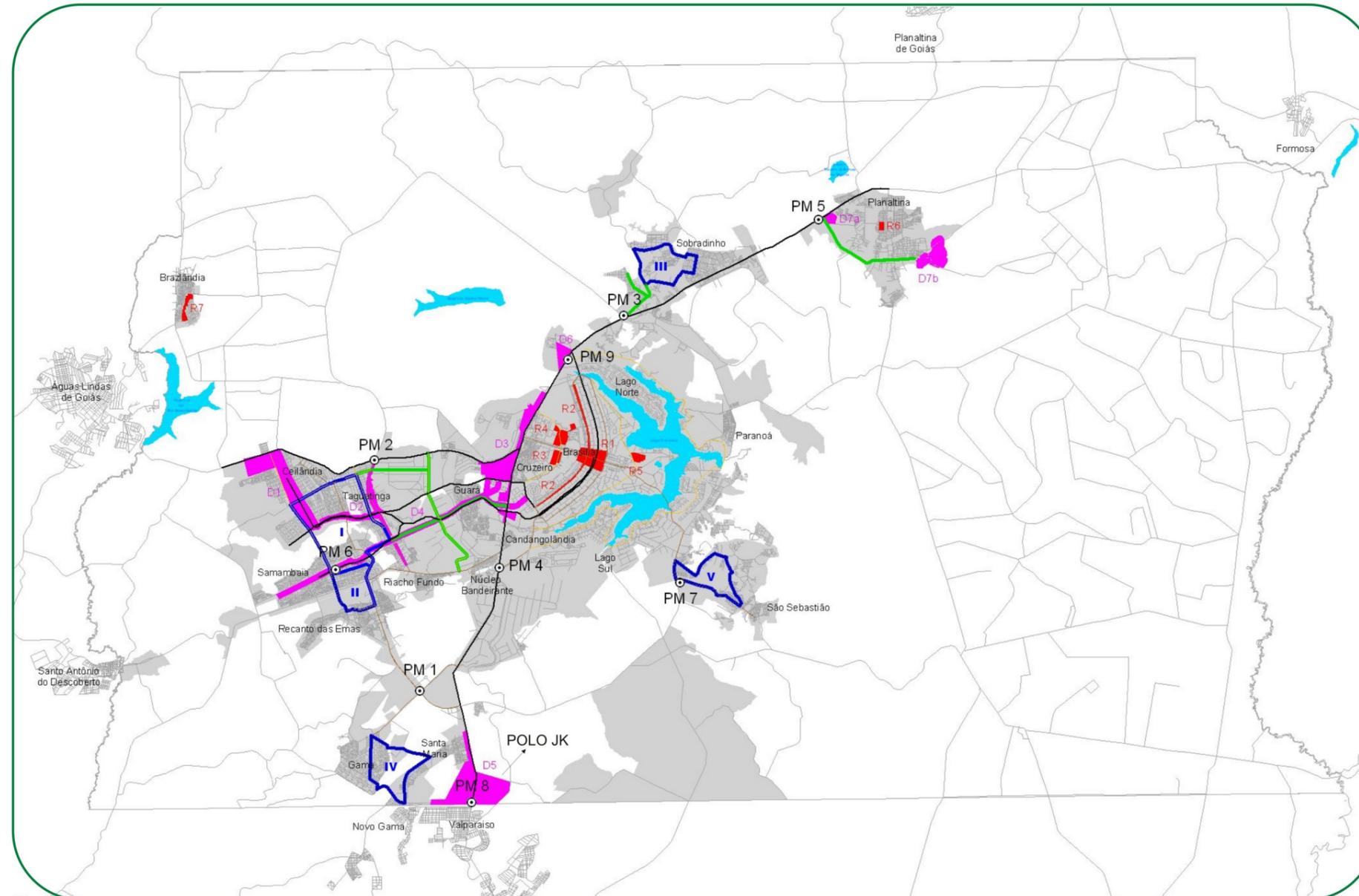
Fonte: Execução própria da Consultora sobre imagens de satélites do Google Earth, acessado em junho de 2008

Figura 40: Intervenções Viárias - Anel de Atividades Jardim Botânico, DF 230, Vicente Pires e Grande Colorado.

Quadro 3: Estratégia de Pólos Multifuncionais

Áreas de Implantação	Áreas de abrangência	Diretrizes
PM 1 Pólo Multifuncional Catetinho	Ponte de Terra Setor Habitacional Catetinho Expansão do Riacho Fundo II Colônia Agrícola Catetinho Núcleo Rural Casa Grande	<ul style="list-style-type: none"> Objetivo: Ofertar serviços essenciais de consumo próximo à população residente vizinha. Usos: Multifuncionais, como ênfase em equipamentos de pequeno porte de saúde, educação segurança, abastecimento, cultura, esporte e lazer. Atividades prioritárias: equipamentos da administração pública e comércio de bens e serviços associados a habitação coletiva.
PM 2 Pólo Multifuncional Taguatinga	Taguatinga, Ceilândia e Brazlândia Parte da Estrutural Área de Regularização Vicente Pires Fluxo de transporte do entorno	<ul style="list-style-type: none"> Objetivo: Fomentar uma nova centralidade de forma a aproveitar o potencial urbano dessa região. Usos: Multifuncionais, como ênfase em equipamentos de pequeno porte de saúde, abastecimento, cultura e lazer. Atividades prioritárias: equipamentos de saúde pública e comércio de bens e serviços associados a habitação coletiva.
PM 3 Pólo Multifuncional Grande Colorado	Setor Habitacional Grande Colorado Setor Habitacional Taquari Lago Oeste Condomínios Habitacionais de Sobradinho, Setor habitacional Boa Esperança	<ul style="list-style-type: none"> Objetivo: Ofertar serviços essenciais de consumo próximo a população dos condomínios habitacionais da região. Usos: Multifuncionais, como ênfase em equipamentos de grande porte de abastecimento, cultura e lazer. Atividades prioritárias: disponibilização de áreas para centros empresariais, atividades de comércio de bens e serviços associados a habitação coletiva.
PM 4 Pólo Multifuncional Metropolitana	Metropolitana Park Way	<ul style="list-style-type: none"> Objetivo: Ofertar serviços essenciais de consumo próximo a população do Park Way. Usos: Multifuncionais, como ênfase em equipamentos de abastecimento de porte médio. Atividades prioritárias: disponibilização de áreas para centros empresariais associados às atividades de comércio de bens e serviços e a habitação coletiva.
PM 5 Pólo Multifuncional Planaltina	Setor Habitacional Mestre D'armas Setor Habitacional Araponga Vale do Amanhecer	<ul style="list-style-type: none"> Objetivo: Redução da necessidade de deslocamento da população da área urbana de Planaltina e condomínios vizinhos para as áreas centrais do DF. Usos: Multifuncionais, como ênfase em equipamentos de pequeno porte de saída, abastecimento, cultura, esporte e lazer. Atividades prioritárias: equipamentos de saúde pública e comércio de bens e serviços associados a habitação coletiva.
PM 6 Pólo Multifuncional Samambaia	Samambaia Recanto das Emas Colônia Agrícola Varge da Benção Setor Habitacional Água Quente	<ul style="list-style-type: none"> Objetivo: Dotar Samambaia de centro urbano capaz de atender à demanda das cidades vizinhas de menor porte, como Recanto das Emas e Riacho Fundo. Usos: Multifuncionais, como ênfase em equipamentos de cultura, esporte e lazer. Atividades prioritárias: disponibilização de áreas para centros empresariais, atividades de comércio de bens e serviços associados à habitação coletiva.
PM 7 Pólo Multifuncional São Sebastião	São Sebastião Setor Habitacional Jardim Botânico	<ul style="list-style-type: none"> Objetivo: Ofertar serviços essenciais de consumo próximos a população de setores habitacionais da região. Usos: Multifuncionais, como ênfase em equipamentos de pequeno porte de saúde, educação, segurança, abastecimento, cultura, esporte e lazer. Atividades prioritárias: disponibilização de áreas para centros empresariais e cultural, atividades de comércio de bens e serviços associados a habitação coletiva.
PM 8 Pólo Multifuncional Sul	Setor Habitacional Meireles Pólo JK Santa Maria Gama (GO) Valparaíso de Goiás (GO) Cidade Ocidental (GO)	Novo
PM 9 Pólo Multifuncional do Torto	Pólo Capital Digital Setor de Oficinas Norte (SOFN) Setor Habitacional Boa Esperança	<ul style="list-style-type: none"> Objetivo: Ofertar comércio de bens e serviços próximos ao Pólo Capital Digital. Usos: Multifuncionais, como ênfase em equipamentos de pequeno porte para educação complementar e profissionalizante, segurança, abastecimento e serviços de hospedagem. Atividades prioritárias: disponibilização de áreas para centros empresariais associados às atividades de comércio de bens e serviços associados à habitação coletiva e hospedagem.

Fonte: Documentos Técnicos do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT, 2007).



ESTRATÉGIAS

Estruturação do Sistema Viário e Áreas Lindeiras

- Vias para Estruturação ou Implantação
- Anel de Atividades
 - I - Ceilândia - Taguatinga - Samambaia
 - II - Samambaia - Recanto das Emas - Riacho Fundo II
 - III - Sobradinho - Sobradinho II - Grande Colorado
 - IV - Gama - Santa Maria
 - V - Jardim Botânico
- PM Polos Multifuncionais
- Revitalização
- Áreas de Dinamização

Rede Estrutural de Transporte Coletivo

- Rede Primária
- Rede Secundária
- Rede Terciária
- Macrozona Urbana
- Sistema Viário
- Lago

Fonte: PDOT/2007. Documentos Técnicos.

Figura 41: Estratégias de Intervenção – PDOT/2007.

6.1.4 Macrozoneamento e Zoneamento

O macrozoneamento é um instrumento normativo do Plano Diretor e se traduz na conformação de diversas parcelas de território destinadas funcional e racionalmente a determinadas ocupações. O zoneamento expressa os possíveis usos lícitos do solo, gerando direitos e obrigações.

O macrozoneamento é definido em dois níveis de detalhamento: a macrozona, que diz respeito ao uso principal do solo, e a zona, que detalha as macrozonas.

Nas macrozonas é identificada a sua vocação: ambiental, rural e urbana. As zonas resultam da interseção de dimensões que se sobrepõe:

- Ecológica e Ambiental – meio físico, suporte no território;
- Cultural – valores imateriais e patrimônios culturais;
- Social – distribuição da população, acesso à educação, aos serviços, à infraestrutura, à saúde;
- Econômica – distribuição de renda, trabalho, mão-de-obra;
- Espacial – ocupação do território.

Onde há conflitos e a realidade da ocupação contrasta com a capacidade de suporte, as ações são orientadas seguindo os quesitos:

- Processo participativo da comunidade;
- Irreversibilidade da situação;
- Interesse coletivo em detrimento do individual;
- Legislação e zoneamentos ambientais.

A definição das macrozonas passa pelo conceito de Valor Positivo, que é atribuído à continuidade¹⁶ dos espaços, permitindo a implantação de infra-estrutura e de sistemas de transportes a menor custo, e também à ocupação racional do solo, possibilitando a articulação e integração urbanas.

Foram criadas então, três macrozonas:

- I - Macrozona Urbana;
- II - Macrozona Rural;
- III - Macrozona de Proteção Integral.

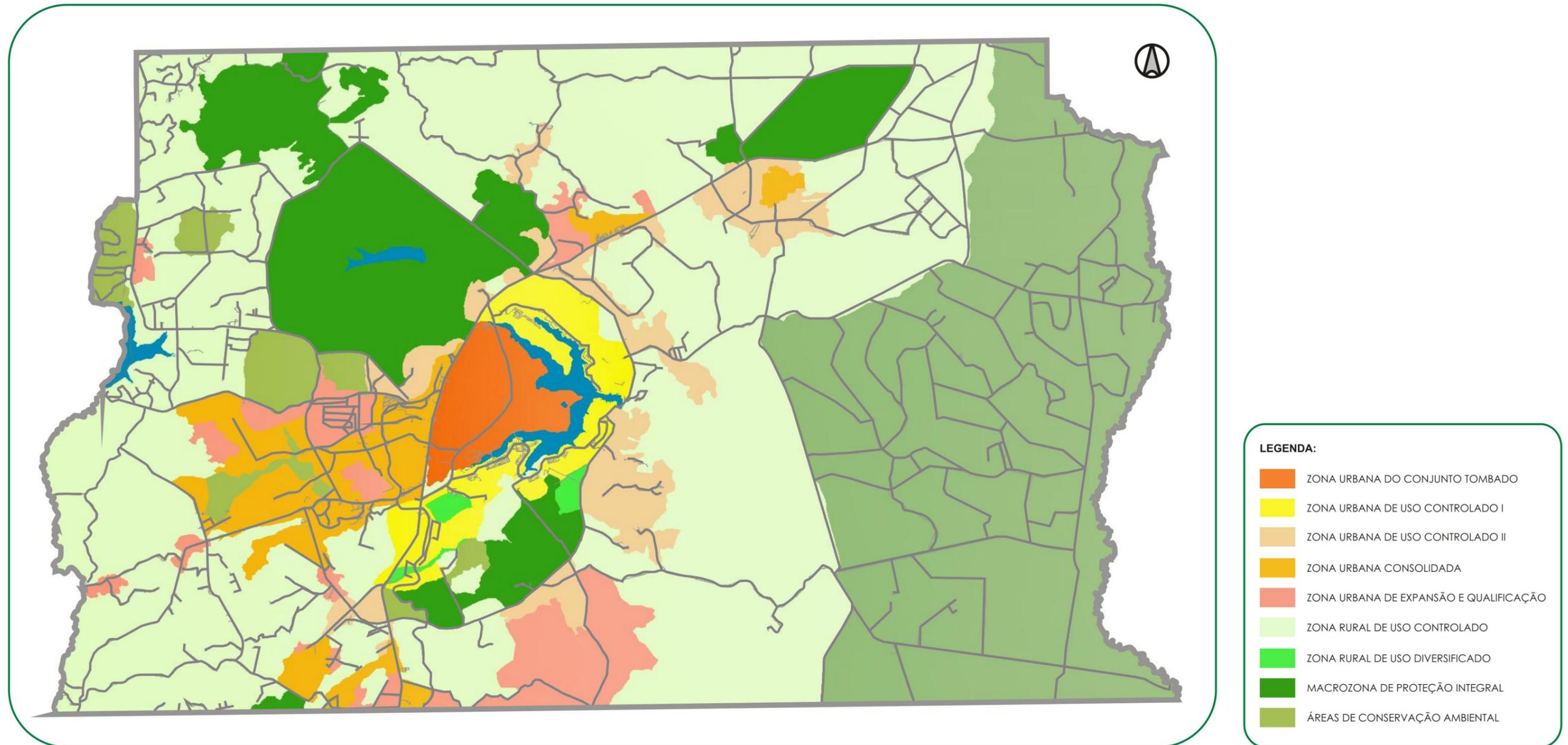
As macrozonas urbanas são divididas nas seguintes zonas:

- I – Zona Urbana do Conjunto Tombado;
- II – Zona Urbana de Uso Controlado I;
- III - Zona Urbana de Uso Controlado II;
- IV – Zona Urbana Consolidada;
- V – Zona Urbana de Expansão e Qualificação;
- VI – Zona de Contenção Urbana.

Na seqüência, o mapa da Figura 42 apresenta o novo zoneamento para o Distrito Federal, segundo a Revisão do PDOT, em análise pela Câmara Legislativa, o

Quadro 4 apresenta a matriz de comparação entre as suas versões 1997 e 2007.

¹⁶ Em termos ambientais, continuidade significa integridade de ecossistemas representativos da fauna e da flora do bioma. No meio rural a continuidade é garantia de permanência da atividade produtiva. No meio urbano ela se relaciona aos padrões de ocupação e renda.



Fonte: Documentos Técnicos do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT, 2007).

Figura 42: Mapa Zoneamento do Distrito Federal – PDOT/2007.

Quadro 4: Matriz comparativa PDOT 1997 e 2007

ITENS	PDOT 1997	PDOT 2007
PRINCÍPIOS	<p>Realizar o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana e rural e o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território, de forma a assegurar o bem-estar de seus habitantes;</p> <p>Atender aos princípios da política urbana e rural contidos no Título VII da Lei Orgânica do Distrito Federal, a qual se dispõe a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantir o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território; ▪ Promover o acesso de todos a condições adequadas de moradia, saneamento básico, transporte, saúde, segurança pública, educação, cultura e lazer, assim como a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização; ▪ Manter a segurança e preservar o patrimônio paisagístico, histórico, urbanístico, arquitetônico, artístico, cultural, considerada a condição de Brasília como Capital Federal e Patrimônio Cultural da Humanidade; ▪ Assegurar a prevalência do interesse coletivo sobre o individual e do interesse público sobre o privado; ▪ Promover o planejamento para a correta expansão das áreas urbanas quer pela formação de novos núcleos, quer pelo adensamento dos já existentes; ▪ Adotar padrões de equipamentos urbanos, comunitários e de estruturas viárias, compatíveis com as condições socioeconômicas do Distrito Federal. 	<p>Garantir o cumprimento da função social da propriedade urbana e rural e a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, como forma de redistribuir os ganhos resultantes de iniciativas públicas para a sociedade, promovendo, assim, a equidade das ações no território;</p> <p>Reconhecer os atributos fundamentais de Brasília como Capital Federal, Centro Regional e Metrópole Nacional em formação e do Conjunto Urbanístico do Plano Piloto de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade;</p> <p>Assegurar a distribuição justa e equilibrada das oportunidades de emprego e renda no Distrito Federal, como forma de reverter o quadro de concentração de riqueza, decorrente do histórico do processo de ocupação e de desenvolvimento econômico do DF, que se traduz na concentração de emprego e de renda na região do Plano Piloto;</p> <p>Promover a gestão compartilhada entre os setores públicos, privados e sociedade civil, envolvendo os municípios limítrofes ao Distrito Federal, de modo a viabilizar a integração das ações de planejamento e gestão do território, diante da concentração, não somente de empregos, mas, também, de serviços e de equipamentos públicos e da redução das oportunidades de moradia para a população de baixa renda no DF;</p> <p>Assegurar a participação da sociedade no planejamento, gestão e controle do território, buscando a co-responsabilidade da população por meio de sua participação nas decisões relacionadas ao planejamento e gestão territorial, como fator de fortalecimento da cidadania;</p> <p>Assegurar o uso sustentável do território, a partir da convergência das dimensões social, econômica e ambiental, com reconhecimento do direito de todos à cidade sustentável e da construção de uma visão sistêmica e integrada do processo de urbanização considerando as dimensões econômica, social, ambiental, cultural e espacial, como forma de mitigar os impactos e as externalidades negativas decorrentes do processo de urbanização para a sociedade.</p>
OBJETIVOS	<p>Romper com a segregação socioespacial e com o desequilíbrio entre as cidades ou núcleos urbanos do Distrito Federal;</p> <p>Ampliar e descentralizar as oportunidades de desenvolvimento das atividades econômicas no território, prevendo espaço para a geração de emprego e renda, priorizando sua localização próxima aos núcleos urbanos;</p> <p>Disseminar no território as oportunidades de desenvolvimento econômico oferecidas pelos avanços científicos e tecnológicos;</p> <p>Ampliar a disponibilidade territorial destinada à produção de habitação que atenda aos diferentes níveis de renda da população;</p> <p>Definir o potencial de uso e ocupação do solo a partir da sustentabilidade do ambiente;</p> <p>Otimizar a ocupação dos espaços e o uso dos equipamentos públicos urbanos e comunitários instalados, bem como a estrutura viária;</p> <p>Promover a integração da ocupação e do uso do solo do território do Distrito Federal com a região do Entorno.</p>	<p>Melhorar a qualidade de vida da população reduzindo desigualdades socioespaciais. Ampliando oportunidades de emprego, com o equilíbrio de sua localização em relação à distribuição da população no território do Distrito Federal;</p> <p>Proteger, recuperar, valorizar e aproveitar as potencialidades do patrimônio cultural do Distrito Federal;</p> <p>Promover a participação da sociedade no planejamento, gestão e controle das políticas de ordenamento territorial;</p> <p>Promover a mobilidade urbana, de modo a garantir a circulação da população por todo território do Distrito Federal;</p> <p>Otimizar e priorizar a ocupação urbana em áreas com infra-estrutura implantada e em vazios urbanos das áreas consolidadas;</p> <p>Integrar as políticas de ordenamento territorial com as demais políticas setoriais, que tenham reflexo no processo de planejamento e gestão do território do Distrito Federal e dos municípios limítrofes;</p> <p>Promover o desenvolvimento de novas centralidades e o desenvolvimento territorial e econômico do Distrito Federal, articulado ao desenvolvimento metropolitano e regional;</p> <p>Valorizar a ordem urbanística como função pública, promovendo a integração dos assentamentos informais passíveis de regularização à cidade legal.</p>

ITENS	PDOT 1997	PDOT 2007
<p>DIRETRIZES SETORIAIS (TRANSPORTES)</p>	<p>TRANSPORTE E MALHA VIÁRIA</p> <p>Adoção de uma rede de transportes integrada nas diversas modalidades, com a definição de eixos estruturais prioritários ao transporte coletivo;</p> <p>Otimização dos investimentos já realizados, viabilizando a implantação do metrô como parte da rede de transportes integrados;</p> <p>Compatibilização da operação dos sistemas de transportes do Distrito Federal com aqueles que atendam a demandas originadas no seu entorno, para a máxima racionalidade na prestação dos serviços e redução dos custos;</p> <p>Compatibilização dos projetos de transportes com o uso e a ocupação do solo, adequando-os ao desenvolvimento urbano e à preservação do meio ambiente.</p>	<p>TRANSPORTE</p> <p>Garantir acessibilidade universal dos usuários ao Sistema de Transporte coletivo;</p> <p>Promover a prioridade para o transporte coletivo e para o transporte não motorizado em relação ao motorizado individual, especialmente na circulação urbana;</p> <p>Universalizar o atendimento, respeitando os direitos e divulgando os deveres dos usuários do Sistema de transporte;</p> <p>Promover a implementação da integração multimodal dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo;</p> <p>Instituir um processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento urbano;</p> <p>Promover a qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, além da modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos de controle, de gestão e de operação dos serviços de transportes;</p> <p>Reconhecer para fins de planejamento integrado a Rede Estrutural de transporte Coletivo.</p> <p>DO SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO</p> <p>Garantir segurança, a fluidez e o conforto na circulação de todos os modos de transporte;</p> <p>Destinar vias ou faixas preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte;</p> <p>Destinar espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infra-estrutura de apoio a todos os modos de transporte;</p> <p>Compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo;</p> <p>Promover a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao Sistema de Transporte;</p> <p>Promover a implantação do sistema viário de forma ambientalmente sustentável;</p> <p>Promover medidas reguladoras para o transporte de cargas pesadas e cargas perigosas na rede viária do Distrito Federal.</p> <p>DA MOBILIDADE</p> <p>Promover um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento;</p> <p>Proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável;</p> <p>Promover formas de racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização do espaço urbano e do Sistema de Transporte.</p>

ITENS	PDOT 1997	PDOT 2007
<p>DIRETRIZES SETORIAIS (SANEAMENTO AMBIENTAL)</p>	<p>SANEAMENTO BÁSICO E AMBIENTAL</p> <p>Melhoria dos padrões de atendimento à população quanto a abastecimento de água, drenagem pluvial, esgotamento sanitário e industrial, coleta, tratamento e disposição final de resíduos sólidos;</p> <p>Adoção de medidas de controle ambiental e de despoluição dos corpos hídricos e definição de novos mananciais para abastecimento de água;</p> <p>Adoção de medidas de defesa ambiental contra a contaminação dos cursos de água por lançamento de esgotos hospitalares, industriais, residenciais e de outras fontes;</p> <p>Adoção de medidas que garantam a implantação dos sistemas de drenagem pluvial, permitindo a infiltração da água no solo;</p> <p>Definição de áreas para transbordo, tratamento, processamento e disposição final de resíduos sólidos, obedecendo às diretrizes e condicionantes ambientais.</p>	<p>SANEAMENTO AMBIENTAL</p> <p>ÁGUA</p> <p>Assegurar à população do Distrito Federal a oferta domiciliar de água para consumo residencial e de outros usos, com regularidade, em quantidade suficiente para atender às necessidades básicas e com qualidade compatível com padrões de potabilidade;</p> <p>Promover e incentivar a proteção e a recuperação das bacias hidrográficas dos mananciais;</p> <p>Promover o uso racional da água, com redução das perdas no sistema de captação, tratamento e distribuição, bem como a minimização dos desperdícios;</p> <p>Definir, a partir do Sistema de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos, novos mananciais para abastecimento de água, considerando a eficiência, a salubridade ambiental, a sustentabilidade ambiental das bacias hidrográficas.</p> <p>ESGOTAMENTO SANITÁRIO</p> <p>Assegurar à população sistema de coleta, tratamento e disposição adequado dos esgotos sanitários, como forma de promover a saúde e a qualidade ambiental;</p> <p>Ampliar, a partir das alternativas vinculadas ao Sistema de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos, os sistemas de coleta, transporte, tratamento e disposição final de esgotos sanitários e industriais, considerando a eficiência, a salubridade ambiental, a sustentabilidade ambiental das bacias hidrográficas e as formas de uso e ocupação do solo indicadas nesta Lei Complementar.</p> <p>RESÍDUOS SÓLIDOS</p> <p>Elaborar o Plano Diretor de Resíduos Sólidos do Distrito Federal;</p> <p>Recuperar áreas degradadas ou contaminadas em razão do manejo inadequado dos resíduos sólidos;</p> <p>Estimular o uso, reuso e reciclagem de resíduos, em especial o reaproveitamento de resíduos inertes da construção civil;</p> <p>Promover a coleta seletiva de resíduos sólidos, garantindo a integração com programas de educação ambiental, de destinação e de reciclagem de resíduos.</p> <p>MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS URBANAS</p> <p>Garantir à população urbana o atendimento adequado por infra-estrutura e por ações de manejo das águas pluviais;</p> <p>Elaborar o Plano Diretor de Drenagem Urbana do Distrito Federal;</p> <p>Incentivar o aproveitamento das águas pluviais;</p>

ITENS	PDOT 1997	PDOT 2007
<p>DIRETRIZES SETORIAIS (DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO)</p>	<p>Exploração das potencialidades e vocações econômicas do território, mediante colaboração e parceria com os Estados e Municípios que integram a região do Entorno;</p> <p>Promoção do desenvolvimento econômico sustentável do Distrito Federal com a instalação de empresas de alto valor agregado e de tecnologia de ponta e as de elevado índice de absorção de mão-de-obra, a conservação e ampliação da infra-estrutura econômica e a utilização de parceria com a iniciativa privada;</p> <p>Atribuição de papel determinante ao setor agropecuário como uma das alternativas para a dinamização da economia local;</p> <p>Incremento do setor terciário na economia do Distrito Federal de forma a atrair investimentos internos e externos, priorizando as microempresas, as pequenas e as médias empresas;</p> <p>Estímulo ao desenvolvimento de projetos compatíveis com as potencialidades turísticas, de lazer, cultura e educação, capazes de irradiar efeitos dinamizadores para toda a região;</p> <p>Incentivo à substituição da prática da monocultura por práticas mais diversificadas, que possibilitem maior geração de empregos.</p>	<p>Delimitar as Áreas Econômicas para promoção do desenvolvimento e implementação da política de desenvolvimento econômico do Distrito Federal;</p> <p>Promover ações integradas mediante articulação técnica, política e financeira entre agentes públicos e privados;</p> <p>Fomentar a implantação de centros de negócios e pólos de atividades econômicas que fortaleçam a posição do Distrito Federal no cenário econômico regional e nacional;</p> <p>Promover a diversificação de atividades econômicas em áreas já instituídas como forma de ampliar a geração de trabalho e renda;</p> <p>Incentivar a produção industrial não poluente com ênfase nas atividades intensivas do conhecimento e de inovação tecnológica;</p> <p>Promover a instalação de empreendimentos de grande porte nos eixos de articulação e de integração com os municípios limítrofes do Distrito Federal;</p> <p>Revitalizar e renovar as áreas comerciais e industriais em processo de decadência ou de degradação prevendo, onde couber, a flexibilização de usos e atividades;</p> <p>Qualificar as áreas que exercem o papel de centralidades urbanas como pólos de geração de trabalho e renda;</p> <p>Adotar o uso misto, quando compatível, como forma de consolidação e potencialização do desenvolvimento econômico e melhoria da escala de aproveitamento da infra-estrutura instalada e da relação entre a oferta de empregos e moradia.</p>
<p>DIRETRIZES SETORIAIS (ASSENTAMENTO HUMANO, HABITAÇÃO E EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO)</p>	<p>ASSENTAMENTOS HUMANOS E HABITAÇÃO</p> <p>Estabelecimento de normas próprias de uso e ocupação do solo, simplificando as regras relativas aos parâmetros urbanísticos e de edificação nas áreas de loteamentos expressamente declaradas de interesse social pelo Poder Executivo;</p> <p>Ocupação preferencial de vazios urbanos e áreas intersticiais urbanas, mediante a produção de lotes ou conjuntos habitacionais, respeitadas as restrições ambientais, em especial quanto ao abastecimento de água e esgotamento sanitário.</p>	<p>HABITAÇÃO</p> <p>Facilitar acesso à moradia, compatibilizando a demanda por faixas de renda com os projetos urbanísticos e habitacionais existentes e futuros;</p> <p>Viabilizar o aumento de áreas destinadas a programas e projetos habitacionais, preferencialmente em áreas urbanas já consolidadas e em consolidação, evitando novos assentamentos em áreas distantes,</p> <p>Estimular a participação da iniciativa privada na produção de moradias para todas as faixas de renda;</p> <p>Promover a regularização fundiária dos assentamentos habitacionais não registrados em cartório, criados pelo Governo do Distrito Federal.</p> <p>EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO (estabelecimentos onde são prestados os serviços de educação segurança, lazer, esporte e afins): garantir a conservação e restauração dos existentes.</p> <p>Para a implantação de novos equipamentos deverá ser garantidas a acessibilidade viária e a acessibilidade ao transporte público coletivo. Os equipamentos deverão estar localizados na proximidade das vias capazes de suportar o fluxo de veículos derivados de suas atividades, e na proximidade dos estacionamentos.</p>

ITENS	PDOT 1997	PDOT 2007
DIRETRIZES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	<p>Os Planos Diretores Locais - PDL, previstos no Título VII da Lei Orgânica do Distrito Federal, definem as diretrizes de uso e ocupação do solo para cada região administrativa.</p> <p>Nas áreas de loteamentos de interesse social, o Poder Executivo do Distrito Federal pode estabelecer normas próprias de uso e ocupação do solo, simplificando as regras relativas aos parâmetros urbanísticos e de edificação.</p>	<p>Estabelecer áreas urbanizadas mais compactas no território e urbanizar ao longo das principais infra-estruturas de conexão, aumentando as densidades demográficas ao longo da rede viária estrutural;</p> <p>Evitar a segregação de usos, promovendo a sua flexibilização, de modo a reduzir os deslocamentos e equilibrar a distribuição dos locais de emprego e trabalho no Distrito Federal;</p> <p>Promover a integração dos parcelamentos residenciais distribuídos de forma dispersa e fragmentada no território entre si e com os núcleos urbanos consolidados vizinhos;</p> <p>Estimular a ocupação dos vazios residuais das áreas urbanizadas dotadas de serviços, infra-estrutura e equipamentos, preferencialmente à criação de novas áreas urbanas, de forma a otimizar a capacidade da infra-estrutura instalada e reduzir os custos de urbanização, observadas as condicionantes ambientais do território;</p> <p>Possibilitar a ocorrência de tipologias arquitetônicas diferenciadas e facilitar a adaptação das edificações para novos usos;</p> <p>Ficam definidos parâmetros básicos da ocupação do solo urbano:</p> <ul style="list-style-type: none"> I – Densidade Demográfica II – Coeficiente de Aproveitamento III – Percentual mínimo de equipamentos urbanos e comunitários, espaços livres de uso público para novos parcelamentos.
DIRETRIZES DO DESENVOLVIMENTO RURAL	<p>Não existem diretrizes.</p>	<p>Implantar políticas agrícolas e sociais para promoção da permanência do homem no campo e melhoria da qualidade de vida da população.</p> <p>Incentivar o desenvolvimento de cadeias produtivas e fortalecimento das organizações sociais, além de incentivar a extensão rural e capacitação tecnológica.</p> <p>Incentivar alternativas de trabalho em comunidades rurais, melhorando também as condições de comercialização da produção, entre outros.</p>
DA INTEGRAÇÃO COM OS MUNICÍPIOS LIMÍTROFES	<p>Não existem diretrizes.</p>	<p>O desenvolvimento integrado dependerá de planos, programas e projetos conjuntos, firmados entre o Governo Federal e as prefeituras, a partir de consórcios públicos que atuarão na prestação de serviços, compra de bens, produtos e equipamentos, entre outros.</p> <p>Será prioritária a ação sobre as cidades de Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Planaltina de Goiás, e sobre a bacia do Ribeirão Alagado, contribuinte do reservatório de Corumbá IV.</p>

ITENS	PDOT 1997	PDOT 2007
<p>ESTRATÉGIAS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL</p>	<p>Promover a constituição de um centro urbano de caráter regional, articulando atividades diversificadas na confluência das cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia e estimulando a instalação de atividades do setor terciário;</p> <p>Ordenar a ocupação territorial no eixo oeste/sudoeste - Guará, Riacho Fundo, Núcleo Bandeirante, Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Gama e Santa Maria;</p> <p>Reforçar a autonomia de cada cidade, configurando centros locais;</p> <p>Ocupar e adensar as áreas já urbanizadas do Distrito Federal;</p> <p>Promover a implantação de novas atividades econômicas, preferencialmente no eixo oeste/sudoeste, flexibilizando seus usos de acordo com as diretrizes fixadas nos Planos Diretores Locais e no Zoneamento Ecológico-Econômico.</p> <p>Consolidar a ocupação dos núcleos urbanos de Sobradinho, Planaltina, Paranoá, Candangolândia, Cruzeiro e Setores de Habitação Individual Sul e Norte - SHIS e SHIN.</p> <p>Restringir a ocupação urbana nas áreas consideradas sensíveis do ponto de vista ambiental e de saneamento nas localidades de Brazlândia, de São Sebastião, dos núcleos urbanos isolados e nas áreas com incidência de parcelamentos nas bacias do Rio São Bartolomeu, do Lago Paranoá e do Rio Maranhão;</p> <p>Estabelecer uma política urbana a ser integrada com as cidades conurbadas do Entorno, especialmente no que se refere a transportes, gestão dos recursos hídricos, tratamento de resíduos, controle ambiental, parcelamento do solo e implantação de áreas de desenvolvimento econômico;</p> <p>Manter a destinação para atividades econômicas das áreas constantes do Plano Diretor de Áreas Econômicas – PDAE.</p>	<p>As estratégias para ordenamento territorial proposto são:</p> <p>I - Dinamização de espaços urbanos – configuração de novas centralidades de forma a reduzir a segregação socioespacial e de estabelecer relações com os municípios limítrofes. Estímulo ao uso diversificado do solo e implantando centros de trabalho e renda, melhorando os padrões de mobilidade e acessibilidade. Estas intervenções serão prioritárias nas Áreas de Dinamização.</p> <p>II – Revitalização de conjuntos urbanos – adequação da dinâmica urbana à estrutura físico-espacial do objeto de preservação, combatendo causas de degradação crônica do patrimônio ambiental urbano.</p> <p>III – Estruturação viária – melhoria da acessibilidade das áreas consolidadas do Distrito Federal para melhor aproveitamento da infra-estrutura instalada, pela revisão do desenho viário, execução de novos trechos, e melhorias nas vias; modificação na hierarquia viária e articulação de áreas urbanas.</p> <p>IV – Regularização fundiária – adequação dos assentamentos informais, garantindo direito a moradia, pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana, e o direito ao meio ambiente ecologicamente adequado. Para fins de regularização serão considerados três tipos de assentamento: o parcelamento urbano isolado, instalado originalmente em zona rural; áreas de regularização, adotando o critério de proximidade, faixa de renda, e similaridades urbanas e ambientais; e setores habitacionais de regularização, onde ocorre a agregação de áreas de regularização e áreas não parceladas.</p> <p>V – Oferta de áreas habitacionais - aumento da oferta de áreas em diferentes partes do território, preferencialmente próximas aos núcleos urbanos consolidados e aos principais corredores de transporte. Urbanização de novos núcleos e otimização de localidades urbanas com infra-estrutura subutilizada, com vazios residuais</p> <p>VI – Implantação de pólos multifuncionais – fomento às subcentralidades no território. Os pólos serão implantados em um raio de 600m dos terminais de integração e da Rede Estrutural de transporte Coletivo. Estes Pólos devem abrigar ofertas de emprego, comércio e serviços, lazer, esporte, cultura e moradia para diferentes faixas de renda.</p> <p>VII – Integração ambiental do território – promoção da integração e articulação entre espaços naturais e construídos, favorecendo o fluxo biótico e a manutenção dos aspectos funcionais dos ecossistemas naturais e construídos, assegurando a biodiversidade local e qualidade de vida.</p>

ITENS	PDOT 1997	PDOT 2007
ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO	<p>Macrozoneamento</p> <p>I- Zona Urbana de Dinamização: compreende a área já urbanizada e aquela que será urbanizada como de expansão urbana prioritária.</p> <p>II - Zona Urbana de Consolidação: é aquela na qual a ocupação deve considerar as restrições estabelecidas para as áreas de preservação do conjunto urbanístico do Plano Piloto de Brasília, das peculiaridades ambientais das Áreas de Proteção Ambiental do Lago Paranoá e das Bacias Gama e Cabeça de Veado, e de saneamento para as áreas de Sobradinho, Planaltina e as circunscritas na Bacia do Lago Paranoá.</p> <p>III - Zona Urbana de Uso Controlado: é aquela de uso predominantemente habitacional, de baixa densidade, sujeita a critérios específicos de ocupação, na qual se desestimulará a expansão do uso urbano em razão, principalmente, de restrições ambientais.</p> <p>IV - Zona Rural de Dinamização: é aquela com atividade agropecuária consolidada, na qual serão incentivados usos intensivos e a verticalização da produção.</p> <p>V - Zona Rural de Uso Diversificado: é aquela na qual poderá ser permitida, além do uso agropecuário, a instalação de atividades agroindustriais e de lazer.</p> <p>VI - Zona Rural de Uso Controlado: é aquela com atividade agropecuária consolidada que, em função da necessidade de preservação de seus mananciais e de seu grau de sensibilidade ambiental, terá seu uso restringido.</p> <p>VII - Zona de Conservação Ambiental: é definida pelo seu caráter de intangibilidade.</p>	<p>Macrozoneamento</p> <ol style="list-style-type: none"> Macrozona Urbana – destinada às atividades dos setores secundário e terciário, não excluído o setor primário. Macrozona Rural – destinada às atividades do setor primário, deverá contribuir para uma dinâmica de espaços rurais multifuncionais. Macrozona de Proteção Integral – destinada à preservação da natureza sendo permitido apenas o uso indireto dos recursos naturais. <p>A Macrozona Urbana é dividida nas seguintes zonas:</p> <p>I – Zona Urbana do Conjunto Tombado - compreende áreas predominantemente residenciais de média densidade demográfica, correspondendo à área do conjunto urbano do Plano Piloto de Brasília e demais áreas incorporadas.</p> <p>II – Zona Urbana de Uso Controlado I – composta por áreas predominantemente residenciais de baixa densidade demográfica, com enclaves de média e alta densidades, inseridas em sua maior parte na Área de Proteção Ambiental das bacias do Gama e Cabeça de Veado.</p> <p>III - Zona Urbana de Uso Controlado II – é composta de áreas de baixa densidade demográfica, com enclaves de alta densidade, sujeita a restrições impostas por sua sensibilidade ambiental e pela proteção de mananciais destinados ao abastecimento de água.</p> <p>IV – Zona Urbana Consolidada – é composta por áreas urbanizadas ou em processo de urbanização de baixa, média e alta densidades demográficas. Nestas devem ser desenvolvidas dinâmicas internas que favoreçam a integração com áreas vizinhas, promovendo o uso diversificado, otimizando o transporte público e oferta de empregos.</p> <p>V – Zona Urbana de Expansão e Qualificação – são áreas propensas à ocupação urbana, predominantemente habitacional e que possuem relação direta com áreas já implantadas. Devem ser planejadas e ordenadas para articulação da malha urbana com as demais localidades.</p> <p>VI – Zona de Contenção Urbana – compreende áreas em fronteiras com as rurais, caracterizadas por ocupação habitacional de densidade demográfica muito baixa, criando uma zona de amortecimento entre o uso urbano mais intenso e a Zona Rural de Uso Controlado.</p> <p>A Macrozona Rural é dividida em:</p> <p>I – Zona Rural de Uso Diversificado – é aquela com atividade agropecuária consolidada, com predomínio da agricultura comercial.</p> <p>II – Zona Urbana de Uso Controlado – é composta predominantemente por atividades agropastoris, de subsistência e comercial, sujeita a restrições devido à sensibilidade ambiental e proteção de mananciais.</p> <p>As Macrozonas Urbanas e Rurais devem respeitar a legislação ambiental, de recursos hídricos e as diretrizes de ocupação territorial.</p> <p>A Macrozona de Proteção Integral é composta por:</p> <p>I – Parque Nacional de Brasília; II – Estação Ecológica de Águas Emendadas; III - Estação Ecológica do Jardim Botânico de Brasília; IV – Reserva Ecológica do IBGE; V – Reserva Ecológica do Gama; VI – Reserva Ecológica do Guará; VII – Reserva Ecológica do Contagem; VIII – Reserva Ecológica do Descoberto; IX – Reserva Ecológica do Lago Paranoá; X – Estação Ecológica da UnB – Áreas de Relevante Interesse Ecológico dos córregos Capetinga e Taquara;</p>

ITENS	PDOT 1997	PDOT 2007
<p>DAS ÁREAS DE DIRETRIZES ESPECIAIS</p>	<p>Área Especial de Proteção</p> <p>É aquela que apresenta situações diversas de proteção e fragilidade ambientais e se divide em:</p> <p>I - Áreas de Proteção de Mananciais; II - Áreas Rurais Remanescentes; III - Áreas com Restrições Físico-Ambientais; IV - Áreas de Lazer Ecológico.</p> <p>Área de Monitoramento Prioritário</p> <p>São as áreas da Zona Urbana de Uso Controlado e da Zona Rural de Uso Controlado.</p> <p>Da Área do Centro Regional</p> <p>Situada na Zona Urbana de Dinamização, deverá ser um marco simbólico e referência espacial de uma Brasília contemporânea, equilibrando e compartilhando com o Plano Piloto suas funções de centralidade regional.</p>	<p>Área de Proteção de Mananciais (APM) - são porções do território que apresentam situações de proteção em função da captação de água para o abastecimento público.</p> <p>Área de Interesse Ambiental – corresponde a determinadas unidades de conservação de uso sustentável constituídas no Distrito Federal e aos equipamentos públicos do Jardim botânico e Jardim Zoológico.</p>
<p>INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL URBANO</p>	<p>1 - Planos Diretores Locais 2 - Parcelamento do Solo Urbano</p>	<p>I – Do Planejamento territorial e urbano</p> <p>a) Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal; b) Lei de Uso e Ocupação do Solo; c) Planos de Desenvolvimento Local; d) Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília; e) Legislação sobre parcelamento do solo; f) Legislação edilícia e de posturas; g) Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal; h) Plano de Desenvolvimento Habitacional e demais programas de habitação; i) Planos de desenvolvimento econômico e social; j) Planos de desenvolvimento territorial para integração das atividades rurais; k) Planos, programas e projetos setoriais; l) Estudos urbanísticos e ambientais; m) Zoneamento ecológico-econômico, zoneamento ambiental, planos de manejo de unidades de conservação e estudos de impacto ambiental; n) Estudo de impacto de vizinhança.</p>

<p>INSTRUMENTOS JURÍDICOS E TRIBUTÁRIOS</p>	<p>JURÍDICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumprimento da Função Social da Propriedade; • Outorga Onerosa do Direito de Construir; • Outorga Onerosa da Alteração de Uso. 	<p>JURÍDICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desapropriação, desafetação ou doação; • Servidão administrativa; • Limitações administrativas; • Tombamento de bens ou de conjuntos urbanos; • Instituição de zonas especiais de interesse social referidas, nesta Lei Complementar, como Áreas de Regularização de Interesse Social, no caso de regularização fundiária, e como Área Especial de Interesse Social, no caso de novas áreas urbanas; • Concessão de uso; • Concessão de direito real de uso; • Concessão de uso especial para fins de moradia; • Arrendamento; • Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; • Usucapião especial de imóvel urbano; • Direito de superfície; • Retrovenda; • Locação; • Direito de preempção; • Alienação; • Outorga onerosa do direito de construir; • Outorga onerosa de alteração de uso; • Transferência do direito de construir; • Operações urbanas consorciadas; • Consórcio imobiliário; • Urbanizador social; • Regularizador social. <p>TRIBUTÁRIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Imposto predial e territorial urbano progressivo; • Contribuição de melhoria decorrente de obras públicas; • Incentivos e benefícios fiscais e financeiros.
<p>OBSERVAÇÕES</p>	<p>Os PDLs complementarão o PDOT quanto aos princípios de parcelamento do solo urbano, definindo normas e diretrizes para tal. Os procedimentos de aprovação, licenciamento e registro de parcelamentos do solo deverão ser submetidos a ele.</p>	<p>O Estatuto da Cidade define que a abrangência dos Planos Diretores deve ser estendida a todo território, incluindo área urbana e rural. Logo, os PDLs não atendem a estas exigências por se referirem apenas à área urbana.</p> <p>Os atuais PDLs integrarão os Planos de Ação Local, desenvolvidos para permitir a definição e planificação de obras públicas, resultando em estratégias de ação, diretrizes e projetos. Todo o conteúdo dos antigos PDLs será absorvido pelo novo Sistema Legislativo de Desenvolvimento Urbano e Territorial – SIDUT.</p>

Fonte: Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 1997 (PDOT/1997) e Minuta de Projeto de Lei do Plano Diretor de Ordenamento Territorial 2007 (PDOT/2007).

7 MUNICÍPIOS DO ENTORNO DO DISTRITO FEDERAL

Este item apresenta os 8 municípios do Entorno que compõem a área de abrangência do PDTU/DF. Os municípios foram agrupados em: Entorno Sul (Luziânia, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Novo Gama), Entorno Norte (Formosa e Planaltina/GO) e Entorno Oeste (Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas de Goiás). Utilizando os dados sócio-econômicos apresentados no Relatório de Andamento 1 e dados complementares obtidos junto às prefeituras dos municípios, buscou-se traçar um perfil da ocupação atual de cada município e suas expectativas futuras de gestão do território, explícitas nos Planos Diretores e Leis de Uso e Ocupação do Solo, entre outros documentos.

7.1 Entorno Sul

O Entorno Sul é constituído por quatro municípios de Goiás: Cidade Ocidental, Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Luziânia, representados na Fonte: Execução própria da Consultora.

Estas cidades seguem o vetor de crescimento sul, que tem origem no Plano Piloto na Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA, em direção à saída sul através da BR 040. Este vetor de crescimento é o mais antigo do Distrito Federal além de ser a principal ligação de Brasília com as principais capitais brasileiras.

O território do Entorno Sul pertencia apenas ao município de Luziânia, as outras três cidades têm história de formação e emancipação mais recentes, sendo todas elas desmembradas de Luziânia nas décadas de 1980 e 1990. A formação destes municípios coincide com a valorização da terra no Distrito Federal, que expulsou grande parcela da população da periferia de Brasília para o Entorno, aonde, com preços mais acessíveis, o setor habitacional vinha se desenvolvendo sem as restrições do Distrito Federal.

A Tabela 3 apresenta a população dos 4 municípios do Entorno Sul que fazem parte da área de abrangência do PDTU/DF, para os períodos 2000, 2004 e 2007. Os dados de 2000 referem-se a resultados do respectivo Censo do IBGE, os de 2004 às projeções dos Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno e os dados de 2007 estão relacionados à contagem populacional realizada naquele ano, também pelo IBGE. Apresenta-se ainda, o crescimento populacional do período de 2000 a 2004.

Tabela 3: População e Taxa de Crescimento Anual para as Cidades do Entorno

Cidades	Censo 2000	Projeção 2004	TCA 2000/2004	Contagem Populacional 2007
Novo Gama	74.380	89.694	4,896	83.599
Valparaíso de Goiás	94.856	115.032	5,047	114.450
Cidade Ocidental	40.377	46.209	3,505	48.589
Luziânia(1)	141.082	173.138	5,367	196.046

(1) Utilizada a projeção de população para 2004 em relação ao nº. de pessoas por domicílio médio do Entorno, 3,68.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

O Entorno Sul apresenta no ano de 2007 um total de 442.684 habitantes, o que representa cerca de 56% da população total das 8 cidades do Entorno (796.777 habitantes) que fazem parte da área de abrangência do PDTU/DF.

A Tabela 4 apresenta o crescimento populacional entre os anos de 2000 e 2007, e a Tabela 5 a projeção populacional para os anos de 2010, 2020 e 2030 relativos aos municípios do Entorno Sul.

Tabela 4: Crescimento Populacional no Entorno para o Período de 2000 a 2007

Localidade	2000	2007	Taxa do período	Taxa a.a.
Novo Gama	73.026	83.599	14,48%	3,44%
Valparaíso de Goiás	94.856	114.450	20,66%	4,81%
Cidade Ocidental	34.465	48.589	40,98%	8,97%
Luziânia	141.082	196.046	38,96%	8,57%
Total	343.429	442.684	115,08%	25,79%

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Tabela 5: Projeção Populacional para o Entorno Sul – anos de 2006, 2010 e 2030.

Localidade	2006	2010	2020	2030
Novo Gama	94.235	103.572	132.735	151.878
Valparaíso de Goiás	123.124	132.255	171.615	197.855
Cidade Ocidental	41.564	44.143	54.111	60.419
Luziânia	187.282	219.093	324.312	480.061

Fonte: Cenários Territoriais e Demográficos do Distrito Federal e Entorno (Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, 2004).

Observa-se que a Cidade Ocidental cresceu a uma taxa anual de 8,97% no período entre 2000/2007, ou seja, apresentou crescimento populacional maior do que o das outras cidades do Entorno Sul para o período. Mesmo com taxa de crescimento anual de 3,44%, menor das quatro cidades, Novo Gama ainda apresenta taxa de crescimento anual maior do que a média nacional, que é de 0,60% ao ano.

Segundo as projeções populacionais identificadas pelos Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno, espera-se, para o ano de 2020, uma população no Entorno Sul de 682.773 habitantes.

A seguir é apresentado o número de habitantes por domicílio para os 4 municípios no ano de 2004.

Tabela 6: Domicílios por localidade do Entorno Sul em 2004.

Municípios do Entorno	Habitantes por Domicílio	Nº de Domicílios
Novo Gama	3,78	22.099
Valparaíso de Goiás	3,83	29.878
Cidade Ocidental	4,76	10203
Luziânia	3,85	50.922

Fonte: Cenários Territoriais e Demográficos do Distrito Federal e Entorno (Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, 2004).

A Cidade Ocidental apresenta o menor número de domicílios e o maior número de habitantes por domicílio do Entorno Sul. A média de habitantes por domicílio para os municípios do Entorno Sul (4,05) apresenta um valor acima da média nacional (3,4).

Na Tabela 7 e no Gráfico 2 são apresentados os PIB Per capita e o PIB corrente para os municípios do Entorno Sul em 2005.

Tabela 7: PIB Per Capita e PIB Corrente nas cidades do Entorno

Município	PIB Per Capita	PIB Corrente
Cidade Ocidental	3,29	156.168
Luziânia	7,66	1.380.833
Novo Gama	2,46	228.737
Valparaíso de Goiás	3,16	377.154
Total	16,57	2.142.892

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2005.

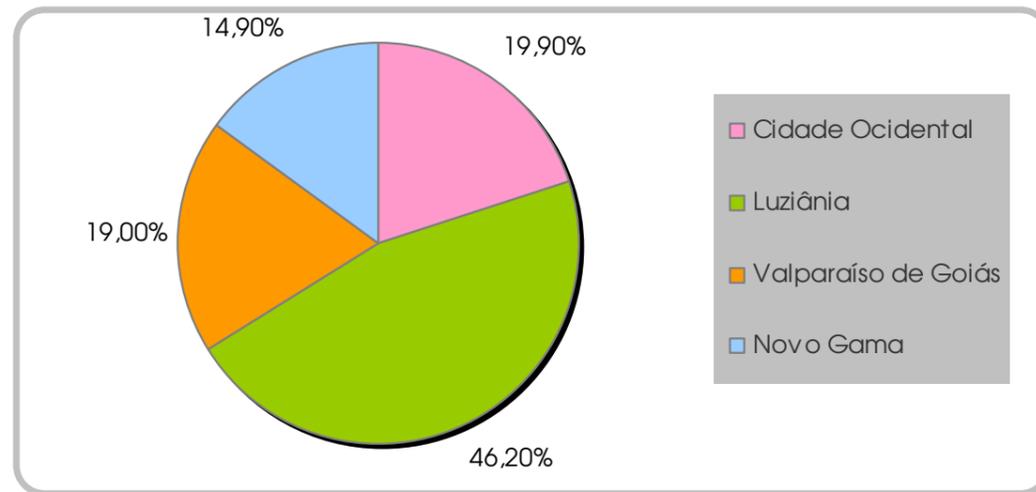
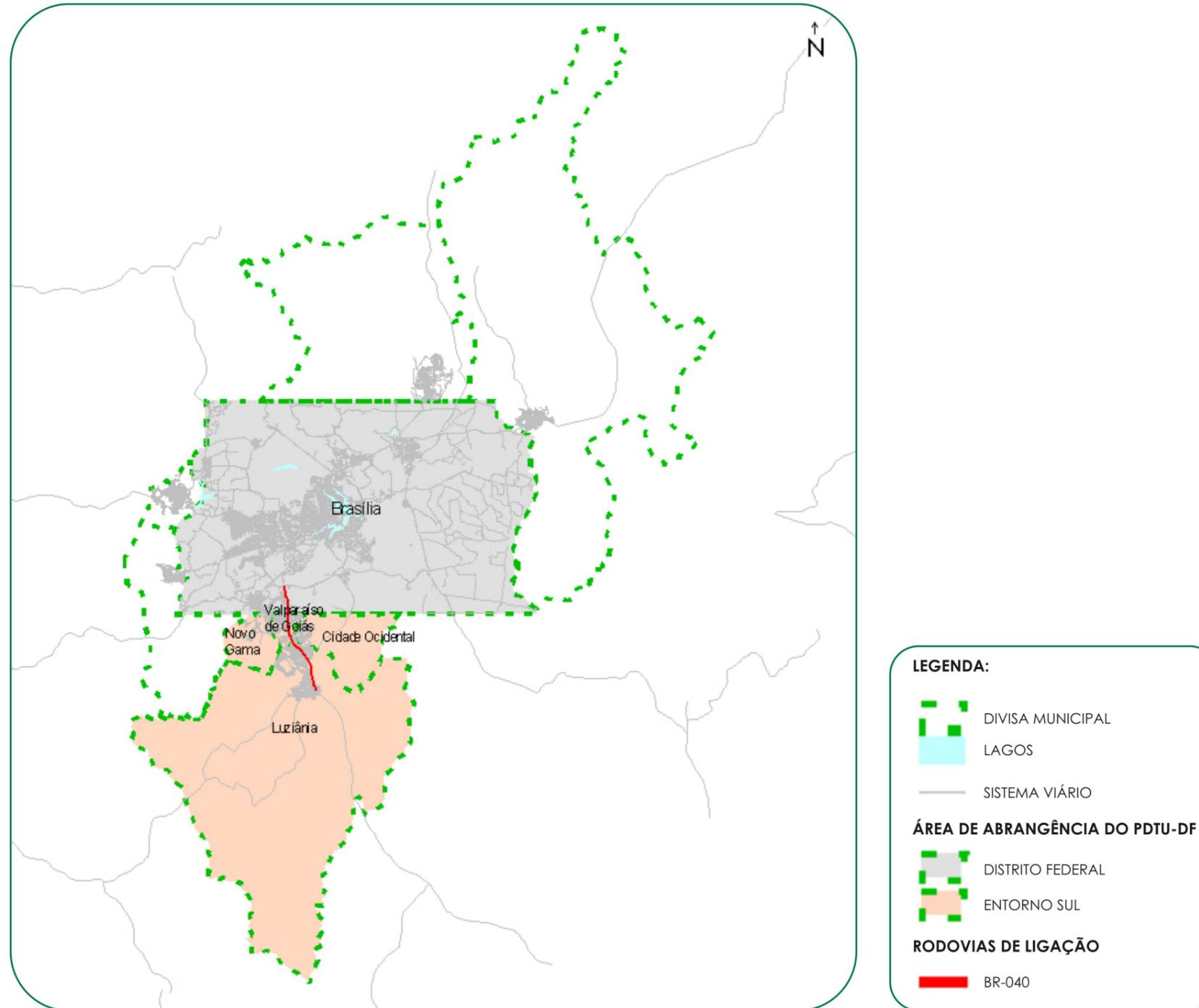


Gráfico 2: PIB Per Capita nas Cidades do Entorno

Cabe dar destaque para os valores atribuídos a Luziânia, entendendo seu elevado nível de consolidação e dinâmica própria. Enquanto Cidade Ocidental e Novo Gama apresentam valores bem mais baixos, o que demonstra uma economia ainda em consolidação e uma certa dependência destas cidades em relação ao Distrito Federal.



Fonte: Execução própria da Consultora.

Figura 43: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Sul

7.1.1 Valparaíso de Goiás

O município de Valparaíso de Goiás localiza-se próximo à divisa do Distrito Federal, e dista 35 km de Brasília, conforme a Figura 44. O acesso à cidade é feito pela BR-040. O município possui uma superfície de 60,10 km² e faz limite, ao norte com o Distrito Federal, a sul com o município de Luziânia, a leste com a Cidade Ocidental e a oeste com Novo Gama. A hidrografia marca o limite entre os municípios vizinhos: o Ribeirão Santa Maria define os limites entre Valparaíso de Goiás e Novo Gama, o Ribeirão Saia Velha divide o território com a Cidade Ocidental e o Córrego Taveira faz limite com o município de Luziânia. O Mapa da Figura 44 apresenta o perímetro urbano do município de Valparaíso de Goiás.

A BR-040 divide a cidade em Valparaíso I e Valparaíso II. A cidade possui várias centralidades e vias comerciais em virtude da divisão físico-espacial ocasionada pela BR 040 e pela linha férrea, o que dificulta a integração e a circulação interna no município. Existe apenas uma passarela para a travessia com segurança sobre a BR-040, pouco utilizada pelos pedestres.

Valparaíso de Goiás surgiu em função de Brasília. O município teve início em 19 de abril de 1979 quando o prefeito de Luziânia, Walter José Rodrigues, inaugurou o pequeno Núcleo Habitacional Valparaíso I. O mais novo Núcleo Habitacional de Luziânia contava com apenas 864 casas, uma escola estadual e o prédio da administração regional. O Núcleo Residencial, construído pela Encol, começou com muitos problemas: não havia comércio, a falta de água era freqüente e só havia transporte coletivo na BR-040.

Valparaíso de Goiás foi elevado à categoria de município pela Lei Estadual nº 12.667, de 18-07-1995, sendo então desmembrada de Luziânia.

A economia do município se destaca pelo papel do setor secundário. A cidade, segundo dados de diagnóstico setorial desenvolvido pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI Goiás, possui um agrupamento industrial composto por mais de 100 empresas do segmento de móveis. Valparaíso de Goiás, além disso, faz margem com o porto seco do Distrito Federal, local de grande densidade industrial que tem o objetivo de atrair grandes empresas.

Existe no município a Minuta do Projeto de Lei para a implantação de Plano Diretor, este se baseia nos princípios do desenvolvimento sustentável para, de maneira sistêmica e integrada, promover a melhoria da qualidade de vida da comunidade.

O município conta com uma Legislação Urbanística Básica – LUB, constituída pela Lei de Perímetro Urbano, Lei de Parcelamento, Uso e ocupação do Solo, Código de Obras e Código de Posturas.

São princípios fundamentais do Plano Diretor de Valparaíso de Goiás entre outros:

- A garantia de desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade;
- A Preservação do meio ambiente natural e cultural do Município;
- Buscar a igualdade e justiça social;

- O desenvolvimento sustentável;
- A participação popular no processo de planejamento.

O Plano Diretor é o instrumento legal que garante que Poder Público intervirá no direito da propriedade urbana visando o interesse coletivo, para, entre outras coisas, condicionar a densidade populacional, gerar recursos para abastecimento de infraestrutura e de serviços públicos promovendo o aproveitamento racional do espaço urbano, respeitando os padrões urbanísticos específicos. Deverá também intervir na utilização do solo para proteção do meio ambiente e valorização do Patrimônio Cultural.

As diretrizes para o desenvolvimento sustentável são, em termos gerais:

- Ordenar o crescimento do Município em seus aspectos físicos, econômicos, sociais e culturais;
- Racionalizar o uso do solo no território, promovendo justa distribuição de infra-estrutura e dos serviços públicos;
- Promover a urbanização e a regularização fundiária;
- Incentivar a participação da comunidade;
- Criar Zonas Especiais de Interesse Social, Zonas de Proteção Ambiental e Zonas Especiais de Interesse Urbano Ambiental;
- Promover saneamento básico, pavimentação e Habitação;
- Integrar os diversos bairros e núcleos do município;
- Definir o sistema de transporte público, visando a integração municipal;
- Promover o adensamento planejado das Zonas de Uso Misto;
- Prever a aplicação dos instrumentos de política urbana previstos no estatuto da Cidade.

O plano prevê ainda o desenvolvimento das dimensões sócio-cultural, econômica, geoambiental, institucional.

O Poder Executivo deverá elaborar o Plano Diretor de Drenagem de Águas Pluviais, o Programa de Regularização Fundiária, Programa de Recuperação de Nascentes e Plano Diretor Viário, entre outros.

As diretrizes para a política urbana e da legislação urbanística básica são:

- Priorização da busca pelo desenvolvimento sustentável, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as gerações atual e futuras;
- Estancamento do processo desordenado de parcelamento do solo;

- Promoção da integração entre os municípios limítrofes, pertencentes à Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal – RIDE;
- Criação e implantação do Conselho da Cidade ou equivalente, o qual deverá buscar a implantação e a consolidação de uma gestão urbana democrática e participativa;
- Aprovação, implantação, acompanhamento e fiscalização da aplicação da Lei Urbanística Básica - LUB;
- Localização dos equipamentos de consumo coletivo, tais como escolas, postos de saúde e hospitais, considerando a demanda instalada e a proximidade à população atendida;
- Elaboração, adoção e implantação dos instrumentos, mecanismos e práticas de planejamento previstas no Plano Diretor, notadamente aqueles voltados para melhorar a infra-estrutura urbana, especialmente no que tange aos serviços de transporte, de saneamento básico, à drenagem pluvial e ao tratamento dos resíduos sólidos, visando à universalização do atendimento;
- Estruturação e implantação de uma política habitacional;
- Estruturação e implantação de um programa de regularização fundiária urbana;
- Adoção da hierarquização de vias urbanas a partir do que dispõe a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, de forma a permitir condições de acessibilidade e mobilidade a todas as regiões da cidade e do Município;
- Adoção de parâmetros urbanísticos compatíveis na definição do macrozoneamento municipal e urbano, tendo em vista a conurbação, a inter-relação e a complementaridade dos municípios limítrofes pertencentes à RIDE;
- Preservação, recuperação e valorização do Patrimônio Cultural;
- Preservação, recuperação e valorização do Patrimônio Natural e Ambiental;

O ordenamento do território do Município se dá por meio do macrozoneamento e tem por objetivos:

- Estimular a ocupação do solo de acordo com as especificidades das diferentes porções do território municipal;
- Manter a diversidade e a dinâmica dos espaços urbanos;
- Promover a integração de áreas urbanas;
- Controlar a expansão urbana e a ocupação do solo;

- Elevar a qualidade ambiental;
- Preservar e recuperar elementos constituintes do Patrimônio Cultural local.

A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo deverá definir:

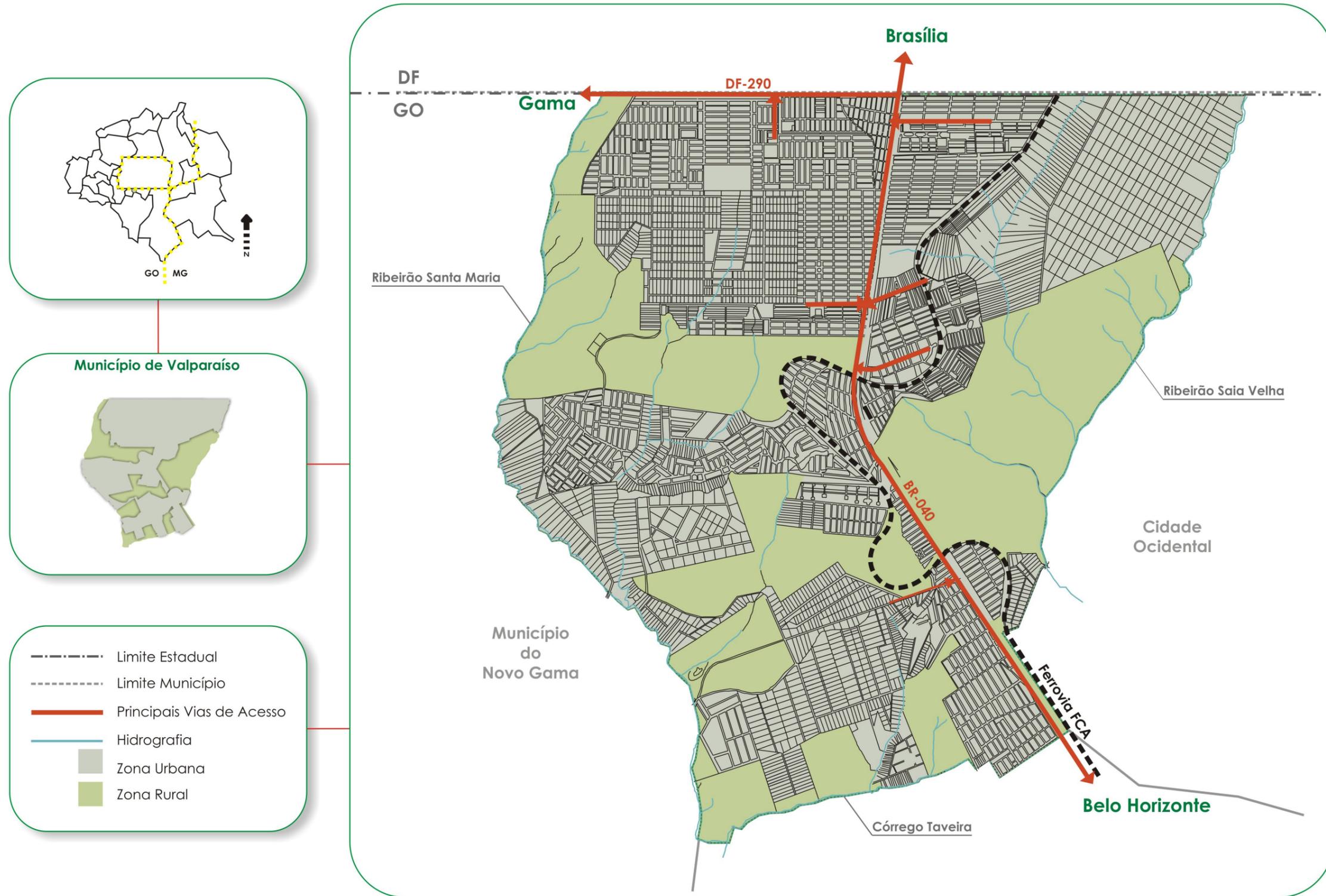
- Zonas de Uso Misto (ZUM) – abrigo áreas aptas ao desenvolvimento das funções urbanas do Município de Valparaíso de Goiás. Coeficiente de aproveitamento máximo entre 1,0, 1,5 e 3;
- Zonas de Adensamento Restrito (ZAR) – área urbana de menor densidade populacional. Estímulo a usos urbanos como chácara e sítios. Coeficiente de aproveitamento máximo de 0,6;
- Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) – abrigo contingente populacional menos favorecido. Deverá ser garantida nestas Zonas infra-estrutura urbana e equipamentos sociais. Coeficiente de aproveitamento máximo 1,0;
- Zonas Especiais de Interesse Urbano e Ambiental (ZEIUA) – áreas que, em decorrência de suas características naturais, deverão ser objeto de regularização fundiária e recuperação ambiental;
- Zona de Proteção Ambiental (ZPA) – áreas que, em decorrência de suas características naturais, necessitam de proteção ou preservação, sendo vedado o uso urbano;
- Zonas de Atividades Econômicas (ZAE) – áreas que em função de sua localização, são de interesse econômico, sendo vedado o uso residencial, misto e institucional. Coeficiente de aproveitamento máximo 2,0;
- Zonas de Expansão Urbana (ZEU) – áreas de expansão planejada para ocupação urbana. Coeficiente de aproveitamento máximo 1,0;
- Demais Zonas e Áreas Especiais – deverão conter áreas que possam abrigo a implantação de equipamentos urbanos.

São objetos da política de infra-estrutura urbana e dos serviços públicos, o sistema de captação, tratamento e distribuição de água potável, o sistema de esgotamento sanitário, as redes de macro e micro drenagem de águas pluviais; o sistema de coleta e destinação de resíduos sólidos, sistema viário e o serviço de transporte público e os equipamentos urbanos públicos e comunitários.

O sistema viário e de transporte, que abrange a circulação viária, os transportes coletivos, de carga e passageiros e a circulação de pedestres, será desenvolvido segundo algumas diretrizes:

- Priorizar a circulação de pedestres nas Zonas de Uso Misto – ZUM, e nas Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS;

- Adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
- Integrar o sistema de transporte e circulação entre as diversas áreas urbanas e localidades do Município de Valparaíso de Goiás;
- Adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de necessidades especiais;
- Definir os alinhamentos dos logradouros, vias de acesso e estradas do Município;
- Hierarquizar as vias urbanas e definir os sistemas estruturais de transportes;
- Implantar sinalização nas estradas e logradouros municipais, facilitando a identificação, localização, deslocamento e acesso a locais de interesse turístico, serviços, entre outros;
- Compatibilizar os novos traçados viários à malha existente;
- Integrar o sistema de transporte urbano de Valparaíso de Goiás ao sistema de transporte intermunicipal e do Distrito Federal.



Fonte: Execução própria da Consultora com base em dados fornecidos pela Prefeitura de Valparaíso
Figura 44: Mapa de Valparaíso de Goiás.

7.1.2 Cidade Ocidental

A Cidade Ocidental está localizada ao sul do Distrito Federal, a 42 km de Brasília, mostrado na Figura 45. O principal acesso à cidade é pela BR-040. Possui área territorial de 388 km². Tem seus limites definidos ao norte pelo Distrito Federal, ao sul pelas cidades de Cristalina-MG e Luziânia-GO, a leste com Cristalina-MG e a oeste com o município de Valparaíso de Goiás-Go. O Ribeirão Saia Velha limita a mancha urbana a oeste, além de ser a principal fonte de abastecimento de água do município. A Sede é banhada por um lago alimentado pelo Córrego Jacob.

A Cidade Ocidental teve início em 1976 quando a Construtora Ocidental Ltda. fundou uma cidade pré-fabricada em terras da Fazenda Aracati. Com a construção de Brasília e o desenvolvimento econômico do país, criou-se um grande fluxo migratório nesta direção, aumentando a demanda habitacional, o que, conseqüentemente, aumentou o número de novos núcleos urbanos em torno da Capital Federal.

Em 1987 foi promulgada a Lei Orgânica de Luziânia, e o Núcleo Habitacional, que contava com 6.796 unidades, foi elevada a condição de Distrito.

A Cidade Ocidental foi elevada à categoria de município pela Lei Estadual nº. 11403, de 16-01-1991, sendo desmembrada de Luziânia.

A cidade possui um traçado urbano regular e organizado, o qual se repete nos loteamentos e bairros. A ocupação do território é caracterizada pela área urbana da sede do município e, a nordeste do território encontra-se o Distrito Jardim ABC, localizado na divisa com o Distrito Federal. No Jardim ABC encontra-se um acesso alternativo para o Distrito Federal. Entre a Sede do município de Cidade Ocidental e o Distrito Jardim ABC existe outro núcleo habitacional, o Jardim Edite.

As principais vias urbanas do município são pavimentadas e possuem mão dupla, com duas faixas por sentido e canteiro central. A via que abriga significativo comércio da cidade tem estacionamento junto ao canteiro central.

A cidade possui Plano Diretor, aprovado em 2006, o qual visa dotar o município de critérios para o desenvolvimento, uso e ocupação do solo que garantam: a plena realização das funções sociais da cidade e da propriedade assim como a consolidação da cidadania, atendendo aos preceitos legais estipulados pela Constituição Federal e pelo Estatuto da Cidade.

O município conta também com uma Legislação Urbanística Básica – LUB, formada pela Lei de Perímetro Urbano, Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Código de Obras e Código de Posturas. A LUB estipula as exigências legais para a implantação de quaisquer novas atividades no município.

As diretrizes e normas do Plano Diretor visam garantir o ordenamento do crescimento do município quanto aos aspectos físicos, econômicos, sociais, culturais e administrativos, racionalizando o uso do solo tanto na área urbana quanto na área rural; promovendo a urbanização e regularização fundiária; incentivando a participação da coletividade no planejamento, protegendo o patrimônio cultural e ambiental, promovendo o saneamento básico e pavimentação, integrando os diversos

núcleos habitacionais e definindo um sistema de transporte público que atenda melhor a comunidade.

A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo define as zonas da seguinte maneira:

- Zona de Uso Misto (ZUM) – abriga as áreas urbanas aptas ao desenvolvimento das funções de Sede Municipal e do Distrito do Jardim Ingá. É permitido coeficiente máximo de aproveitamento¹⁷ entre 0,8 a 3;
- Zona de Desenvolvimento Urbano (ZDU) – corresponde à área urbana do Distrito de Maniratuba. Coeficiente máximo de aproveitamento entre 0,8 e 1,2;
- Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) – abriga assentamentos urbanos de contingentes populacionais menos favorecidos. Área prioritária para a instalação de equipamentos coletivos e de infraestrutura urbana. Coeficiente máximo de aproveitamento permitido entre 0,6 e 1,5;
- Zonas de Interesse de Preservação Histórica e Cultural (ZEIPHC) – abrange o centro histórico de Cidade Ocidental que, em decorrência de suas características históricas e sócio-culturais, configura-se como Patrimônio Cultural local. Coeficiente máximo de aproveitamento varia entre 0,8 e 1,2;
- Zonas Especiais de Interesse Paisagístico e Ambiental (ZEIPA) – áreas que apresentam atributos naturais e proximidade das ZPA, por isso devem funcionar como área controlada. Coeficiente máximo de aproveitamento permitido é de 0,7;
- Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) – são áreas com características naturais que necessitam de preservação rigorosa, sendo vedado o uso urbano;
- Zonas de Indústria e Comércio (ZIC) – áreas de uso exclusivamente industrial e comercial, sendo vedado o uso residencial, misto ou institucional. Coeficiente máximo de aproveitamento entre 1,8 e 2,4;
- Zonas de Uso Institucional/Econômico de Grande Porte (ZUIE) – são áreas que já apresentam ocupação institucional e/ou uso econômico, industrial ou comercial, sendo considerados os mesmos parâmetros urbanísticos das ZIC. Coeficiente de aproveitamento máximo 1,8 a 2,4;
- Zonas Especiais de Operações Urbanas (ZEOU) – são áreas urbanas marcadas por grandes vazios e baixa densidade de ocupação, configuram áreas estratégicas para a aplicação de instrumentos de política urbana previstos no Estatuto da Cidade;

¹⁷ Coeficiente de aproveitamento máximo – Cmax – corresponde ao limite máximo edificável dos lotes ou projeções.

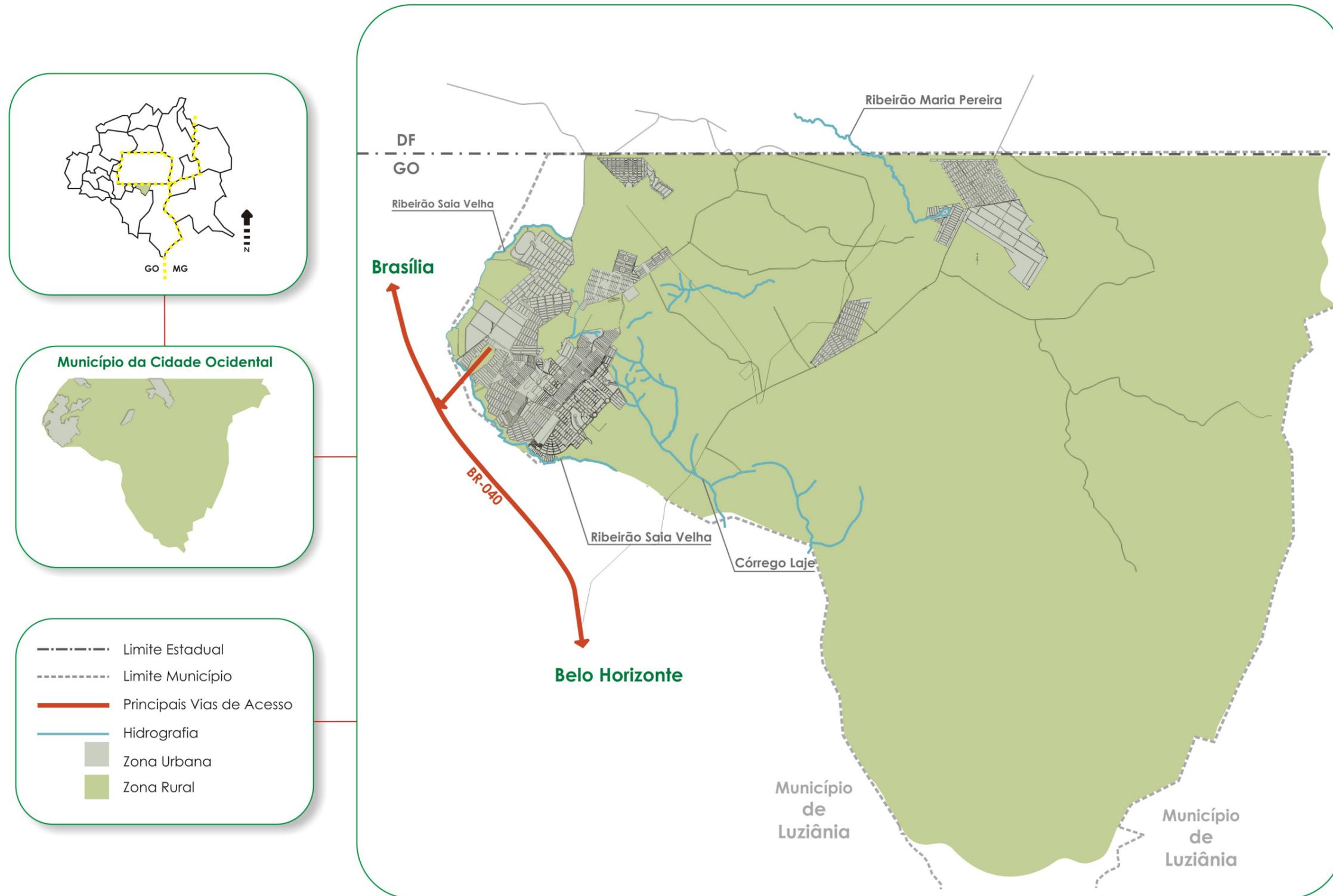
- Zonas de Urbanização Especial (ZUE) – áreas urbanas anteriormente loteadas e cujo loteamento será incorporado à área urbana;
- Demais Zonas e Áreas Especiais.

No Plano Diretor estão previstas políticas de infra-estrutura e serviços públicos, que contemplam políticas de:

- Saneamento, captação, tratamento e distribuição de água potável;
- Sistema de esgotamento sanitário;
- Redes de macro e micro drenagem;
- Sistema de coleta e destinação de resíduos sólidos;
- Sistema viário e serviços de transporte público.

O sistema viário e de transporte (circulação viária, os transportes coletivos, de carga e passageiros e a circulação de pedestres), este será desenvolvido segundo algumas diretrizes, a saber;

- A priorização de circulação de pedestres nas Zonas de Uso Misto (ZUM), nas Zonas de Desenvolvimento Urbano (ZDU), nas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e nas Zonas de Interesse de Preservação Histórica e Cultural (ZIPHC);
- A adaptação da malha viária às melhorias das condições de circulação;
- A integração do sistema de transporte e circulação entre as diversas localidades do município;
- A hierarquização das vias urbanas e definição dos sistemas estruturais de transportes;
- A integração do sistema de transporte urbano da Cidade Ocidental ao sistema intermunicipal e do Distrito Federal.



Fonte: Execução própria da Consultora com base em dados fornecidos pela Prefeitura de Cidade Ocidental

Figura 45: Mapa da Cidade Ocidental

7.1.3 Luziânia

A cidade de Luziânia está situada a 58 km de Brasília.

O Município de Luziânia, antigo Santa Luzia, originou-se da mineração. No século XVIII, essa atividade despertou vários sertanistas para o desbravamento das terras centrais do Brasil. O Mapa da Figura 46 ilustra o perímetro urbano de Luziânia.

O paulista Antônio Bueno de Azevedo adentrou no território, em 1746, às margens do Rio Vermelho. Logo, devido à prosperidade na extração de ouro, outros se juntaram a ele, construindo as primeiras residências e erigindo a cruz, em nome da Santa Luzia. A notícia das minas de ouro atraiu um contingente de pessoas das mais longínquas regiões; em fins do século XVIII, a mineração começa a declinar e muitas famílias se transferem para a zona rural.

O arraial, elevado a vila em 1833, e à categoria de Cidade, em 1867, passou a denominar-se Luziânia, em 1943.

Desde sua fundação, no século XVIII, até 1960, data da inauguração de Brasília, Luziânia não teve grandes marcos. A transferência da Capital trouxe um surto de desenvolvimento, beneficiado pela BR-040 e BR-050. No Distrito Federal ocorreu um rápido crescimento populacional. Uma legislação de uso do solo restritiva aliada à especulação imobiliária, fez com que a população do Distrito Federal buscasse alternativas de localização. Luziânia recebe, a partir de então, um grande contingente de imigrantes advindos tanto do Distrito Federal quanto de outras unidades da federação, fenômeno que vem a ocasionar a ocupação das porções do território mais próximas à divisa do Distrito Federal. Na década de 1980, Santo Antônio do Descoberto, até então distrito de Luziânia, é desmembrado de seu território, tornando-se um município. Na década de 1990 acontecem mais três desmembramentos que dão origem às cidades de Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Novo Gama, todos eles mantendo grande ligação com o Distrito Federal.

Os dados populacionais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE demonstram que, mesmo passando por consecutivos desmembramentos, Luziânia manteve um crescimento populacional significativo. A população cresceu de 32.807 habitantes, em 1970, para 242.522, em 1996, ano em que ocorreram os desmembramentos, reduzindo o número de habitantes que passaram a 141.082 habitantes no ano de 2000. A contagem populacional do IBGE de 2007 mostra uma população atual de 196.046 habitantes, o que demonstra uma taxa de crescimento de 38,96% para o período de 2000 a 2007.

A cidade possui um Distrito Agro-Industrial DIAL, localizado a 56 km de Brasília. Dispõe de energia elétrica, telecomunicações e transportes coletivos, situado entre a BR 040/050 e a Ferrovia Centro-Atlântica. Possui lotes urbanizados e com preços subsidiados para a implantação de pequenas e médias indústrias.

O município de Luziânia possui um representativo traçado urbano na área central, que remete ao século XVIII, onde ainda existem exemplares de arquitetura colonial goiana, entre casario e Santuários.

A ocupação urbana acompanha a BR 040 no sentido do Distrito Federal. A hidrografia limita a mancha urbana.

O Plano Diretor de Luziânia fundamenta-se nos princípios do desenvolvimento sustentável, de modo a garantir a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes. Dentre os princípios do Plano estão:

- Garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais;
- Preservar o meio ambiente cultural e natural;
- Realizar a justiça social e a participação popular no planejamento municipal.

O Poder Público deverá intervir condicionando o direito da propriedade urbana a fim de controlar a densidade populacional à oferta de infra-estrutura, promovendo o adensamento de áreas já servidas. Deverá ainda promover o adequado aproveitamento do espaço urbano respeitando os padrões urbanísticos, para tal, criará zonas, setores e áreas sujeitas a regimes específicos.

As diretrizes para o desenvolvimento sustentável do município serão estabelecidas pelo Plano Diretor para as dimensões sociocultural, econômica, geoambiental e político-institucional.

Dentre as diretrizes da política urbana estão:

- O favorecimento do desenvolvimento sustentável;
- A garantia do direito a terra, moradia, saneamento, infra-estrutura, transporte, serviços públicos, trabalho e lazer;
- A implantação e acompanhamento da aplicação da LUB (Lei Urbanística Básica), Plano Diretor, Programa de Regularização fundiária;
- A adoção da hierarquização das vias urbanas.

A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo define o zoneamento urbano e as diretrizes de Política Urbana. O zoneamento define:

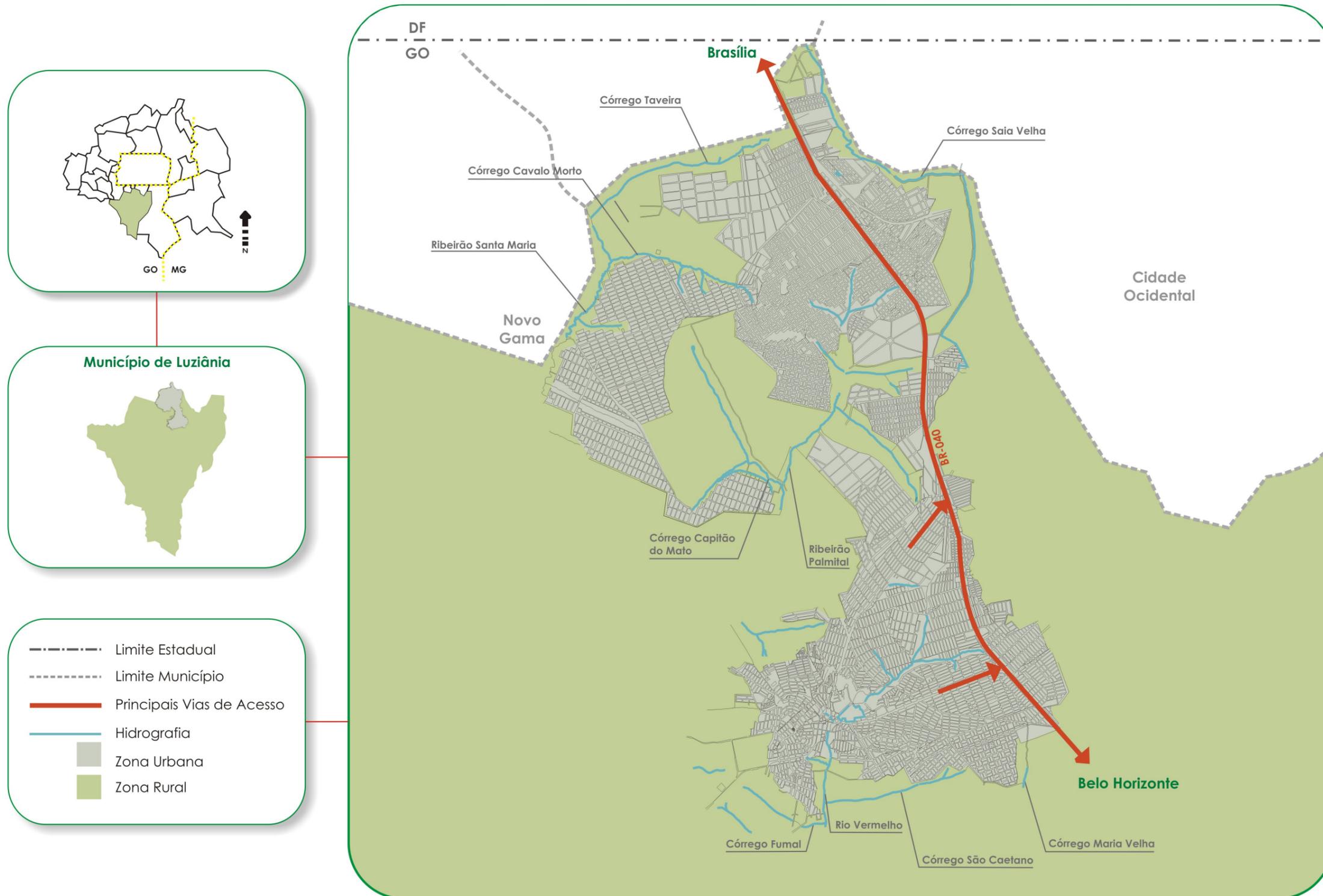
- Zona de Uso Misto (ZUM) – de acordo com as características do sistema viário, corresponderão a áreas aptas ao desenvolvimento das funções urbanas de Sede e Distritos Municipais;
- Zonas de Desenvolvimento Urbano (ZDU) – abrigará a área do Distrito de Maniratuba e os loteamentos já aprovados e registrados;
- Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) – deverão abrigar o contingente menos favorecido da população, garantindo o direito a infra-estrutura urbana e aos equipamentos coletivos (escolas, postos de saúde, esporte, entre outros);

- Zonas de Interesse de Preservação Histórica e Cultural (ZEIPHC) – estas áreas, em virtude de seus atributos históricos e culturais se configuram como Patrimônio Cultural local, devendo ser conservadas;
- Zonas Especiais de Interesse Paisagístico e Ambiental (ZEIPA) – áreas que, por seus atributos naturais, devem funcionar como áreas de preservação controlada;
- Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) – são áreas que, também em virtude de suas características naturais necessitam de proteção ou preservação, sendo vedado o uso urbano;
- Zonas de Indústria e Comércio (ZIC) – áreas de uso exclusivamente industrial e comercial, vedados os usos residenciais, mistos e institucionais;
- Zonas Especiais de Operações Urbanas (ZEOU) – são as áreas limítrofes ao perímetro urbano marcadas por grandes vazios e baixa densidade de ocupação. São áreas prioritárias para a aplicação de investimentos e operações urbanas;
- Zonas de Urbanização Especial (ZUE) – áreas urbanas anteriormente loteadas e cujo loteamento poderá incorporado à malha urbana;
- Demais Zonas e áreas Especiais.

Existe também uma política de infra-estrutura urbana e serviços públicos que contempla os sistemas de: saneamento (abastecimento de águas, esgotamento sanitário, drenagem, coleta e destinação de resíduos sólidos), e sistema viário e de transportes.

O sistema de transportes do município abrange a circulação viária, os transportes coletivos de carga e passageiros e a circulação de pedestres. Dentre as diretrizes para o desenvolvimento do sistema estão:

- A priorização da circulação de pedestres nas Zonas de Uso Misto (ZUM), nas Zonas de Desenvolvimento Urbano (ZDU), nas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e nas Zonas de Interesse de Preservação Histórica e Cultural (ZEIPHC);
- A adequação das vias, a integração do sistema de transporte e circulação entre as diversas áreas urbanas;
- Hierarquização das vias e definição de sistemas estruturais;
- Implantação de sinalização nas estradas e logradouros municipais.



Fonte: Execução própria da Consultora com base em dados fornecidos pela Prefeitura de Luziânia

Figura 46: Mapa de Luziânia

7.1.4 Novo Gama

O Novo Gama está localizado próximo à divisa com o Distrito Federal, ficando a 46 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela GO-520, conforme demonstrado na Figura 47.

O município nasceu por volta de 1974, com o chamado Parque Estrela D’Alva VI, e pertencia à Luziânia. A população aumentava à medida que o fluxo migratório vinha de várias regiões do país. O solo pedregoso deu origem ao nome como o lugar ficou conhecido: Pedregal.

O projeto de criação do Núcleo Habitacional Novo Gama surgiu a partir de grandes movimentos existentes da famosa feira do Pedregal. O Núcleo Habitacional Novo Gama foi criado em 1980. Com o rápido crescimento populacional, Luziânia reconheceu a necessidade de dividir o espaço urbano em regiões administrativas, assim o local ficou denominado Região Administrativa de Novo Gama, em 12 de dezembro de 1980, criado pela lei estadual nº 12680, de 19-07-1995.

O município dispõe de Legislação Urbanística Básica – LUB, composta pela Lei do Perímetro Urbano, pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, pelo Código de Obras e pelo Código de Posturas. Possui também um Plano Diretor, Lei Complementar nº 629, de dezembro de 2006. O Plano se baseia nos princípios do desenvolvimento sustentável, com a finalidade de melhorar a qualidade de vida da população.

Os princípios do Plano Diretor de Novo Gama são:

- Garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e de propriedade;
- Preservar o meio ambiente natural e cultural;
- Buscar a igualdade e justiça social e participação popular no processo de planejamento.

As diretrizes para o desenvolvimento sustentável do município têm o objetivo de:

- Ordenar o crescimento do Município em seus aspectos físicos, econômicos, sociais, culturais e administrativos;
- Racionalizar o uso do solo no território municipal em suas áreas rurais e urbanas, promovendo justa distribuição da infra-estrutura e dos serviços públicos nestas, e redistribuindo os benefícios e ônus decorrentes da urbanização; promover a urbanização, a regularização fundiária e a titulação de áreas de moradores de baixa renda, sem remoção dos mesmos, salvo quando as condições físicas se apresentem como de risco à vida da coletividade;
- Promover a preservação, a recuperação e a ampliação das áreas destinadas às atividades agrícolas; proteger o Patrimônio Cultural,

compatibilizando o desenvolvimento urbano com a proteção do Patrimônio Natural;

- Criar Zonas Especiais em conformidade com as características e interesses do Município, inclusive na Área de Entorno do Reservatório da usina de Corumbá IV;
- Promover o saneamento básico, a pavimentação e a garantia de áreas destinadas ao assentamento da população, prevendo a implantação de programas habitacionais;
- Garantir a existência das áreas necessárias à instalação dos equipamentos e serviços públicos;
- Integrar os diversos bairros e núcleos de população do Município;
- Definir o sistema de transporte público, visando à integração municipal e à melhoria da qualidade dos serviços prestados; promover o adensamento planejado e controlado das Zonas de Uso Misto de Novo Gama, ocupando os espaços vazios, ociosos ou subutilizados, otimizando a utilização dos serviços públicos.

As diretrizes para a política urbana e da legislação urbanística básica são:

- Priorização da busca pelo desenvolvimento sustentável, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as gerações atual e futuras;
- Estancamento do processo desordenado de parcelamento do solo;
- Promoção da integração entre os municípios limítrofes, pertencentes à Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal – RIDE;
- Criação e implantação do Conselho da Cidade ou equivalente, o qual deverá buscar a implantação e a consolidação de uma gestão urbana democrática e participativa;
- Aprovação, implantação, acompanhamento e fiscalização da aplicação da Lei Urbanística Básica - LUB;
- Localização dos equipamentos de consumo coletivo, tais como escolas, postos de saúde e hospitais, considerando a demanda instalada e a proximidade à população atendida;
- Elaboração, adoção e implantação dos instrumentos, mecanismos e práticas de planejamento previstos no Plano Diretor, notadamente aqueles voltados para melhorar a infra-estrutura urbana, especialmente no que tange aos serviços de transporte, de saneamento básico, à drenagem pluvial e ao tratamento dos resíduos sólidos, visando à universalização do atendimento;

- Estruturação e implantação de uma política habitacional;
- Estruturação e implantação de um programa de regularização fundiária urbana;
- Adoção da hierarquização de vias urbanas a partir do que dispõe a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, de forma a permitir condições de acessibilidade e mobilidade a todas as regiões da cidade e do Município;
- Adoção de parâmetros urbanísticos compatíveis na definição do macrozoneamento municipal e urbano, tendo em vista a conurbação, a inter-relação e a complementaridade dos municípios limítrofes pertencentes à RIDE;
- Preservação, recuperação e valorização do Patrimônio Cultural;
- Preservação, recuperação e valorização do Patrimônio Natural e Ambiental;

O ordenamento do território se dará por meio do macrozoneamento. Este estimula a ocupação do solo de acordo com as especificidades do território do município e assim procura manter uma dinâmica dos espaços urbanos promovendo integração e complementaridade entre cidade e o meio ambiente.

O Plano Diretor de Novo Gama define duas macrozonas: a rural e a urbana, estas são subdivididas em zonas. A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo define as zonas da seguinte maneira:

- Zonas de Uso Misto (ZUM) – áreas urbanas aptas ao desenvolvimento das funções urbanas da Sede Municipal, com coeficientes de aproveitamento máximos de, respectivamente, 1,0, 1,5 e 3,5;
- Zonas de Adensamento Restrito (ZAR) - área urbana de menor densidade populacional e onde se estimula usos urbanos relacionados às chácaras e sítios de lazer, com coeficiente de aproveitamento máximo de 0,6;
- Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) – deverão abrigar assentamentos urbanos de contingentes populacionais menos favorecidos, com a garantia de acesso à infra-estrutura urbana e aos equipamentos de consumo coletivo, tais como, escolas, postos de saúde e equipamentos de esportes e lazer, com coeficiente de Aproveitamento máximo será de 1,0;
- Zonas Especiais de Interesse Histórico e Cultural (ZEIHC) – são áreas que, em decorrência de suas características históricas e sócio-culturais, configuram elementos do Patrimônio Cultural local;
- Zonas Especiais de Interesse Urbano e Ambiental (ZEIUA) – são áreas que, em decorrência de suas características naturais, deverão ser

objeto de ações de regularização fundiária e de recuperação ambiental;

- Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) – áreas que, em função de suas características naturais e/ou das funções que exercem no meio urbano, necessitam de proteção ou preservação, constituindo áreas de preservação rigorosa;
- Zonas de Atividades Econômicas (ZAE) – áreas de uso exclusivamente econômico, vedados os usos residenciais, mistos e institucionais que impliquem na geração de fluxos de pessoas nas suas vias, sendo admitido o coeficiente de aproveitamento máximo de 2,0;
- Zonas de Expansão Urbana (ZEU) - áreas de expansão planejada da ocupação urbana e somente serão parceladas, com a devida aprovação do Conselho da Cidade, após o adensamento das áreas disponíveis, respeitadas as diretrizes de expansão do sistema viário e as condições previstas na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de Novo Gama, admitindo-se coeficiente de aproveitamento máximo de 1,0.

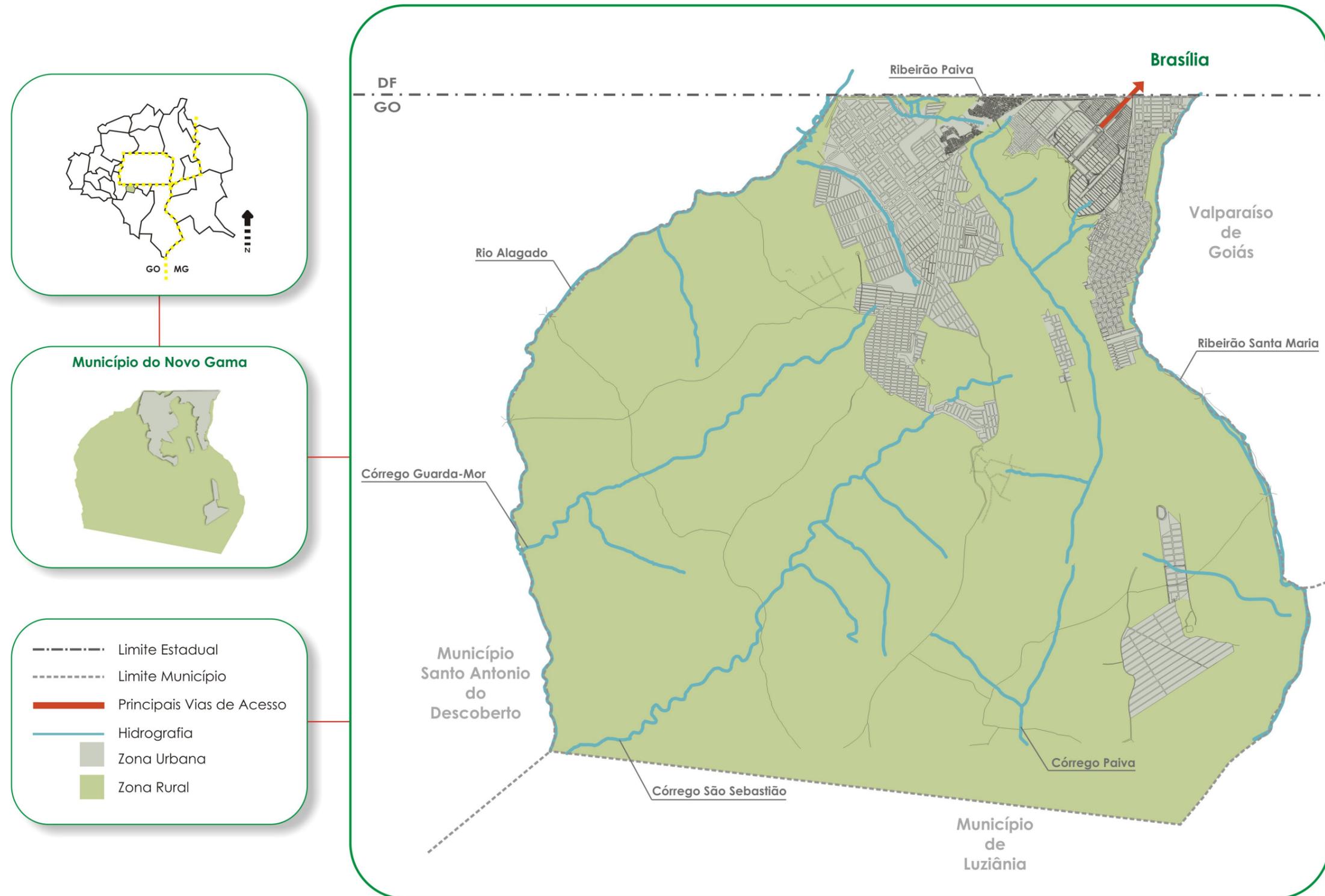
O Zoneamento de Novo Gama está demonstrado no mapa da Figura 48.

O Plano Diretor de Novo Gama dispõe ainda sobre a infra-estrutura e os serviços públicos, tendo como objetos: o sistema de captação, tratamento e distribuição de água potável, o sistema de esgotamento sanitário, as redes de macro e micro drenagem de águas pluviais, o sistema de coleta e destinação de resíduos sólidos, o sistema viário e o serviço de transporte público, os equipamentos urbanos públicos e comunitários.

Quanto ao Sistema Viário e de Transportes o Plano Diretor indica as seguintes diretrizes:

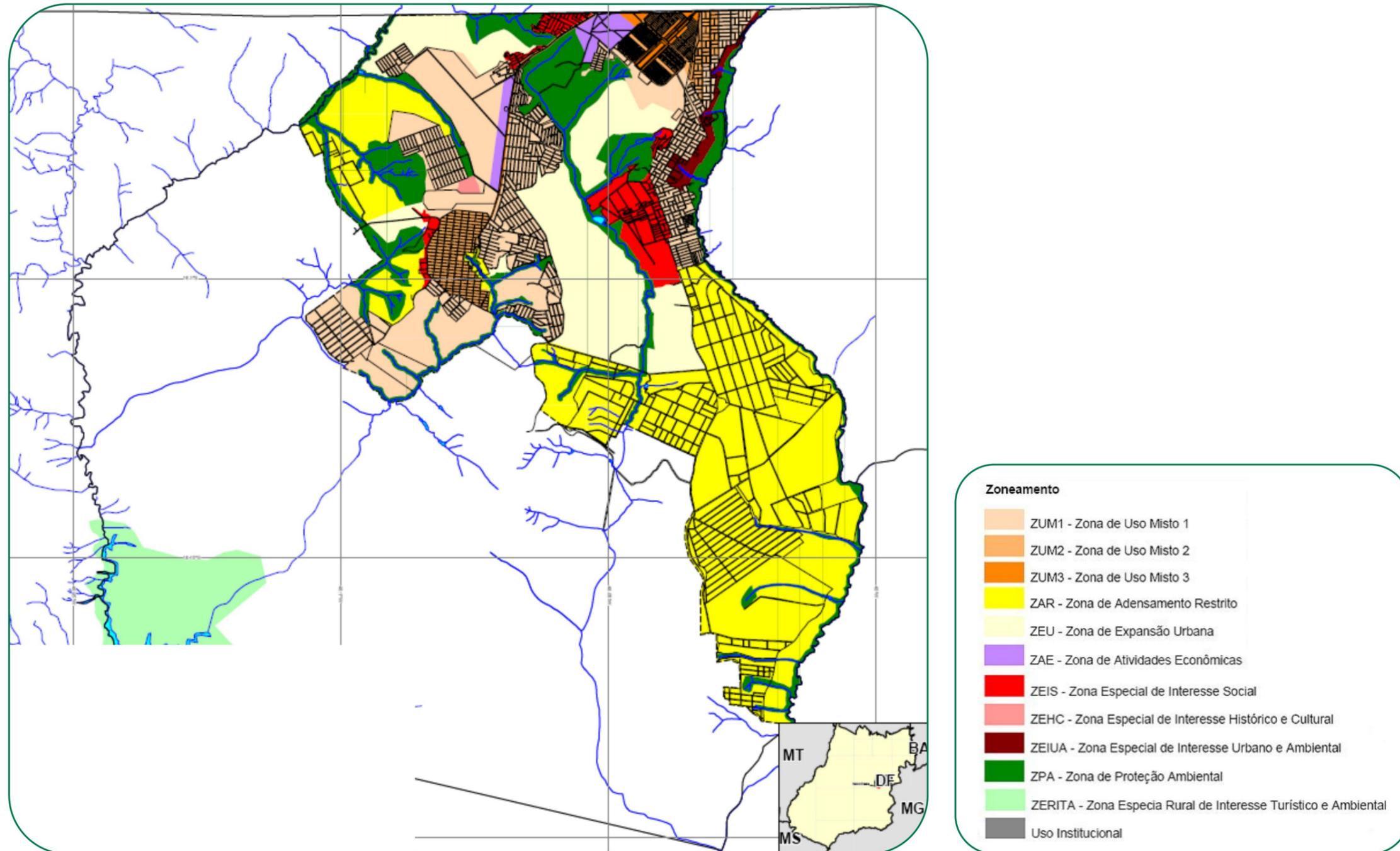
- Priorizar a circulação de pedestres nas Zonas de Uso Misto – ZUM, e nas Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS;
- Adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação, evitando, sempre que possível, grandes obras viárias;
- Integrar o sistema de transporte e circulação entre as diversas áreas urbanas e localidades do Município;
- Adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de necessidades especiais;
- Definir os alinhamentos dos logradouros, vias de acesso e estradas do Município;
- Hierarquizar as vias urbanas e definir os sistemas estruturais de transportes;
- Melhorar e manter as estradas vicinais;

- Implantar sinalização nas estradas e logradouros municipais, facilitando a identificação, localização, deslocamento e acesso a locais de interesse turístico, serviços, entre outros;
- Compatibilizar os novos traçados viários à malha existente;
- Integrar o sistema de transporte urbano de Novo Gama ao sistema de transporte intermunicipal e do Distrito Federal, na forma prevista no Plano Diretor.



Fonte: Execução própria da Consultora com base em dados fornecidos pela Prefeitura do Novo Gama

Figura 47: Mapa do Novo Gama.



Fonte: Prefeitura do Novo Gama

Figura 48: Mapa Zoneamento do Novo Gama.

7.2 Entorno Norte

O Entorno Norte é composto por dois municípios de Goiás: Planaltina-GO e Formosa. A ligação com o Distrito Federal ocorre por meio da BR-010/BR-020/BR-030, representadas no mapa da Figura 49. Estas cidades seguem o vetor de crescimento Norte, acompanhando o eixo da Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA no sentido saída norte, se conectando às rodovias BR 020 (Brasília – Fortaleza) e GO 118, que segue para a porção norte do Estado de Goiás.

A Tabela 8 apresenta a população dos 2 municípios do Entorno Norte que fazem parte da área de abrangência do PDTU/DF, para os períodos 2000, 2004 e 2007. Os dados de 2000 referem-se a resultados do respectivo Censo do IBGE, os de 2004 às projeções dos Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno e os dados de 2007 estão relacionados à contagem populacional realizada naquele ano, também pelo IBGE. Apresenta-se ainda, o crescimento populacional do período de 2000 a 2004.

A Tabela 9 apresenta o crescimento populacional entre os anos de 2000 e 2007 dos municípios do Entorno Norte.

Tabela 8: População e taxa de crescimento anual para as cidades do Entorno

Cidade	Censo 2000	Projeção 2004	TCA 2000/2004	Contagem Populacional 2007
Planaltina de Goiás	73.718	90.914	5,499	76.376
Formosa	78.651	88.147	2,953	90.212

⁽¹⁾ Utilizada a projeção de população para 2004 em relação ao nº. de pessoas por domicílio médio do Entorno, 3,68.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Tabela 9: Crescimento Populacional no Entorno Norte para o Período de 2000 a 2007

Cidade	2000	2007	taxa período	taxa aa
Formosa	78.651	90.212	14,70%	3,49%
Planaltina-GO	73.718	76.376	3,61%	0,89%

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

As duas cidades do Entorno Norte tinham 166.497 habitantes no ano de 2007, segundo a contagem populacional do IBGE, cerca de 20% da população total das cidades do Entorno que fazem parte da área de abrangência do PDTU/DF.

Observa-se que a cidade de Formosa apresentou maior taxa de crescimento, 14,70%, para o período 2000/2007, e Planaltina-GO apresentou uma taxa de crescimento bem inferior, 3,61% para o período.

Tabela 10: Domicílios por Subáreas do Entorno, em 2004

Municípios do Entorno	Habitantes por Domicílio	Nº de Domicílios
Planaltina de Goiás	3,60	21.244
Formosa	3,77	23.953

Fonte: Cenários Territoriais e Demográficos do Distrito Federal e Entorno (Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, 2004).

Constata-se que, em ambas as cidades, o número de habitantes por domicílio ultrapassa a média nacional, que é de 3,4 habitantes por domicílio.

Na Tabela 7 e no Gráfico 3 são apresentados os PIB Per capita e o PIB corrente para os municípios do Entorno Norte em 2005.

Tabela 11: PIB Per Capita e PIB Corrente nas cidades do Entorno

Município	PIB Per Capita	PIB Corrente
Formosa	4,75	428.702
Planaltina de Goiás	2,51	237.511

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2005.

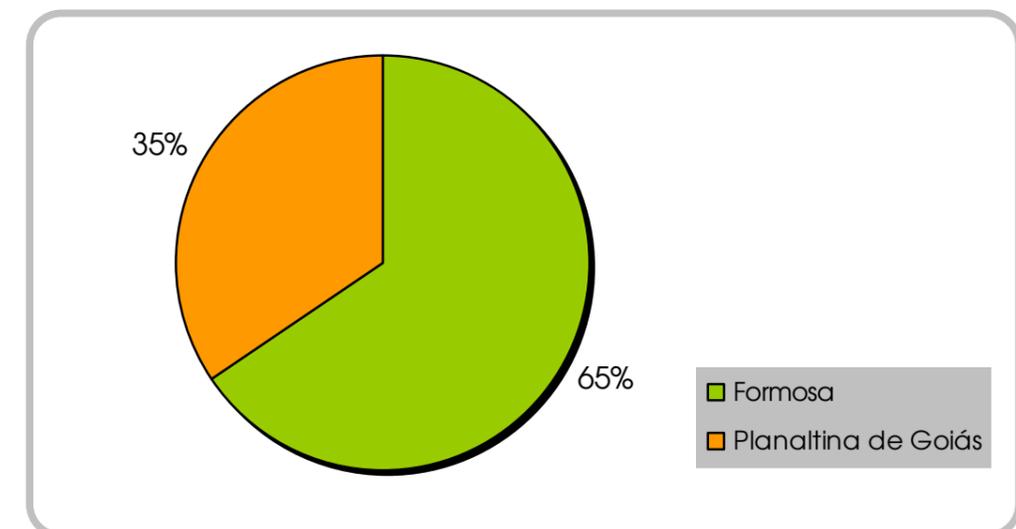
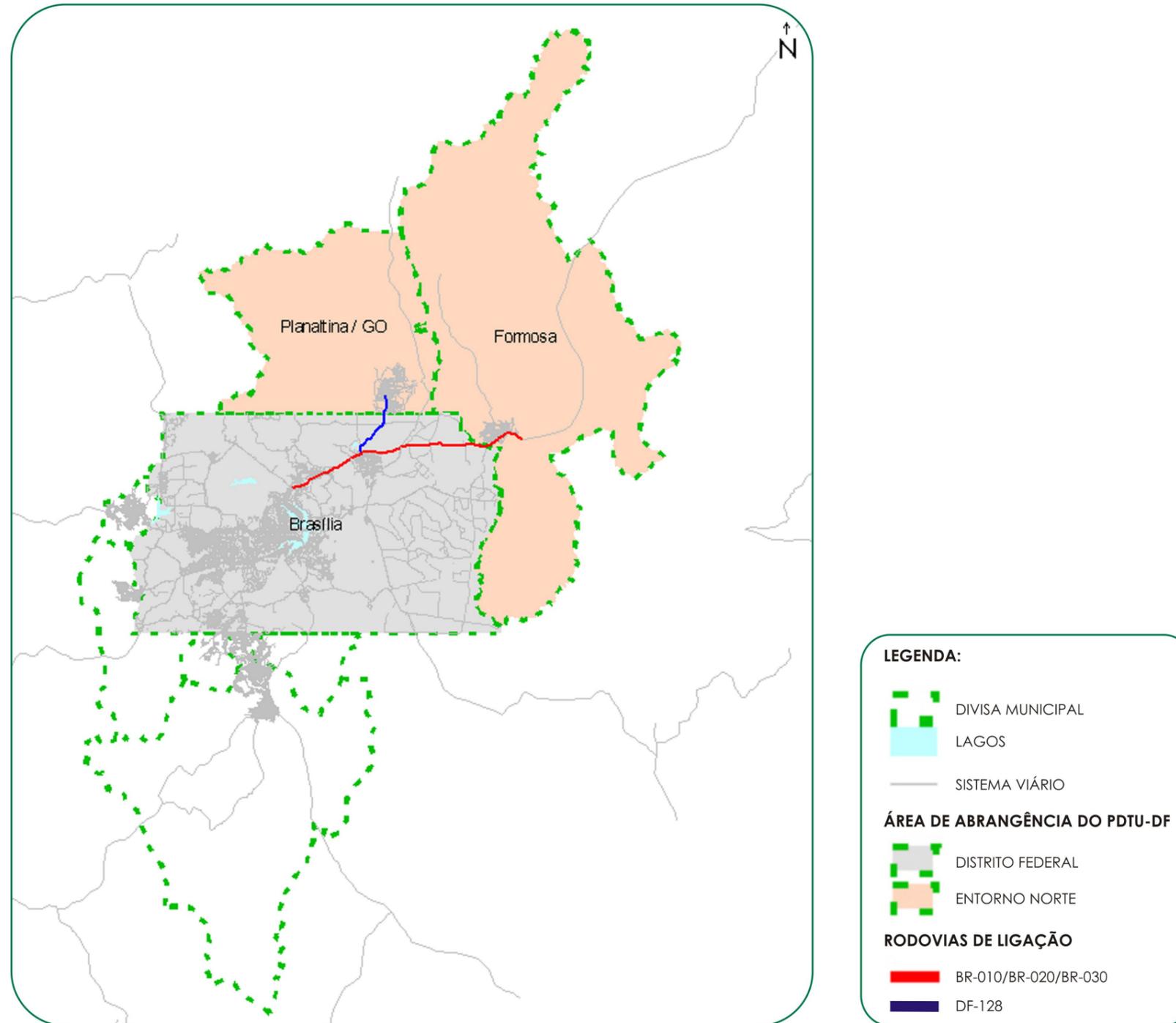


Gráfico 3: PIB Per Capita nas Cidades do Entorno Norte

Observa-se que o PIB per capita de Formosa, é quase o dobro que o de Planaltina-GO, este fenômeno pode ser atribuído ao fato de que Planaltina-GO é uma cidade com uma economia em consolidação.



Fonte: Execução própria da Consultora.

Figura 49: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Norte

7.2.1 Planaltina (GO)

A cidade de Planaltina – GO localiza-se a 54 km de Brasília (rodoviária do Plano Piloto) e a 262 km de Goiânia, capital do Estado de Goiás. Seu acesso é feito através das rodovias BR-020, DF-128 e GO-118, conforme a Figura 50.

O município de Planaltina foi criado pela Lei nº 52 de 19 de março de 1891 e faz divisa com o Distrito Federal e os municípios de Água Fria de Goiás, Formosa, Mimoso de Goiás e Padre Bernardo. Está dividido administrativamente em três distritos: Distrito Sede, Distrito de São Gabriel de Goiás e Distrito de Córrego Rico.

O atual município de Planaltina foi criado durante a implantação do Distrito Federal. Sua antiga sede se localizava onde é hoje Planaltina – DF, ocupada ainda no século dezenove com incursões bandeirantes a procura de ouro. Segundo estudos históricos como os do professor Paulo Bertran, “História da Terra e do Homem no Planalto Central” indicam que por volta de 1812 formou-se, neste sítio, um pequeno núcleo original com aproximadamente 200 famílias, composto por sete sesmarias, inicialmente, denominado de Mestre d’Armas em função de um armeiro afamado e, posteriormente, Planaltina em referência à topografia do local.

Planaltina já era distrito de Formosa em 1859, passando depois a pertencer a Santa Luzia (Luziânia), e mais tarde voltou a incorporar o território de Formosa. Em 1891, pelo Decreto nº 52 de 19 de março, desmembrou-se de Formosa. Em 1910, por lei estadual, passou a chamar-se Altamir (pela visão de longa distância que se descortina do local) e, em 1917, voltou a ser denominada Planaltina.

Pelo Decreto nº 480, de 30 de abril de 1955, parte de seu território foi declarado de utilidade pública e conveniência ao interesse social da área destinada à localização da nova capital do país. Em 14 de maio de 1955, pela Lei Estadual nº 1.071, foi efetivada a desapropriação prevista pelo Decreto nº 480, ficando o Executivo autorizado a desapropriar os bens do perímetro urbano, inclusive aqueles de domínio municipal, considerados necessários à execução do planejamento da nova capital.

Pela Lei Estadual nº 2.440, de 18 de dezembro de 1958, foi desmembrada parte da área do Município de Planaltina, inclusive sua sede, onde está localizada atualmente a cidade de Planaltina/ DF, para implantação do território do Distrito Federal.

Em 1960, pela Lei nº 2.931, a sede da comarca de Planaltina foi transferida provisoriamente para a vila de São Gabriel de Goiás, que sediou os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário do Município. Neste período, também foi aprovado o projeto de parcelamento do solo urbano para nova sede do Município (Lei nº 55, de 31 de dezembro de 1960), assinado pelo Arquiteto Inácio de Lima Ferreira, inspirado nos princípios do Urbanismo Modernista. O núcleo central da cidade foi estruturado em dois eixos viários principais; Avenida A e B, que subdividem a estrutura urbana em quatro quadrantes: Norte, Sul, Leste e Oeste, configurados por um desenho de quadras regulares predominantemente residenciais.

Em 1965, o município de Planaltina passou a ser designado como São Gabriel de Goiás, logo após, o novo município voltou a denominar-se Planaltina, tendo como

sede definitiva a Fazenda Brasília, e por isso até hoje é denominada por alguns como Brasilinha.

Planaltina está localizada na bacia do rio Maranhão. Este rio representa um importante corredor natural de conexão da Estação Ecológica de Águas Emendadas com outras unidades de conservação do Distrito Federal e do Estado de Goiás, que integram a Reserva de Biosfera do Cerrado, aprovada pela UNESCO em 1993.

A Estação Ecológica de Águas Emendadas está localizada no Distrito Federal, na Região Administrativa de Planaltina – RA VI, a 50 km de Brasília, e é delimitada ao sul pela rodovia BR-020, ao norte, pela rodovia DF-205, a leste pela DF-128 (que dá acesso a Planaltina – GO) e a oeste, pela DF-345. A cidade de Planaltina – GO, está localizada a 10 km da Estação Ecológica de Águas Emendadas – ESEC-AE.

Planaltina passou por um processo de urbanização intenso nas últimas décadas, segundo dados do IBGE a população passa de 8.972 habitantes na década de 1970 para 58.576 habitantes em 1996, atingindo, na contagem populacional de 2007, 76.376 habitantes, dados estes ainda contestados pelo poder público do município, que afirma existirem mais habitantes não computados.

A proliferação esparsa dos assentamentos habitacionais, com a ocupação extensiva de áreas, as baixas densidades de ocupação e os grandes vazios inter e intra-urbanos resultantes, caracterizam o tipo de urbanização.

Uma característica bastante peculiar dos assentamentos em Planaltina, segundo informações obtidas na prefeitura do município, é a existência de um número considerável de moradias que permanecem fechadas durante todo o dia, sem vestígios de moradores, que são habitadas por pessoas que, ou se deslocam diariamente para o Distrito Federal para trabalhar, ou moram no Distrito Federal e visitam esporadicamente sua propriedade.

Assim como em outras cidades do Entorno do Distrito Federal dos quais trata o PDTU/DF, a população de Planaltina – GO também depende do mercado de trabalho de Brasília o que demanda da Prefeitura ações no sentido da geração de empregos.

O processo de ocupação urbana do município se deu por meio de um fluxo migratório de um contingente populacional menos favorecido advindo principalmente do nordeste e do estado de Minas Gerais, ainda no período de construção de Brasília. Apenas 30% da população da cidade tem origem no estado de Goiás¹⁸.

O setor do turismo, conforme estudos realizados no município, é apontado como o mais promissor do município, devido à presença das lagoas, cachoeiras, serras, áreas de cerrado e a rampa de vôo livre do vale do Paraná, na borda da Serra Geral do Paraná que merecem um trabalho de avaliação e planejamento para a exploração do turismo.

A descoberta de vários sítios arqueológicos no município de Planaltina, também desperta o interesse turístico, com enfoque cultural e geológico. O Instituto do

¹⁸ Documentos Técnicos do PDOT, 2007.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, já registrou 23 sítios arqueológicos na região.

O município de Planaltina possui dois Distritos, descritos a seguir:

- **Distrito de São Gabriel** - A sede do distrito de São Gabriel está localizada nas margens da rodovia GO-118 ou BR-010, e caracteriza-se por um traçado xadrez cortado pela rodovia. A economia local gira em torno de atividades de apoio à rodovia, como posto de gasolina, borracharia, oficinas, bares, restaurantes e lanchonetes, e de apoio à agricultura, como a oferta de mão-de-obra e de implementos agrícolas. Embora a sede do Distrito de São Gabriel tenha um parcelamento urbano aprovado com 22.500 lotes apenas 250 lotes encontram-se ocupados. Não há levantamento cadastral atualizado nem perímetro urbano definido em lei para este Distrito. Sua proximidade com a rampa de voo livre, localizada na borda da Serra Geral do Paraná, é interessante do ponto de vista potencial para atividades de apoio ao turismo;
- **Distrito de Córrego Rico** - Sua Sede localiza-se nas proximidades do córrego que dá nome ao distrito. Configura-se como uma ocupação muito rarefeita, com cerca de 100 lotes urbanos ocupados. A área central do núcleo urbano caracteriza-se por um grande largo localizado no entroncamento de três estradas, ao longo das quais se distribuem as edificações. Em Córrego Rico a principal atividade econômica é de apoio à atividade rural. O núcleo urbano está localizado próximo à indústria de calcário, mas não mantém vínculos com a mesma. Há, neste Distrito, um sítio arqueológico, catalogado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, parte integrante do acervo do Museu Antropológico da Universidade Estadual de Goiás – UFG.

O Plano Diretor de Planaltina-GO prevê que a ordenação do território deve atender às funções econômicas e sociais da terra no Município e na Cidade, de forma a compatibilizar o desenvolvimento municipal e urbano com o uso e a ocupação do solo, os recursos ambientais, a oferta de equipamentos urbanos e a circulação de pessoas e bens, sendo centrada no macrozoneamento e no sistema viário municipal.

O Macrozoneamento divide o território do município em áreas integradas:

- Macrozona Urbana: constituída por áreas com características urbanas, seja pelas atividades, serviços ou uso do solo. É constituída pela Sede municipal de Planaltina, o Distrito de São Gabriel e o Distrito do Córrego Rico. Para estas áreas é proposta a melhoria da malha viária;
- Macrozona de Interesse Turístico: corresponde à área do município que se estende desde a rampa de voo do vale do Paraná, seguindo pela borda da Serra Geral do Paraná, passando pelo Salto do Itiquira, até a fonte de água mineral Indaiá. O poder público deverá, de

acordo com o Plano Diretor do município, promover estudos necessários para a viabilização da exploração turística sustentável, inclusive estudar a possibilidade de transformar esta macrozona em Parque Municipal.

- Macrozona Ambiental: corresponde às unidades de conservação existentes (Área de Proteção Ambiental do Planalto Central; Parque Ecológico de Planaltina; Área de Proteção Ambiental da Lagoa Formosa). As ações para a área compreendem a regulamentação sobre o uso e ocupação buscando apoio em órgãos federais responsáveis.
- Macrozona Rural: compreende toda a área do município destinada a atividades agropecuárias.

A Macrozona Urbana é formada pelas zonas:

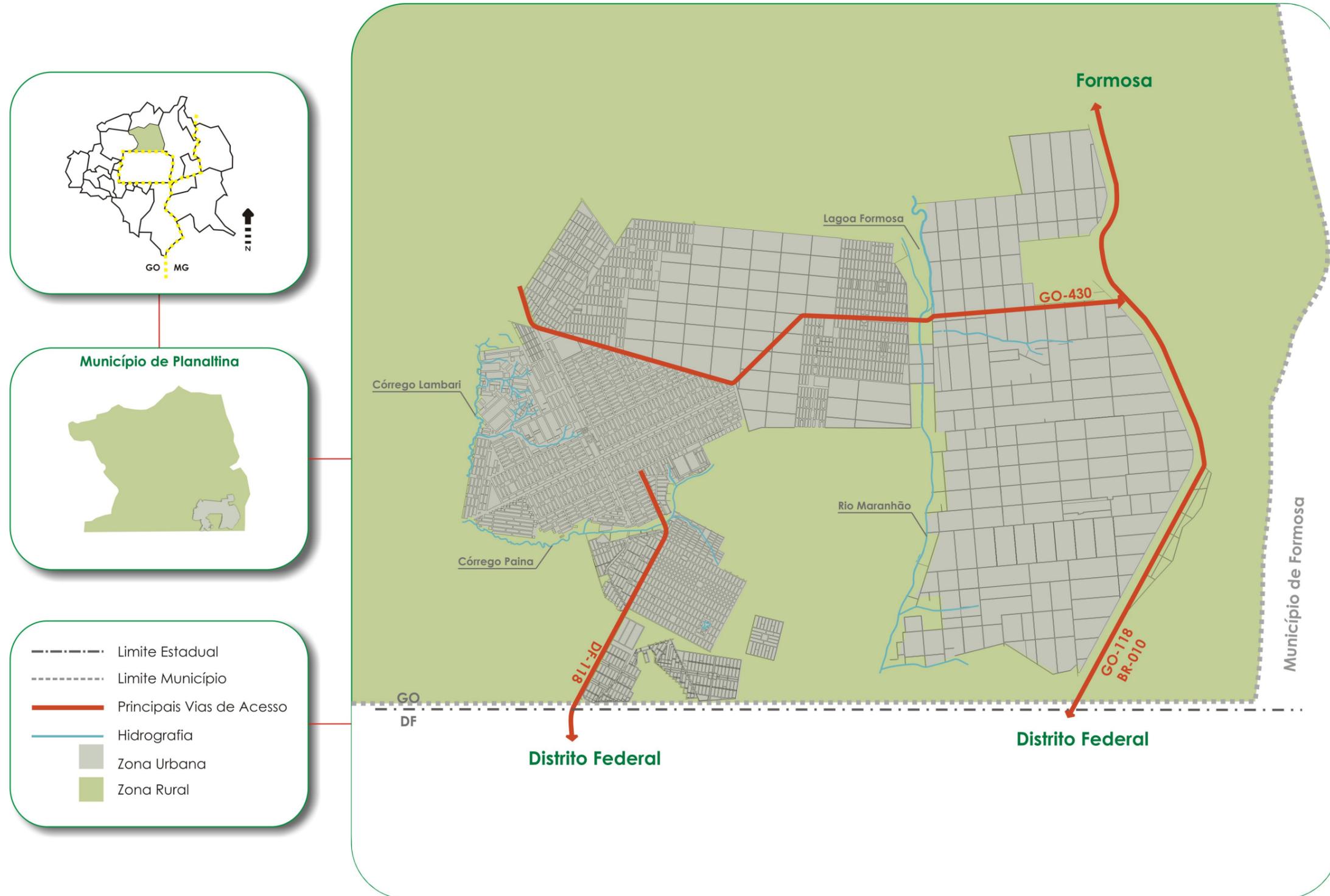
- Zona Residencial (ZR): caracteriza-se pelas áreas com ocupação eminentemente residencial, com densidade de ocupação média e com habitações unifamiliares de até dois pavimentos, sendo admitidos comércio e serviços que se relacionem com o uso habitacional e também atividades institucionais;
- Zona de Comércio e Serviço (ZCS): caracteriza-se pelas áreas lindeiras às vias coletoras, com alta densidade de ocupação, onde se desenvolvem predominantemente, atividades comerciais e de serviços, em edificações de até três pavimentos, com marquises, sendo admitidas habitações unifamiliares com até dois pavimentos e também atividades institucionais;
- Zona de Abastecimento e Atividades de Apoio (ZAA): caracteriza-se pelas áreas lindeiras ao longo da Alameda Hermínio Mauro, com alta densidade de ocupação, onde são admitidos oficinas mecânicas, postos de abastecimentos de combustíveis, borracharias, estabelecimentos comerciais de grande porte, restaurantes e lanchonetes, estabelecimentos de serviços industriais e armazéns atacadistas. Admitem também atividades comerciais e de serviços que se relacionam com o uso habitacional, atividade residencial e também atividades institucionais;
- Zona de Chácaras de Recreio (ZCR): caracteriza-se pelas áreas urbanas de chácaras de recreio e condomínios horizontais, dedicada à atividade habitacional, de baixa densidade de ocupação;
- Zona de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP): caracteriza-se pelas áreas urbanas de relevante interesse ambiental e paisagístico, abrangendo inclusive a Área de Proteção Ambiental Parque Turístico Nascente do Maranhão, admitindo atividades destinadas à preservação ambiental ou à realização de projetos científicos, viveiros e de educação ambiental.

51. A ocupação do solo urbano de Planaltina-GO está demonstrado na Figura

As vias urbanas implantadas no município de Planaltina, mesmo que não pavimentadas, são geralmente amplas e regulares. No entanto, uma melhor hierarquização do sistema viário se faz necessário.

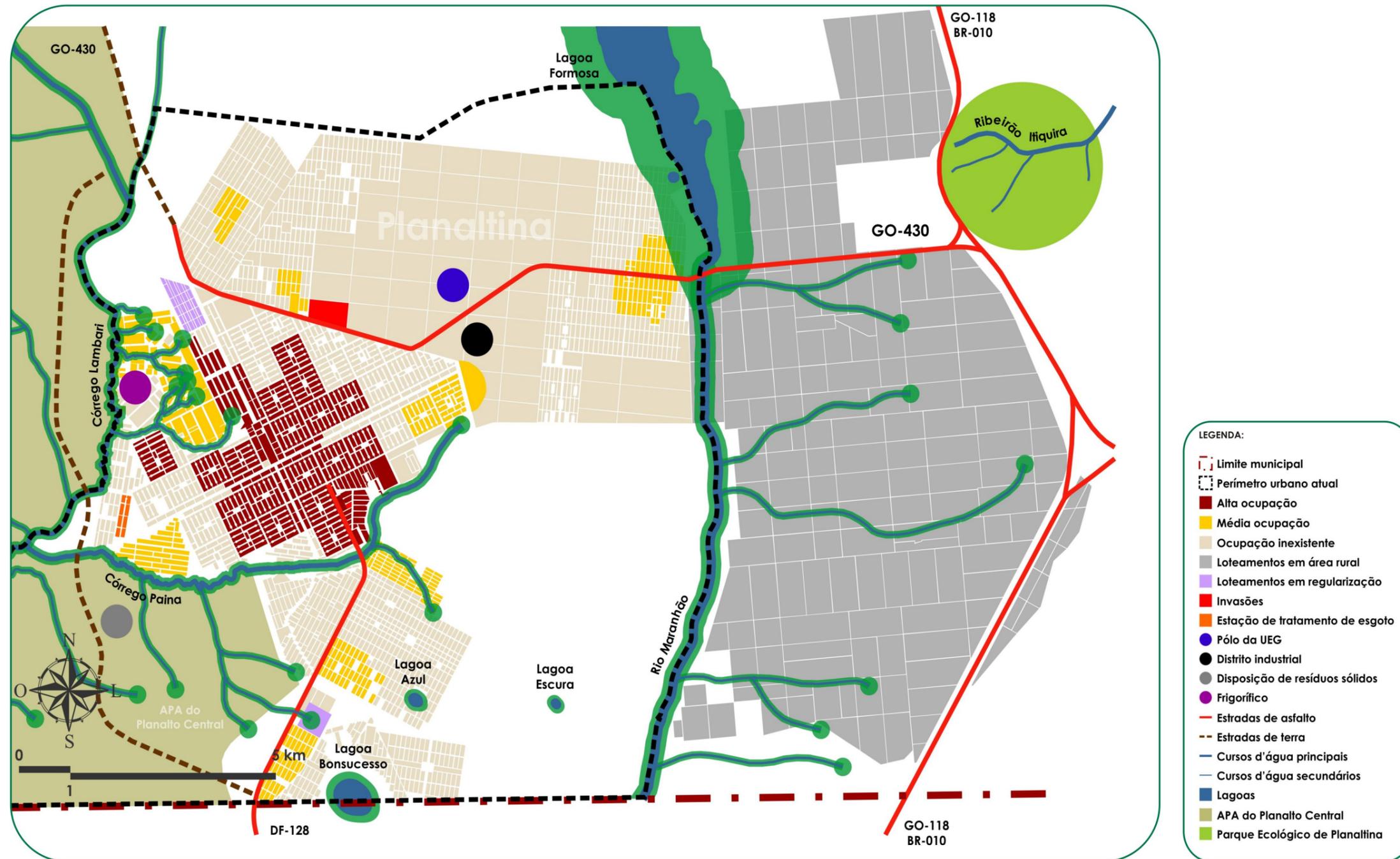
O Plano Diretor traz algumas recomendações para o Sistema Viário:

- Revisão do interesse público na concessão do transporte coletivo na ligação com o Distrito Federal;
- Instituição de um Conselho dos Usuários de Transporte coletivo visando a democratização de sua gestão;
- Criação de roteiro turístico e de lazer com linha de ônibus para atendimento da demanda, principalmente nos finais de semana;
- Promover a hierarquização viária, estabelecendo os eixos prioritários para os deslocamentos do transporte coletivo, de mercadorias, faixas exclusivas para ciclistas, uma vez que é significativa a utilização desse meio de transporte na cidade;
- Elaborar um plano de pavimentação explicitando prioridades e cronograma de orientação para implementação com critérios de atendimento às áreas mais adensadas, de ligações de maior interesse, redução da superfície impermeabilizada, coerente com os planos de drenagem e de arborização urbana e ajardinamento;
- Definir um Plano de Sinalização de modo a orientar o fluxo de turistas aos pontos de interesse e o deslocamento no território do Município, resgatando a auto-estima da população.



Fonte: Execução própria da Consultora com base em dados fornecidos pela Prefeitura de Planaltina

Figura 50: Mapa de Planaltina - GO



Fonte: Prefeitura de Planaltina

Figura 51: Mapa de uso do solo de Planaltina-GO.

7.2.2 Formosa

O município de Formosa está localizado a nordeste do Distrito Federal. O acesso à cidade é feito pela DF-110 e pela BR-030. A sede municipal dista 79 km de Brasília, conforme Figura 52.

A formação do município remonta à terceira década do século XVIII, quando Goiás ainda pertencia à Capitania de São Paulo. Nas proximidades da Lagoa Feia, os primeiros boiadeiros e garimpeiros faziam suas paradas e levantavam as primeiras choupanas cobertas e cercados para bois, daí o primeiro nome do lugarejo: Arraial dos Couros. A salubridade do sítio e a oportunidade de bons negócios com couro fez com que fazendeiros investissem na região. Em 1823, o arraial foi elevado e já se firmava como centro comercial.

Em 1838, foi elevado à categoria de freguesia e, em 1843, devido às suas belezas naturais e buscando homenagear D. Teresa Cristina, foi elevado à categoria de vila, recebendo o nome de Vila Formosa da Imperatriz. Em 1877 passou à categoria de cidade com o nome de Formosa.

No período de 1980 a 1990 verificou-se a tendência de aumento populacional de todos os municípios do Entorno do Distrito Federal, e Formosa também absorveu estes fluxos migratórios. A falta de infra-estrutura que atendesse toda essa população, e a deficiência na oferta de empregos, fazem com que muitos habitantes de Formosa realizem viagens diárias ao Distrito Federal.

De acordo com o Plano Diretor de Municipal, de 2004, o município de Formosa ocupava uma superfície de 5.807,17 km² e, desta, apenas 0,3% era urbanizada, 20 km². Segundo o censo demográfico realizado pelo IBGE em 1991 e a contagem populacional de 2007, houve um aumento de 30% da população residente, variando de 62.982 habitantes em 1991 para 90.212 habitantes em 2007.

Apesar de 85% da população ocupada se concentrar no setor terciário, vale destacar também o papel do setor secundário, que emprega 12% da população ocupada. O setor primário tem menos participação na economia de Formosa, empregando apenas 3,1% da população ocupada.

Uma análise da estrutura urbana demonstra que há uma ocupação mais densa da malha urbana no centro da cidade e uma ocupação rarefeita e polinucleada nas regiões periféricas, resultando em vazios urbanos. Por isso, a própria Prefeitura incentivou a construção de órgãos públicos em bairros ligeiramente afastados do centro.

Pode-se observar uma concentração comercial ao longo das vias localizadas no setor central. Alguns eixos se expandem a partir do centro, como a Avenida Porto Agropecuário, a norte, e as avenidas Maestro João Luis do Espírito Santo e Brasília, a leste.

Seguindo a BR 020, a nordeste da malha urbana está o Distrito Industrial, que não se encontra completamente implantado. Quase em frente ao Distrito Industrial está o acesso à Lagoa Feia, importante patrimônio ambiental e paisagístico, e às suas margens funcionam diversos quiosques e restaurantes.

Apesar de não haver registro de assentamentos subnormais, existem bolsões de pobreza com moradias precárias na área urbana, com destaque para a invasão da lagoa dos Santos. No entanto, já está sendo providenciada a relocação de algumas famílias para outras áreas, com o apoio de verbas do Programa Habitar Brasil.

Existem 3 Distritos espalhados pelo município: Bezerra, Santa Rosa e JK; ambos com características urbanas, todavia sem delimitação do perímetro e sem regras para o uso e ocupação do solo, resultando em assentamentos com malha urbana desordenada.

Ainda somados ao núcleo-sede, estão três aglomerados rurais oriundos de assentamentos do INCRA datados da década de 1990, com o total de 145 famílias assentadas. Os assentamentos são: Vila Santa Cruz, a 15 km da Sede, junto à BR 020; Vila Bela Vista, a 12 km da sede do município, também junto à BR 020; e o Projeto Paraná I, a 65 km do município, no vale do Paraná.

Formosa apresenta alto potencial de desenvolvimento para o ecoturismo. No município localiza-se o início de três grandes bacias brasileiras: a bacia do Tocantins (córrego bandeirinha), a bacia do Paraná (ribeirão Piripipau), e a do São Francisco (ribeirão Santa Rita). O Salto do Itiquira, muito conhecido e visitado é a segunda maior cachoeira em queda livre da América Latina, sendo tombado como Patrimônio Cultural de Goiás.

A Lagoa Feia, localizada no limite sudeste é, sem dúvida, uma barreira ao crescimento urbano. Internamente, outras barreiras são o aeroporto e o Parque Municipal Mata da Bica. Ao norte da mancha urbana destaca-se a borda de ruptura. Logo, os três eixos mais claros para a expansão urbana são nos sentidos: leste, sudoeste e oeste. No entanto é preferencial que se adense o setor central, ocupando os muitos vazios urbanos.

O Plano Diretor Municipal institui diretrizes para ordenar e disciplinar o desenvolvimento físico, econômico, social e administrativo objetivando proporcionar o bem-estar da comunidade através da implantação de um processo permanente de planejamento; valorizando os patrimônios culturais, naturais e históricos da cidade; desenvolvendo atividades agroindustriais, turísticas e se firmando como pólo universitário; organizando o uso do solo no território do município; melhorando a oferta de infra-estrutura e equipamentos coletivos; garantindo os instrumentos legais à administração municipal, e buscando garantir a participação da comunidade no processo de planejamento.

Para atingir tais objetivos o Plano Diretor prevê diretrizes:

- Ambientais - para proteção dos rios e córregos, nascentes, e vegetação nativa, além de controlar a poluição do ar e sonora;
- Socioeconômicas – visando: explorar o potencial turístico de maneira sustentável, aumentar oferta de empregos, incentivar a instalação de unidades universitárias, entre outros;
- Físico-Territoriais - para redefinir os limites do Perímetro Urbano, restringindo áreas para o uso urbano; induzindo a ocupação dos

vazios urbanos, implantando o zoneamento de uso do solo, revendo a localização do Distrito Industrial e melhorando a rede viária;

- Instrumentalização do Plano – Instituído leis complementares ao Plano Diretor que ordenem o uso e ocupação do solo, seu parcelamento, construções e paisagem urbana, atendendo ao Estatuto da Cidade e a Constituição Federal; Adaptando a legislação municipal ao novo ordenamento jurídico; implantando a gestão democrática com a participação popular e elaborando os planos e projetos previstos pelo Plano Diretor.

As proposições físico-territoriais estão subdivididas em Estruturais e Setoriais. As Físico-Territoriais Estruturais consideram a subdivisão do território municipal em duas macrozonas: Rural e Urbana; e da macrozona urbana em zonas de uso específicos considerando: predominância de usos; densidade populacional; valorização do patrimônio histórico e cultural; além da delimitação de áreas para regularização fundiária e implantação de equipamentos de incentivo ao turismo. Prevê também a aplicação de instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, como o direito de preempção, outorga onerosa entre outros. As diretrizes Físico-Territoriais Setoriais compreendem ações nas áreas da educação, saúde, bem-estar social, cultura e turismo, esporte e lazer, edificações públicas e revisão do código de obras, saneamento básico, lixo, trânsito e transporte, pavimentação e drenagem de vias públicas, iluminação de vias públicas e comunicações.

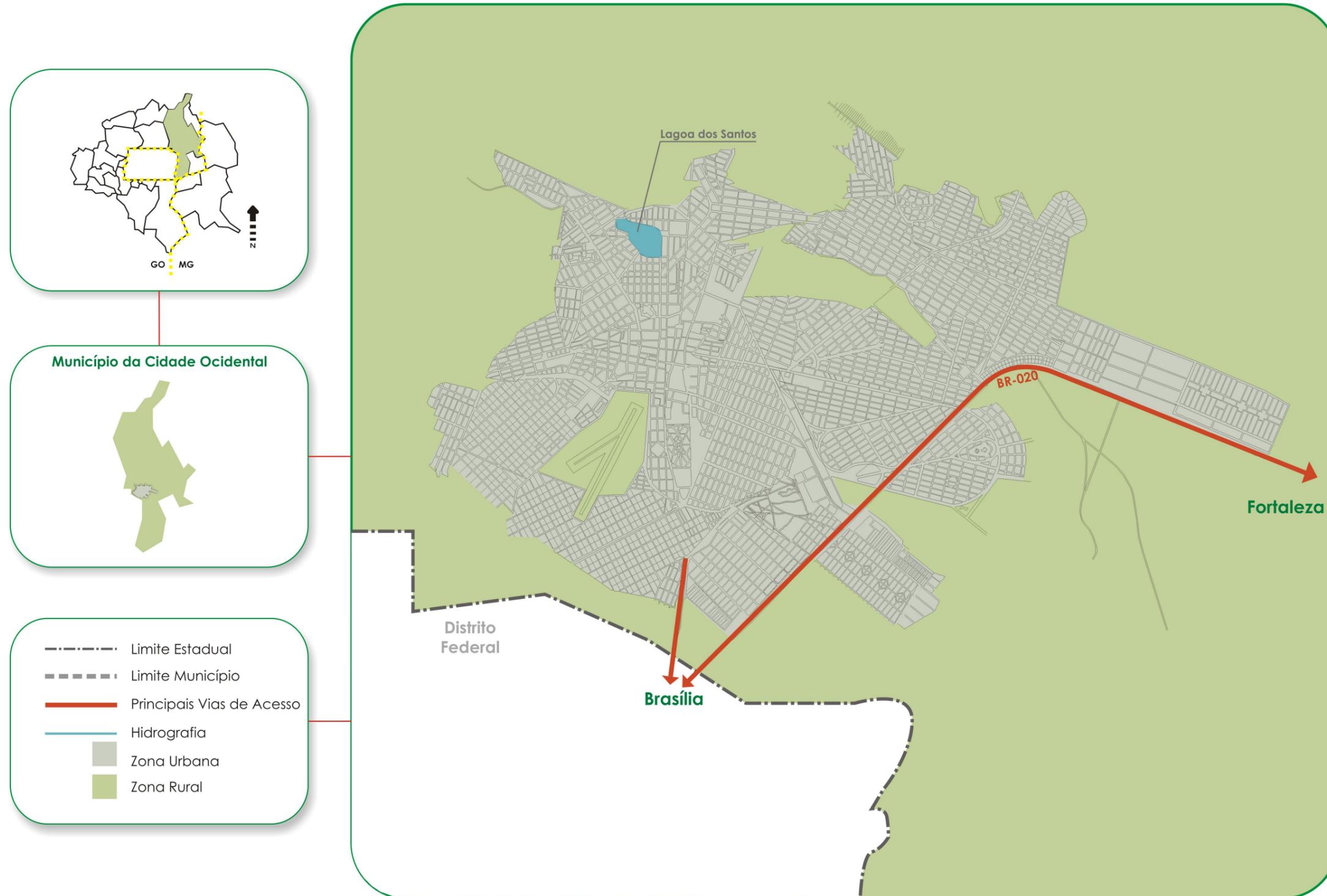
O uso e ocupação do solo no território de Formosa visam consolidar a estrutura urbana existente assegurando os padrões de urbanização compatíveis com as tradições e expectativas da comunidade, regulando o uso dos edifícios, construções e terrenos.

As Zonas de uso ficam assim estabelecidas:

- Zona Predominantemente Residencial de Alta Densidade Populacional (ZPR1) – destinada aos usos residencial unifamiliar e multifamiliar, comercial e de serviços locais;
- Zona Predominantemente Residencial de Média Densidade Populacional (ZPR 2) – destinada aos usos residencial unifamiliar e multifamiliar, comercial e de serviços locais;
- Zona Predominantemente Residencial de Baixa Densidade Populacional (ZPR 3) – destinada aos usos residencial unifamiliar e multifamiliar, comercial e de serviços locais;
- Zona de Comércio e Serviços (ZCS) – destinada ao uso de comércio e serviços de caráter central;
- Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS 1) – destinada a regularizar os problemas urbanos e fundiários para atender a demanda habitacional;
- Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS 2) – destinada às reservas de áreas para o poder público atender a demanda habitacional;

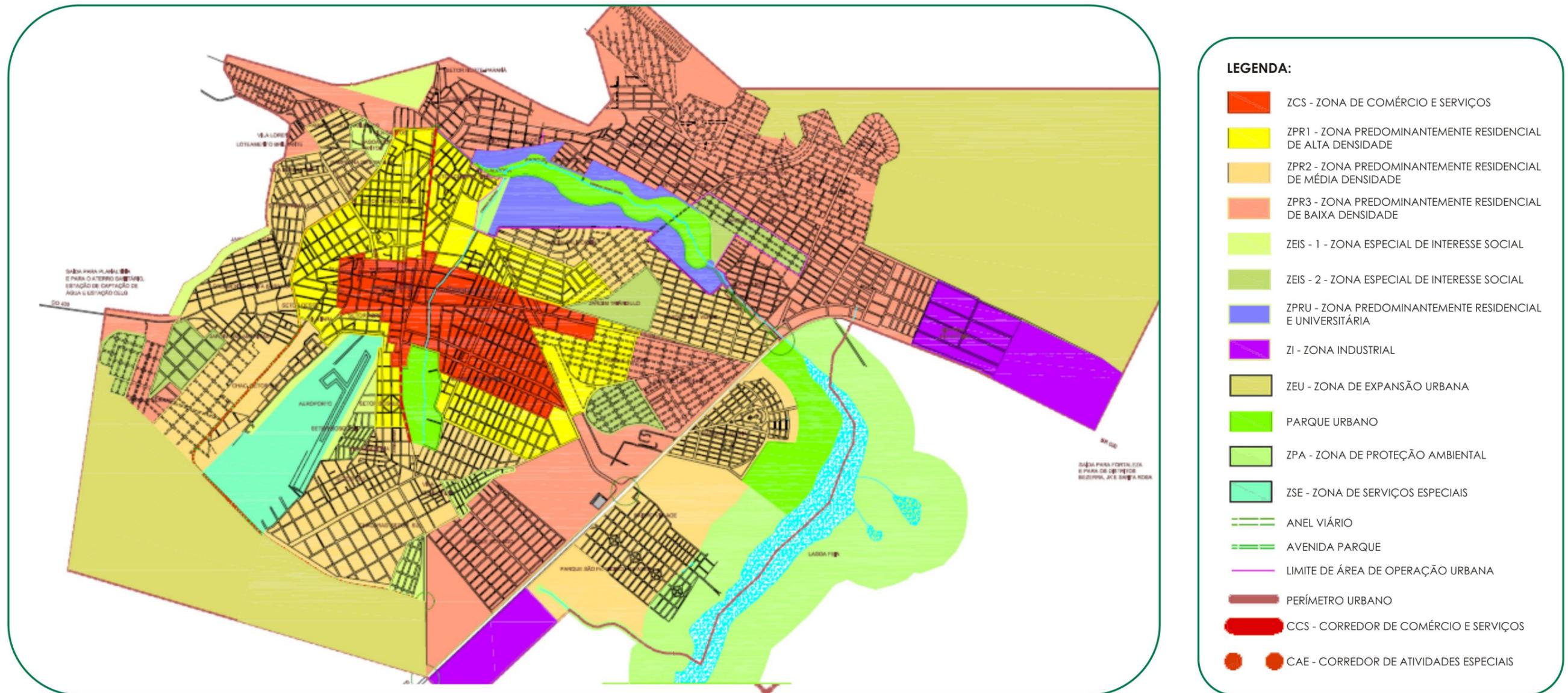
- Zonas Predominantemente Residencial e Universitária (ZPRU) – zona destinada à implantação de novos “campi” universitários em Formosa;
- Zona Predominantemente Industrial (ZI) – destinada a indústrias em geral, agroindústrias e oficinas não poluidoras;
- Corredor de Comércio e Serviços (CCS) – destinada a comércio e serviços ao longo das vias arteriais e principais;
- Corredor de Atividades Especiais (CAE) – destinada a usos de comércio de grande e médio porte e de serviços e indústrias de porte médio localizados no Anel Viário;
- Zona de Proteção Ambiental (ZPA) – destinada à preservação de áreas de interesse ambiental e turístico;
- Parque Urbano (PU) – área equipada e destinada à recreação, esporte e lazer;
- Zona de Expansão Urbana (ZEU) – destinada a usos predominantemente residenciais de baixa densidade.

O uso do solo está demonstrado na Figura 53.



Fonte: Execução própria da Consultora com base em dados fornecidos pela Prefeitura de Formosa

Figura 52: Mapa de Formosa - GO.



Fonte: Prefeitura de Formosa

Figura 53: Uso e ocupação do solo de Formosa.

7.3 Entorno Oeste

O Entorno Oeste é composto pelos municípios de Águas Lindas de Goiás e Santo Antônio do Descoberto, cuja principal ligação com o Distrito Federal ocorre por meio das rodovias BR-070 e DF-280/BR-060, respectivamente, conforme a Figura 54.

Os municípios de Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas de Goiás foram sucessivamente desmembrados do município de Luziânia. Com a crescente ocupação da região do Rio Descoberto surge o distrito de Santo Antônio do Descoberto, que se emancipa como município em 1982. Este, posteriormente, sofre um desmembramento que dá origem ao município de Águas Lindas de Goiás em 1996.

A Tabela 12 apresenta a população dos 2 municípios do Entorno Oeste que fazem parte da área de abrangência do PDTU/DF, para os períodos 2000, 2004 e 2007. Os dados de 2000 referem-se a resultados do respectivo Censo do IBGE, os de 2004 às projeções dos Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno e os dados de 2007 estão relacionados à contagem populacional realizada naquele ano, também pelo IBGE. Apresenta-se ainda, o crescimento populacional do período de 2000 a 2004.

Tabela 12: População e taxa de crescimento anual para as cidades do Entorno Oeste

Cidade	Censo 2000	Projeção 2004	TCA 2000/2004	Contagem Populacional 2007
Águas Lindas de Goiás	105.746	149.598	9,261	131.884
Santo Ant. do Descoberto	51.897	70.707	8,217	55.621

⁽¹⁾ Utilizada a projeção de população para 2004 em relação ao nº. de pessoas por domicílio médio do Entorno, 3,68.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

A população do Entorno Oeste, entre 2000 e 2004 passou por um expressivo crescimento populacional. De acordo com as projeções para 2004 e a contagem populacional de 2007, houve um decréscimo populacional para ambos os municípios.

A Tabela 13 apresenta o crescimento populacional entre os anos de 2000 e 2007, para os municípios do Entorno Oeste.

Tabela 13: Crescimento Populacional no Entorno Oeste para o Período de 2000 a 2007

Cidade	2000	2007	Taxa no período	taxa a.a.
Águas Lindas de Goiás	105.746	131.884	24,72%	5,68%
Santo Antonio do	51.897	55.621	7,18%	1,75%
Total	157.643	187.505	31,90%	7,43%

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Observa-se que a cidade de Águas Lindas de Goiás apresentou para o período alta taxa de crescimento populacional, atingindo 24,72%, e 5,68% de taxa de crescimento anual, sendo considerada a cidade que mais cresceu em população no Brasil. Santo Antônio do Descoberto apresentou taxa de crescimento anual de 1,75, acima da média nacional, que é de 0,60% ao ano.

Na Tabela 14 é apresentado o número de domicílios para cada uma das cidades e o número de habitantes por domicílio.

Tabela 14: Domicílios por localidade do Entorno Oeste, em 2004.

Municípios do Entorno	Habitantes por Domicílio	Nº de Domicílios
Águas Lindas de Goiás	3,49	37.827
Santo Antônio do Descoberto	3,33	16.697

Fonte: Cenários Territoriais e Demográficos do Distrito Federal e Entorno (Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, 2004).

Observa-se que em Águas Lindas de Goiás existem mais habitantes residindo no mesmo domicílio quando comparado a Santo Antônio do Descoberto.

Na Tabela 15 e no Gráfico 4 são apresentados os PIB Per capita e o PIB corrente para os municípios do Entorno Sul em 2005.

Tabela 15: PIB per capita e PIB corrente nas cidades do Entorno Oeste

Município	PIB Per Capita	PIB Corrente
Águas Lindas de Goiás	2,10	334.295
Santo Antônio do Descoberto	2,20	164.377
Total	4,30	498.672

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2005.

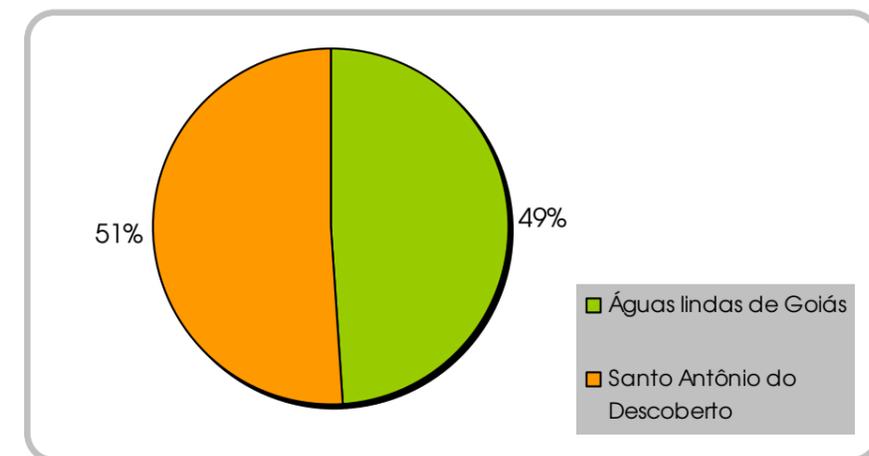
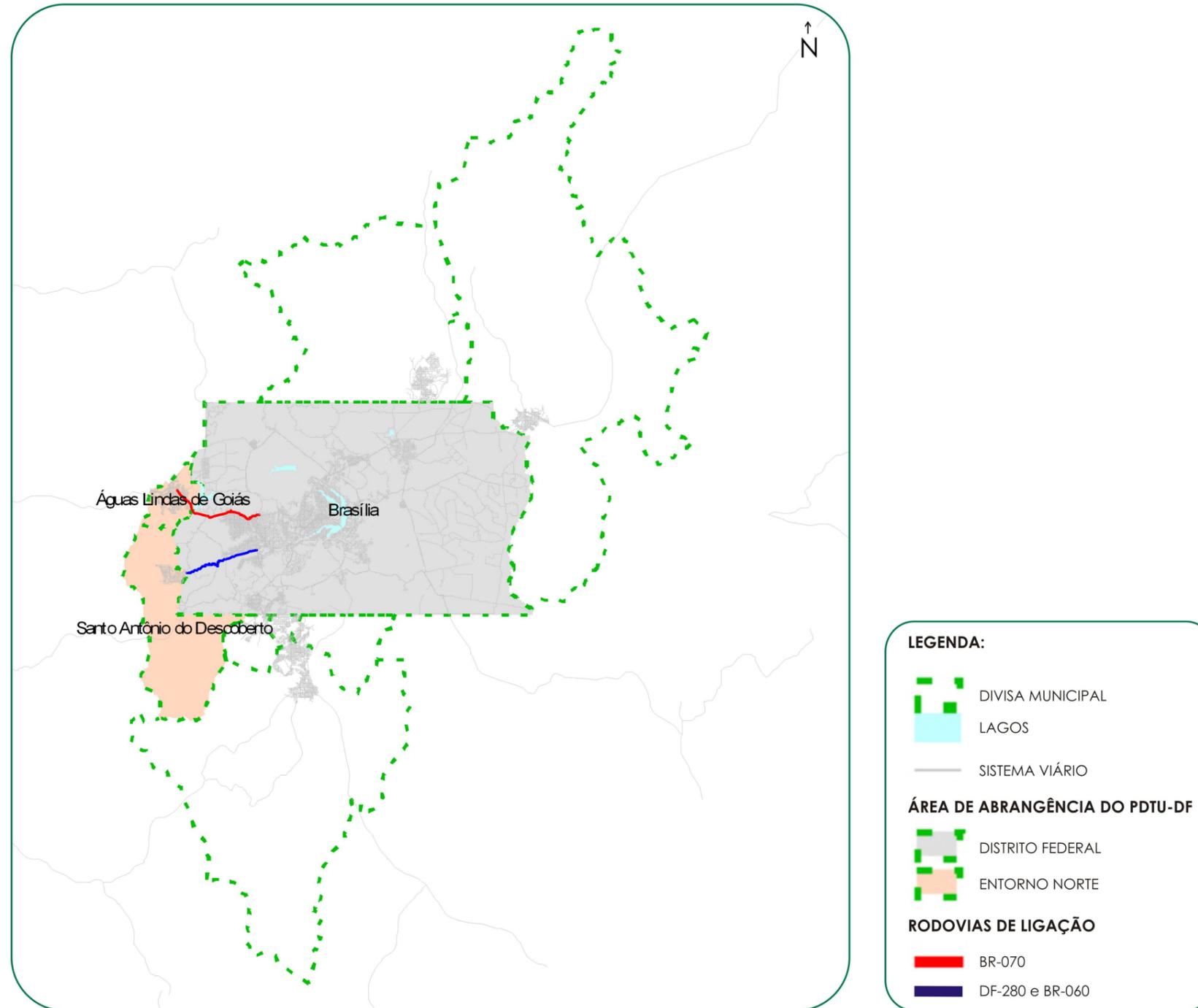


Gráfico 4: PIB Per Capita nas Cidades do Entorno Oeste

O PIB per capita para ambos os municípios é muito parecido, mesmo o PIB Corrente de Águas Lindas de Goiás apresentando um valor superior a Santo Antônio do Descoberto devido ao número maior de habitantes em Águas Lindas de Goiás.



Fonte: Execução própria da Consultora.

Figura 54: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Oeste

7.3.1 Águas Lindas de Goiás

Águas Lindas está localizada a oeste do Plano Piloto, saindo pela BR 070, em direção ao estado de Goiás e atravessando Taguatinga e Ceilândia. A represa e o Rio Descoberto marcam a divisa entre o Distrito Federal e Águas Lindas de Goiás, conforme a Figura 55.

A cidade tem origem de loteamentos para fins de recreio às margens da BR 070, quando seu território ainda pertencia ao município de Santo Antônio do Descoberto/GO. Em 1995 o distrito se emancipa, tornando-se Águas Lindas de Goiás, pela Lei de Criação do Município datada de 12 de outubro do mesmo ano.

O município tem seus limites, a leste com o Distrito Federal, a oeste com Cocalzinho de Goiás, ao norte com Padre Bernardo e ao sul com Santo Antônio do Descoberto.

O Núcleo urbano de Águas Lindas de Goiás caracteriza-se por uma área ao longo de 12 km da rodovia BR-070, entre os rios Descoberto e Macaco, e encontra-se a 5 km da divisa do DF, 16 km da divisa do município de Santo Antônio do Descoberto, 50 km de Brasília, 8 km de Ceilândia, 26 km de Taguatinga e 20 km de Goiânia.

O sistema viário se submete a uma hierarquia imposta pela BR-070, onde ocorrem as rotas de circulação dos ônibus além da localização de comércio e equipamentos. Fluxos transversais surgem ao longo da rodovia no perímetro urbano, devido ao traçado ortogonal dos loteamentos. Nos bairros, não existe uma hierarquia muito definida de vias, algumas, pela circulação e pela importância da atividade, vêm assumindo o papel de vias principais: a Av. JK e Av. Porto Velho, na Vila Brasília; a Av. Central, no Setor Morada da Serra e a Av. Rio Grande do Sul (e sua continuidade, Av. Águas Lindas) no Parque da Barragem. A Avenida 1, implantada de forma paralela ao Sul da BR-070, possui uma característica de via principal de integração. Outras vias, principalmente as ortogonais à BR-070, assumem o papel de vias secundárias, cuja função é manter o fluxo entre os diversos bairros e a BR-070.

Segundo o Projeto de Lei do Plano Diretor de Águas Lindas de Goiás (ainda em processo de aprovação), a área urbana efetivamente parcelada é de 5.784,91 ha, com um total de 55.000 lotes. Segundo dados da Secretaria Municipal de Finanças de Águas Lindas, existem 25.000 lotes ocupados com 28.213 residências. A mesma informação confirma a existência de 30.000 lotes ainda vagos. Segundo esta informação a cidade pode chegar a 215.000 habitantes, sem criação de novos lotes.

A contagem populacional do IBGE indica uma população de 131.884 pessoas, mas segundo informações obtidas na prefeitura, este número não corresponderia à realidade. Ainda segundo informações dos dados do IBGE (2007), Águas Lindas de Goiás teve a maior taxa de crescimento de 24,5% ao ano contra apenas 3% da média nacional.

A cidade é mais adensada ao longo dos eixos viários principais que são a BR-070 e GO-547, sendo que a maior densidade se encontra no bairro Jardim Brasília (41,33 hab./há). A densidade média, considerando-se a contagem populacional do IBGE, é de aproximadamente 22,8 hab./ha.

O padrão de urbanização de Águas Lindas de Goiás se assemelha ao de periferias de grandes cidades brasileiras: falta de urbanização, equipamentos sociais, pavimentação, transporte, infra-estrutura e segurança.

Águas Lindas de Goiás, assim como outras cidades do Entorno que têm história de formação recente, sofre com o fenômeno da desagregação social, representado pela perda de valores tradicionais, geralmente do lugar de origem. A população formada por movimentos demográficos de imigração, tanto advindos do Distrito Federal como do nordeste do Brasil e outras regiões, atraídas pelo baixo valor da terra e facilidade de acesso via BR-070, não criam novos vínculos de referência com o lugar. A população, além disso, não consegue se estabelecer em atividades produtivas na cidade, que é baseada em pequenos pontos de comércio, inexistindo atividade industrial ou agrícola.

A ausência de atividades produtivas causa uma dependência de Águas Lindas de Goiás em relação ao Distrito Federal, principalmente Taguatinga e o Plano Piloto e Brasília, fato este que faz de Águas Lindas uma cidade-dormitório.

Como a BR-070 está submetida a legislação específica, existe uma faixa de domínio ao longo da cidade que resulta em espaços intersticiais vazios entre a rodovia e os loteamentos. Estes espaços degradados, onde é depositado lixo e águas pluviais **são represadas, causam degradação ambiental urbana e social.**

O núcleo urbano não apresenta um centro marcado de forma tradicional, onde os monumentos, edifícios e espaços públicos são os elementos norteadores da distribuição espacial. Aqui os pontos de ônibus são a maior referência, o que evidencia o caráter de cidade-dormitório.

Os principais pontos de interesse são marcados pelo supermercado Tático, onde grande volume de pessoas se aglutina, a lanchonete-bar-posto de abastecimento no entroncamento da rodovia BR-070 com a Avenida 1 do Bairro Bela Vista. Neste local observa-se o desenvolvimento de comércio informal. Outro ponto de aglomeração na cidade é a Avenida JK, que conta com comércio significativo, assim como a Avenida Rio Grande do Sul.

O aspecto de provisoriidade marca as construções, os arruamentos da cidade, casas inacabadas e ruas sem pavimentação, inexistência de calçadas e meio-fio. Na época das chuvas a situação piora bastante com a erosão da camada superficial causada pelo escoamento das águas pluviais. A baixa densidade e a dispersão dos loteamentos o que aumenta muito o custo em investimentos de infra-estrutura, iluminação pública e pavimentação.

O Plano Diretor do Município prevê estratégias de ordenamento territorial, uso do solo e intervenções viárias, além da gestão do mesmo. Por meio de seus diversos mecanismos, buscará trazer à cidade qualidade de vida adequada possibilitando à população criar raízes no espaço urbano.

O Ordenamento Territorial se realizará primeiramente com o macro-ordenamento da área urbana. Esta compreende o conjunto de intervenções consolidadas e os bairros dispersos no entorno imediato. Para tal, foram estabelecidos os seguintes princípios básicos:

- Princípio da Definição do Centro Urbano - Transformação da faixa de domínio da rodovia BR-070, em área destinada a múltiplos usos;
- Princípio de Consolidação da Urbanização Existente – Compreende a área dos loteamentos existentes nas “chapadas” onde deverá ser intensificada a ocupação dos lotes vagos, buscando maior viabilidade para a implantação de infra-estrutura. Nesta área deve ser impedida a implantação de novos loteamentos ou desmembramentos dos lotes existentes;
- Princípio De Preservação Paisagística - Compreende uma área de transição definida como “encostas de chapadas”, com relevo irregular e acidentado, e inclinações de 5 a 30%. As Zonas de Preservação Paisagística apenas poderão ser parceladas com baixos índices urbanísticos de ocupação e aproveitamento, em lotes de 10.000m², licenciados somente num prazo mínimo de 10 anos, tempo em que a atual área urbana deverá estar intensamente ocupada;
- Princípio de Preservação Ambiental - A estratégia aqui é proteger as áreas de fundos de vale, córregos e nascentes, onde não será permitida nenhuma forma de ocupação.

Para o reordenamento territorial, a área urbana do município será dividida em zonas de uso:

- Zona de ocupação urbana (ZOU) - Caracterizada pela malha urbana já implantada, acrescida das áreas com parcelamento já aprovado e não implantado. Áreas já parceladas, ocupadas, e que não estão aprovadas pela municipalidade, deverão ser objeto de instrumento de regularização;
- Zona de Preservação Paisagística (ZPP) - Área de transição entre a zona de ocupação urbana e a zona de preservação ambiental. Nessa área somente serão permitidas atividades rurais e de lazer;
- Zona de Proteção Ambiental 1 (ZPA1) - Área destinada à preservação permanente dos córregos e nascentes, onde não será permitida nenhuma forma de ocupação. Compreende uma faixa de 30,00m de largura da margem do córrego e raio de 50,00m nas nascentes, tomando-se o olho d'água como centro;
- Zona de Proteção Ambiental 2- (ZPA2) - Área destinada à preservação permanente do Reservatório do Rio do Descoberto. Faixa contínua que acompanha a margem do lago com largura de 300,00m, onde nenhuma ocupação será permitida.

Foram adotados os seguintes parâmetros urbanísticos básicos:

- Critérios de incomodidade para o controle do uso do solo – proibição apenas das atividades consideradas incômodas, de acordo com as categorias de lotes por uso;
- Índice de aproveitamento - definição do potencial construtivo máximo permitido por lote;
- Taxa de permeabilidade - garantia de área de solo permeável, em função do tamanho do lote;
- Taxa de ocupação – o resultado são os limites máximos de ocupação do terreno;
- Afastamentos – estabelece os limites da edificação no lote.

O Plano Diretor de Águas Lindas de Goiás identifica as principais intervenções capazes de garantir a seus habitantes os serviços básicos de transporte, coleta de lixo, saneamento básico, energia além de equipamentos urbanos e sociais.

O município de Águas Lindas de Goiás está localizado a 47 km de Brasília. O acesso é feito pela BR-070 que cruza a cidade em pista simples, com uma faixa por sentido, sem calçadas e sem pavimentação no acostamento. A Figura 55 ilustra a BR-070 no perímetro urbano de Águas Lindas.

A principal via urbana da cidade é a Avenida JK, que abriga significativo comércio e que liga a BR-070 à área utilizada como ponto final das linhas de ônibus.

O Plano Diretor dispõe sobre as intervenções viárias, que estão dentre as prioridades de intervenção urbana, uma vez que a disposição dos bairros é muito dispersa e a rodovia BR 0-70 representa um bloqueio que dificulta a circulação das pessoas na cidade.

A reestruturação do sistema viário é uma hipótese fundamental para a qualificação urbana. Como a BR-070 sobrepõe o tráfego local com regional, deverá ser construído uma via de contorno com o objetivo de retirar do núcleo urbano o tráfego rural. Ao longo deste anel deverão ser criados loteamentos com destinações diversificadas, com centros educacionais, centros de tecnologia e de negócios, atraindo assim, investimentos privados.

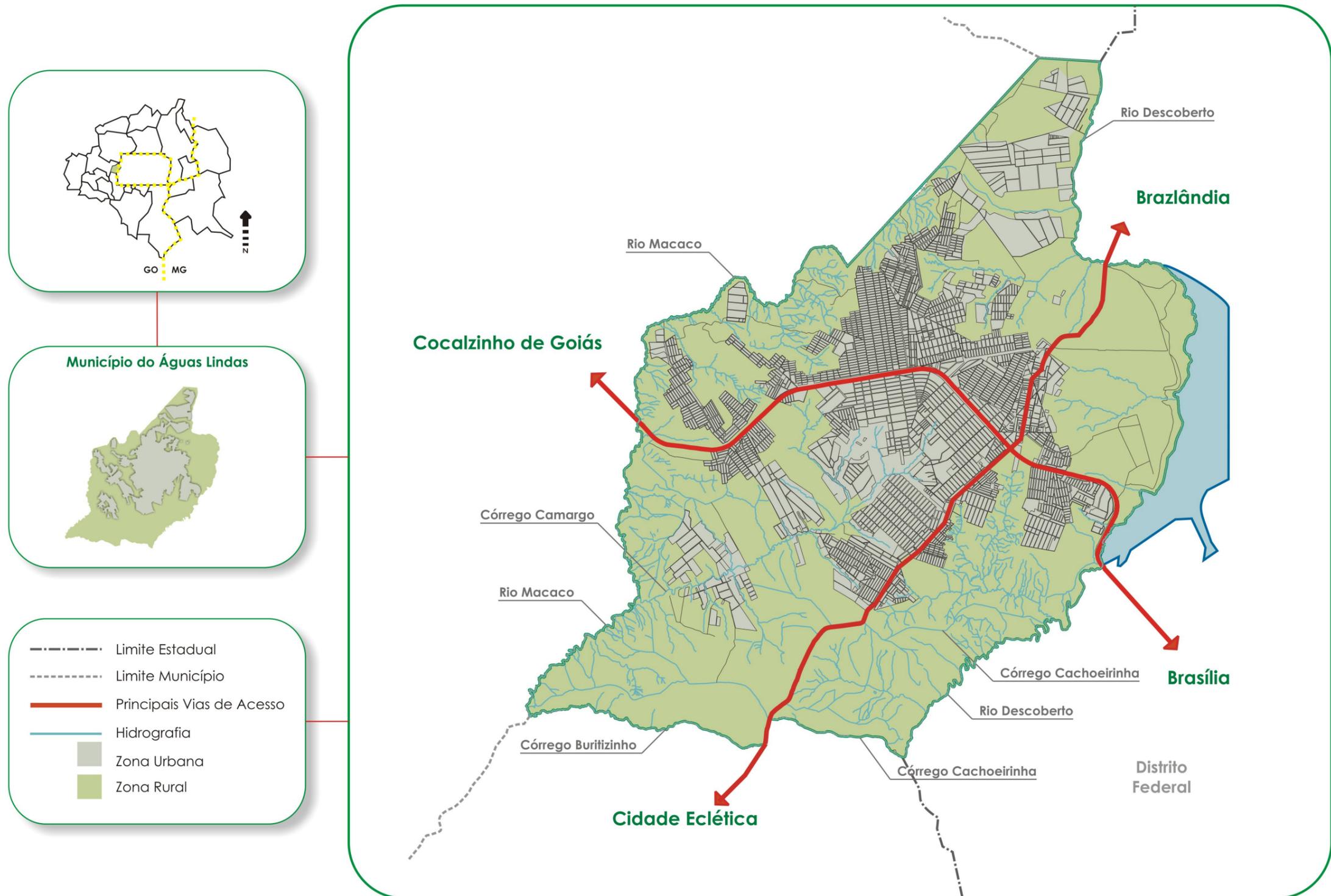
O remanejamento do tráfego interurbano, que hoje percorre o eixo principal, será uma das soluções para as vias urbanas. Serão determinados os pontos onde serão feitas as conversões de direção, bem como as ligações transversais à rodovia, entre os bairros. O novo desenho das vias e uso da faixa de domínio de rodovia requalificará o eixo dinâmico da cidade.

A hierarquia viária será composta por 6 (seis) circuitos interdependentes com vias: principais, secundárias e locais. Tal hierarquia conceitua-se através de sua importância funcional da seguinte maneira:

- Vias Regionais: são aquelas que ligam duas cidades, permitindo o tráfego livre e o desenvolvimento de velocidade;
- Vias Principais: são aquelas de maior importância na cidade e que estruturam a malha urbana. Dividem-se em dois tipos:
 - Vias Principais de Atividades: caracterizam-se pela função de acessibilidade às atividades lindeiras, em que é conferida prioridade ao transporte coletivo e à circulação de pedestres. Nessas vias não é facilitado o desenvolvimento de alta velocidade;
 - Vias Principais de Integração: são aquelas que se caracterizam pela função de passagem e de integração dos diversos bairros. Sua função é também de permitir fluir o tráfego de veículos;
- Vias Secundárias: caracterizam-se pela coleta e/ou distribuição do tráfego entre as vias Principais e as Locais;
- Vias Locais: são aquelas situadas no interior dos bairros, como limites de quadras, e possuem a característica de tráfego lento, de baixa velocidade, conferindo ao pedestre sua apropriação;
- Vias Locais de Fundo de Vale: possuem características especiais, como vias lindeiras às zonas de proteção ambiental, e têm a finalidade de separar entre si urbanização e área de proteção de fundos de vale.

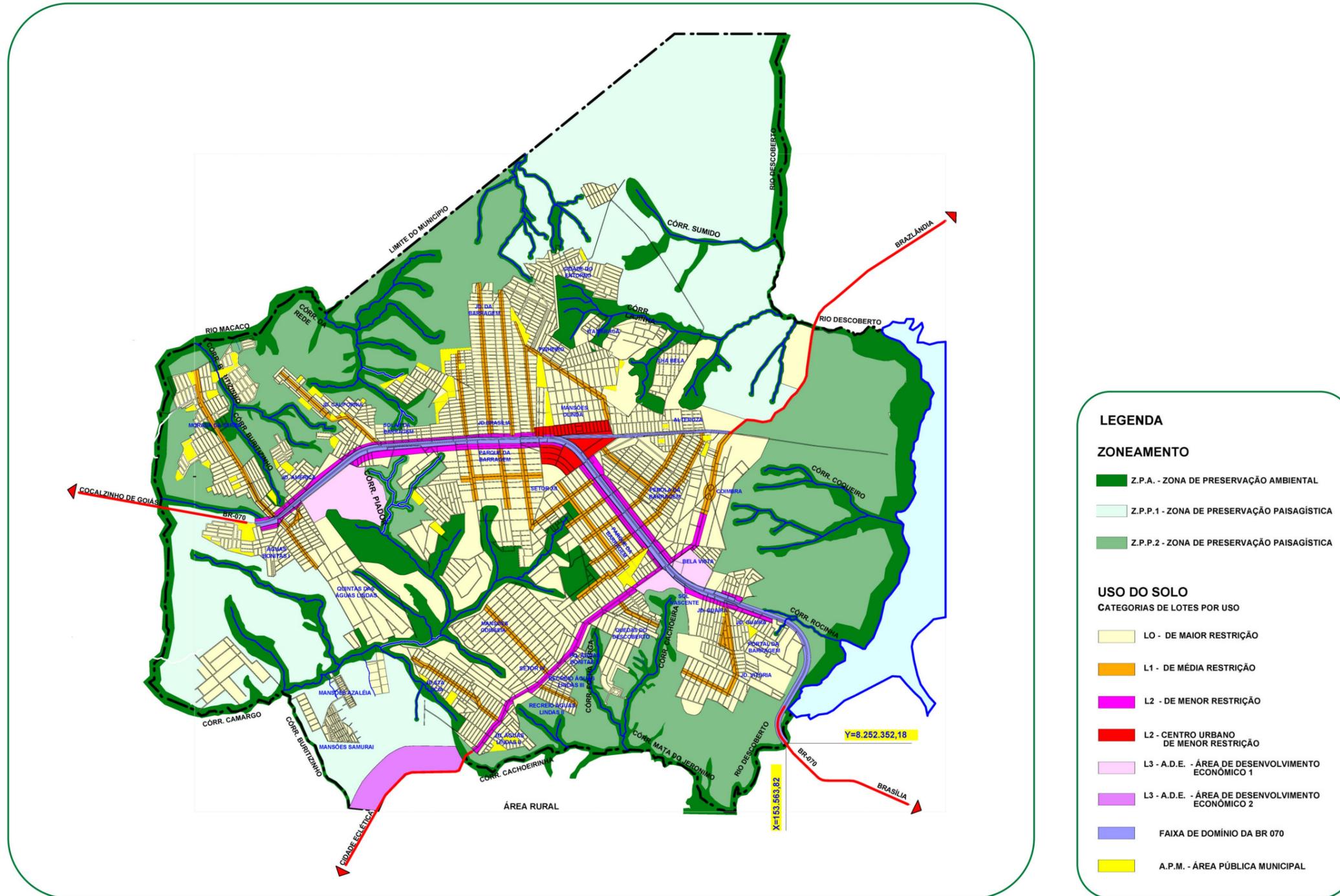
O uso e ocupação do solo de Águas Lindas de Goiás está demonstrado na Figura 56.

O sistema principal da cidade deverá ser completado com a transformação do eixo GO 547 e sua extensão até o limite da área urbana em direção a Brazlândia, em eixo urbano norte-sul.



Fonte: Execução própria da Consultora com base em dados fornecidos pela Prefeitura de Águas Lindas de Goiás.

Figura 55: Mapa de Águas Lindas de Goiás.



Fonte: Prefeitura de Águas Lindas de Goiás.

Figura 56: Uso e ocupação do solo em Águas Lindas de Goiás.

7.3.2 Santo Antônio do Descoberto

O povoado de Santo Antônio do Descoberto tem sua origem por volta do ano de 1722 às margens do rio Descoberto. Primeiramente foi denominado de Montes Claros.

Nas décadas de 1950 e 1960 o povoado assume uma população significativa e se torna um Distrito de Luziânia pela Lei Municipal nº 493, de 20-01-1964, com o nome de Santo Antônio dos Montes Claros.

No ano de 1974, Santo Antônio do Descoberto recebe cerca de 1.000 famílias oriundas de Samambaia/DF, e em 1982, Antônio Teixeira, na época vereador, organizou um movimento pela emancipação do município, o que veio a ocorrer em 1982, pela lei estadual nº 9167, de 14-05-1982.

Em 04 de novembro de 1956 foi instalada, dentro das terras do futuro município de Santo Antônio do Descoberto, a matriz da Cidade Eclética Espiritualista Universal, sob a liderança de Oceano de Sá. A cidade Eclética pertence ao município de Santo Antônio do Descoberto e se localiza a 10 km da sede. Conta com uma população de aproximadamente 1.000 pessoas, e tem estrutura administrativa própria, hospital, escola, igreja, avenidas e praças, conforme Figura 57.

A formação do tecido urbano está particularmente associada à paisagem natural, aos rios e córregos da região. O perímetro urbano é definido a nordeste pelo curso do Rio Descoberto e a norte pelo Córrego dos Porcos e sua confluência com o rio Descoberto. A sudeste o Córrego do Coqueiro e sua confluência com o Rio Descoberto limitam o perímetro.

A criação do Município de Santo Antônio do Descoberto funcionou como um estímulo para as famílias de baixo poder aquisitivo e até mesmo, para pequenos comerciantes residentes no Distrito Federal que, face à disponibilidade de terras a preços convidativos, resolveram adotar a cidade como seu local de residência. Assim, começam a surgir novos bairros e loteamentos por toda a cidade, como foram os casos de Jardim Serra Dourada, Jardim Maracanã, Mansões Campestre Eldorado e Águas Lindas.

Em 1996, o núcleo urbano denominado Águas Lindas, em função do seu forte surto de crescimento e motivado principalmente pelo fato de estar implantado às margens da BR 070, também foi emancipado, elevando-se a categoria de Município.

Este fato trouxe para Santo Antônio do Descoberto, como consequência imediata, a redução do espaço geográfico do Município e a diminuição de sua população. Ainda assim, a população de Santo Antônio do Descoberto continuou a crescer conforme demonstram os dados estatísticos fornecidos pelo IBGE. No censo de 1991 sua população era de 35.509 habitantes. No censo do ano de 2000 os números indicaram uma população de 51.897 habitantes. Na contagem de 2007 a população é de 55.621 habitantes.

Desde a elevação à categoria de Distrito, a malha urbana cresceu desordenadamente. Quando ocorreu a implantação do loteamento Samambaia no Distrito Federal, Santo Antônio assistiu a uma migração de mais de 1.000 famílias o que ocasionou mais assentamentos irregulares. O interesse dos especuladores imobiliários também cresce neste período agravando ainda mais a ocupação com novos loteamentos.

Ao se analisar a malha urbana atual, constata-se a existência de grandes vazios dentro do perímetro urbano e a falta de integração racional entre os bairros (loteamentos), principalmente em relação a malha viária.

Hoje os setores mais densamente ocupados por edificações são:

- A Zona Central da Cidade, compreendendo os bairros: Vila Paraíso, Beira Rio, Vila São Luis e Maria Auxiliadora;
- O Parque Estrela Dalva XI e o Parque Estrela Dalva XII;
- O loteamento Montes Claro e o Jardim de Alá.

Os trechos intermediários, entre estes bairros, apresentam uma ocupação rarefeita. Alguns não têm sequer 10% de seus lotes ocupados, sendo utilizados até como campos de pastagem para animais. Este tipo de ocupação gera uma série de problemas para o governo municipal inviabilizando a implantação de equipamentos públicos e infraestrutura suficiente para atender toda a população devido à dispersão das ocupações e a baixa densidade populacional. A cidade de Santo Antônio do Descoberto tem acesso rodoviário principal pela Rodovia DF – 280, que a interliga à cidade de Brasília por uma distância de 62 km e à Goiânia, por um percurso de 175 km.

O número de loteamentos irregulares na cidade é grande, principalmente porque muitos deles não respeitaram as condições impostas pela Lei de Uso e Ocupação do Município ou atingiram áreas de proteção de mananciais.

A expansão urbana desordenada, a falta de planejamento, a inobservância das exigências estabelecidas pela Lei de Parcelamento do Solo e, mais recentemente, pela Lei do Estatuto da Cidade, são as causas do grande déficit, referente aos serviços de saneamento básico existente na poligonal urbana, que se observa no Quadro 5.

Quadro 5: Percentual de domicílios atendidos por

Serviços	Percentual
Abastecimento de Água Tratada	67%
Coleta de Esgoto	30%
Energia Elétrica – Residencial, Comercial e Industrial	93%
Drenagem Pluvial	25%
Coleta Regular do Lixo	60%
Vias Pavimentadas	15%
Telefones	95%

Fonte: Prefeitura, SANEAGO, CELG, TELEBRASILIA – IBGE – DATA: 10/06/2003

Todas as intervenções de órgãos federais, estaduais e municipais, no âmbito da Política Urbana e territorial, deverão estar de pleno acordo com as diretrizes expressas neste Plano Diretor, notadamente a política de desenvolvimento da Área do Entorno do Reservatório da usina de Corumbá IV.

O Projeto de Lei do Plano Diretor de Santo Antônio do Descoberto (ainda em fase de aprovação) tem como princípio garantir:

- O pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade;
- A preservação do meio ambiente natural e cultural do Município;
- O desenvolvimento sustentável do Município;
- A busca e realização da igualdade e da justiça social;
- A participação popular no processo de planejamento municipal.

Além da inclusão social, o foco do Plano Diretor também se volta para o desenvolvimento da dimensão geoambiental, econômica, sociocultural e institucional. Prioriza a busca por um desenvolvimento sustentável, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as gerações atuais e futuras.

É também objeto do Plano Diretor o estancamento do processo de parcelamento desordenado do solo, que incorpora glebas rurais aos usos urbanos, para garantir o equilíbrio ambiental e a justa distribuição de equipamentos públicos e infra-estrutura.

A promoção da integração entre os municípios limítrofes, pertencentes à RIDE, deve ser estimulada em função da similaridade dos processos de ocupação de seus territórios e de suas conseqüências, buscando soluções compartilhadas para os problemas comuns, em especial quanto às questões ambientais, de regularização fundiária e de acessibilidade e articulação intra e intermunicipal, e interestadual.

O uso e ocupação do solo no município têm como principal condicionante o aspecto ambiental, o qual limita a expansão da malha urbana. Por esta razão, o plano diretor propõe o adensamento de áreas já loteadas e que se mantêm subutilizadas (Tabela 16).

Tabela 16: Demonstrativo da Situação Fundiária dos Loteamentos Irregulares

Item	Loteamento Irregular	Nº de lotes	Nº de Moradias	Nº lotes vagos	População
01	Aldeia da Paz	71	57	14	222
02	Beira Rio II	211	175	36	682
03	Lemos Condomínios	28	26	02	101
04	Linos Condomínios	33	32	01	125
05	Eldorado Mansões	2.530	164	2.366	640
06	Vila Betel	124	86	38	335
07	Vila Cortes	61	58	04	226
08	Vila Paraíso II	67	65	02	643
09	Vila Paraíso III	110	104	06	405
10	Vila Parque	109	100	09	82
11	Parque das Rosas	240	01	239	06
11	Vila Raio de Luz	104	22	82	86
12	Vila São Luiz II	99	83	16	324
13	Vila União	34	33	01	129
TOTAIS		3.821	1005	2.816	4.000

Fonte: Secretaria de Obras de Santo Antônio do Descoberto/GO.

Ficam definidas como Zona Rural (ZR) as áreas compreendidas ente os limites do município, excetuando-se os perímetros urbanos, onde serão permitidas as atividades rurais, e como Zona Urbana (ZU) as áreas já ocupadas com o uso urbano e aquelas comprometidas e adequadas a esse uso, que deverão estar circunscritas por perímetros urbanos, em manchas contínuas ou não. A Lei de Parcelamento e Uso do Solo definirá, para as áreas urbanas do município as seguintes zonas:

- Zonas de Uso Misto (ZUM) - áreas urbanas aptas ao desenvolvimento das funções da Sede Municipal e da região da Serra Dourada. Coeficientes de aproveitamento máximos de, respectivamente, 1.0, 1.5 e 3.0;
- Zonas de Adensamento Restrito (ZAR) - área urbana de menor densidade populacional, usos do solo para sítios e chácaras serão estimulados. Coeficiente de Aproveitamento máximo de 0.6;
- Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) - abrigarão contingentes menos favorecidos da cidade, deverá garantir o acesso à infra-estrutura urbana e equipamentos comunitários como escolas, postos de saúde, esporte e lazer. Coeficiente de Aproveitamento máximo será de 1.0;
- Zonas Especiais de Interesse Histórico e Cultural (ZEIHC) - são áreas que, com características históricas e sócio-culturais, que configuram elementos do Patrimônio

Cultural local, devendo ser devidamente protegidas. Abrangem o centro histórico de Santo Antônio do Descoberto e também a Cidade Eclética, na Zona Rural do Município. Coeficiente de aproveitamento máximo de 1.0;

- Zonas Especiais de Interesse Urbano e Ambiental (ZEIUA) - são áreas que, em decorrência de suas características naturais, devem ser objeto de ações de regularização fundiária e de recuperação ambiental, devendo se transformar, posteriormente, em Zonas de Proteção Ambiental ou em Zonas Especiais;

- Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) – são áreas que, em função de suas características naturais e/ou das funções que exercem no meio urbano, necessitam de proteção ou preservação, constituindo áreas de preservação rigorosa, vedados todos os usos urbanos, salvo deliberação específica do Conselho da Cidade, com anuência do Conselho Municipal do Meio Ambiente;

- Zonas de Atividades Econômicas (ZAE) - são áreas de uso exclusivamente econômico, vedados os usos residenciais, mistos e institucionais que impliquem na geração de fluxos de pessoas nas suas vias, sendo admitido o Coeficiente de aproveitamento máximo de 2.0;

- Zonas de Expansão Urbana (ZEU) – são áreas de expansão planejada da ocupação urbana. Essas áreas somente serão parceladas com a devida aprovação do Conselho da Cidade, após o adensamento das áreas disponíveis, respeitadas as diretrizes de expansão do sistema viário e as condições previstas na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de Santo Antônio do Descoberto, admitindo-se Coeficiente de aproveitamento máximo de 1.0.

As ZUM, as ZEIS e as ZEIHC, especialmente em suas porções mais adensadas, são as zonas prioritárias para a disponibilização de infra-estrutura urbana.

Os dados estatísticos fornecidos pelo IBGE informam que no censo realizado em 1991 a população desse município era de 35.509 habitantes, sendo 75% residentes na área urbana e 25% (8.877 habitantes) residindo na zona rural.

A contagem realizada pelo IBGE em 1996 registrou uma população total do município da ordem de 107.672 habitantes, dos quais 61.478 habitantes foram cedidos ao novo município emancipado de Águas Lindas de Goiás. Do total de 46.194 habitantes, 83% da população encontravam-se residindo na área urbana e 17% estavam com residências fixadas na zona rural.

No censo realizado pelo IBGE no ano 2000, registrou-se um êxodo maior da população rural para a área urbana, de vez que, a população urbana subiu para 93%, ficando, apenas 7% residindo no campo.

De conformidade com os indicadores citados, verifica-se que no período de 1991, até o ano 2000, o fluxo migratório da população rural para a cidade foi da ordem de 72%, enquanto a população urbana cresceu no mesmo período 43,66%.

O êxodo da população rural para a área urbana, como costuma acontecer em outras regiões do país, pode ser atribuído aos seguintes fatores:

- Maior oferta de emprego na cidade;
- Melhores condições ofertadas para a educação;
- Maior oferta de recursos médicos hospitalares.

Observa-se, ainda, no período de 1991 – 2000, uma taxa de aumento populacional da ordem de 43,66%, números que indicam um crescimento médio anual de 5%, e que, portanto, superam a taxa de crescimento médio anual do Estado de Goiás (2,23%).

O município de Santo Antônio do Descoberto mantém relação funcional com alguns assentamentos irregulares do Distrito Federal, em especial com aqueles localizados na subárea Água Quente, a aproximadamente 2,5 km da Sede do município. A população residente nestes assentamentos mantém uma rotina diária de viagens para Santo Antônio do Descoberto por motivos de trabalho, educação entre outras, no entanto estes assentamentos, apesar da proximidade física não pertencem ao município, o que ocasiona problemas no fornecimento de serviços de transporte. A Tabela 17 demonstra os assentamentos em questão.

Tabela 17: Dados sobre os assentamentos irregulares do Distrito Federal

Assentamento	Região Administrativa	População verificada em 2006	População prevista para 2006	Área (ha)
Residencial Buritis	Recanto das Emas RA - XV	1467	2318	-
Residencial Dom Pedro	Recanto das Emas RA - XV	488	738	7.349
Residencial Galiléia	Recanto das Emas RA - XV	202	379	17.0000
Residencial São Francisco	Recanto das Emas RA - XV	1995	2350	22.41
Residencial Dom Francisco	Recanto das Emas RA - XV	424	1157	7.3

Fonte: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

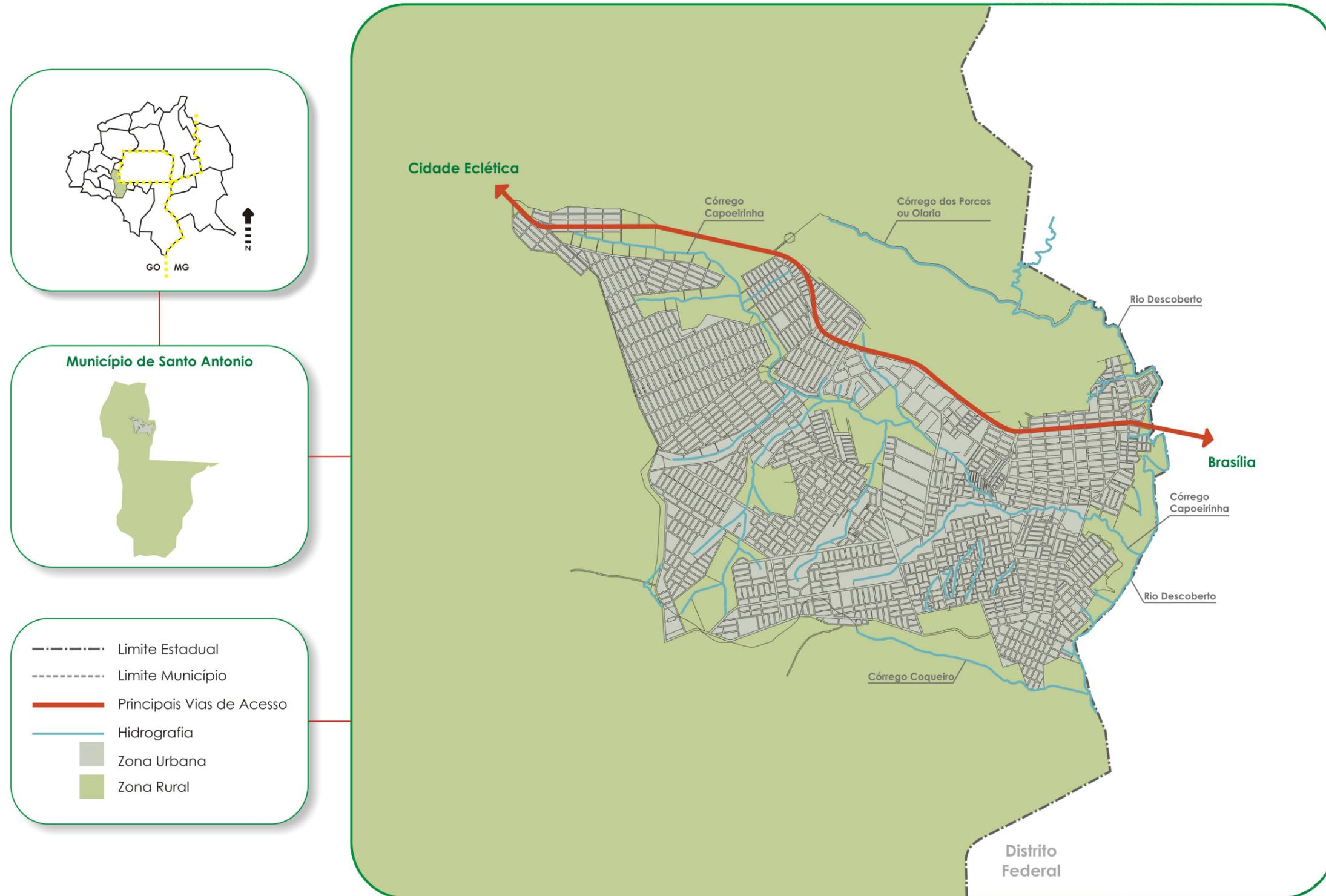
O Plano Diretor institui diretrizes setoriais para o sistema viário e de transportes, a saber:

- Priorizar a circulação de pedestres nas Zonas de Uso Misto – ZUM, nas Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS e nas Zonas Especiais de Interesse Histórico e Cultural – ZEIHC;
- Adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação, evitando, sempre que possível, grandes obras viárias;
- Integrar o sistema de transporte e circulação entre as diversas áreas urbanas e localidades do Município;
- Adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de necessidades especiais;

- Definir os alinhamentos dos logradouros, vias de acesso e estradas do Município;
- Hierarquizar as vias urbanas e definir os sistemas estruturais de transportes;
- Melhorar e manter as estradas vicinais;
- Implantar sinalização nas estradas e logradouros municipais, facilitando a identificação, localização, deslocamento e acesso a locais de interesse turístico, serviços, entre outros;
- Compatibilizar os novos traçados viários à malha existente;
- Integrar o sistema de transporte urbano de Santo Antônio do Descoberto ao sistema de transporte intermunicipal e do Distrito Federal, na forma prevista no Plano Diretor.

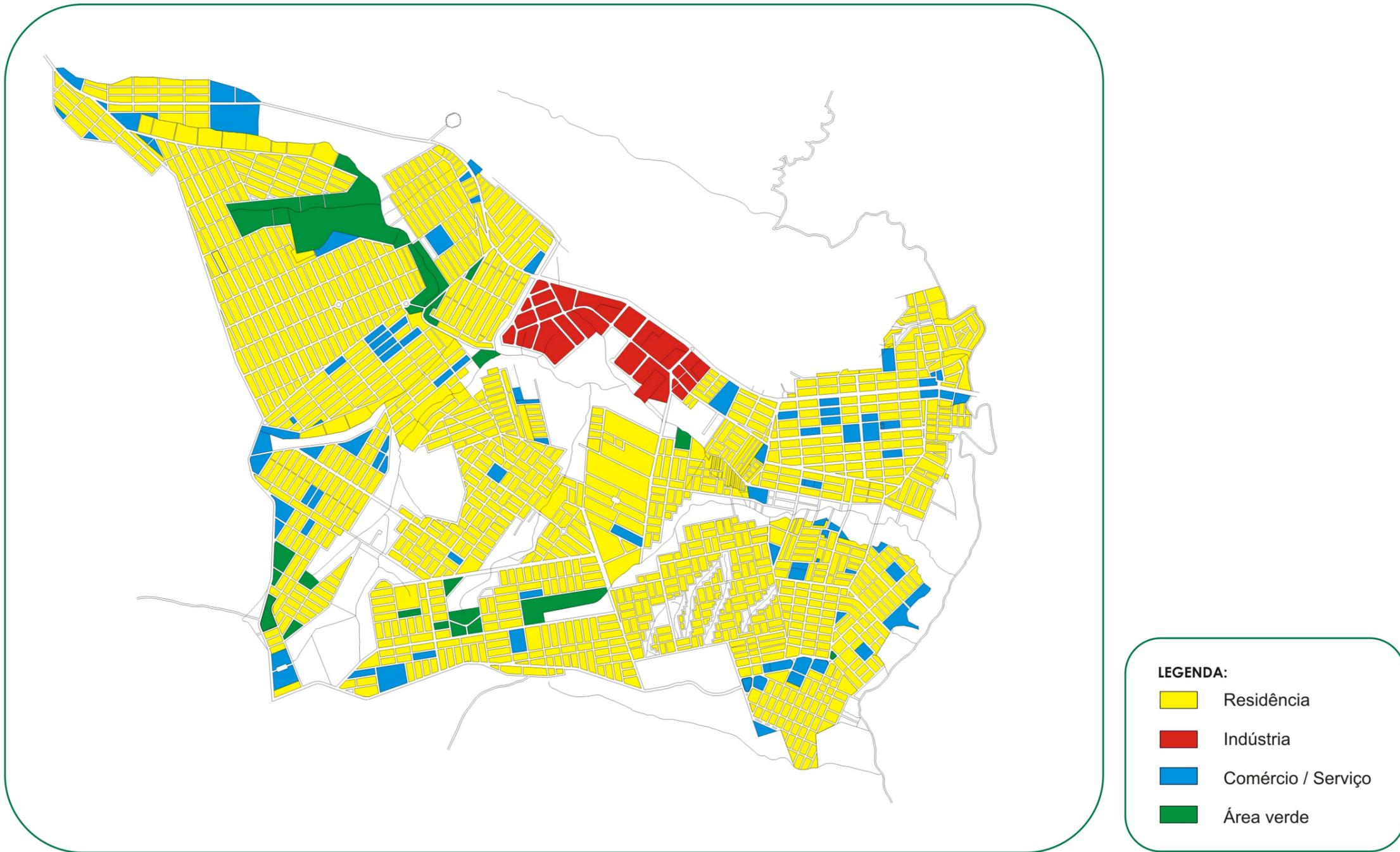
A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo deverá orientar a hierarquização do sistema viário da Sede Municipal, constituindo uma referência para a proposição dos parâmetros urbanísticos propostos pela referida Lei.

O uso e ocupação do solo de Santo Antônio do Descoberto está demonstrado na Figura 58.



Fonte: Execução própria da Consultora com base em dados fornecidos pela Prefeitura de Santo Antônio do Descoberto

Figura 57: Mapa de Santo Antônio do Descoberto.



Fonte: Prefeitura de Santo Antônio do Descoberto.

Figura 58: Mapa de uso e ocupação do solo de Santo Antônio do Descoberto

8 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Este item apresenta a caracterização preliminar do sistema de transporte público da área de estudo. Serão abordados aspectos institucionais e operacionais dos serviços existentes e informações sobre a infra-estrutura de apoio e sistema viário.

8.1 Base Institucional

O ambiente institucional do Governo do Distrito Federal - GDF referente à gestão do transporte urbano, objeto de ampla reformulação no atual Governo por meio do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF, envolve diversos organismos cujas competências e responsabilidades se complementam. Entre eles sobressai a Secretaria de Estado de Transportes.

A Secretaria atua sobre o sistema de transporte, o sistema viário, o trânsito e sobre a educação no trânsito. Sua competência básica é a administração superior das funções de governo de: formulação de políticas e diretrizes para os sistemas de transporte, inclusive de política tarifária para o transporte público de passageiros; formulação de proposta para o sistema viário; planejamento e gerenciamento de sinalização indicativa e de endereçamento; formulação de diretrizes para o sistema de transporte de cargas e para a infra-estrutura de passageiros; delegação da prestação indireta dos serviços de transporte público de passageiros e de provisão de sua infra-estrutura.

Seu antigo Departamento de Concessões e Permissões (DCP) é a atual Diretoria de Transporte Individual, que cuida do planejamento e coordenação das ações referentes ao Serviço de Transporte Público Individual (Táxis). O antigo Departamento do Sistema Viário (DSV) é a atual Diretoria de Infra-estrutura, a quem cabe planejar e coordenar os serviços de interesse do sistema de transporte público referentes a terminais e sinalização.

Desde governos passados, já integravam a estrutura da Secretaria de Estado de Transportes diversos órgãos: a autarquia Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTRANS), entidade gestora do sistema de transporte público, a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB), empresa pública operadora de transporte público coletivo, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), responsável pela implantação e manutenção das rodovias do Distrito Federal, bem como o Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (CTPC), órgão colegiado deliberativo que tem por finalidade formular políticas e decidir sobre questões institucionais, operacionais, econômico-financeiras, tarifárias, administrativas e de planejamento relativas ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

A partir de janeiro de 2007, passaram à órbita da Secretaria a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô-DF, operadora do modo metroviário, e a área de planejamento do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN), instituição distrital do Sistema Nacional de Trânsito. O primeiro, egresso da Secretaria de Estado de Infra-estrutura e Obras; o segundo, anteriormente pertencente à esfera da Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social, a quem está afeta a Polícia Militar do Distrito Federal e seu Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPTRAN).

Anteriormente a esta Administração, já competia à Secretaria de Estado de Transportes administrar e operar a Rodoviária do Plano Piloto, a Rodoferroviária e o Terminal

de Transporte Rodoviário de Passageiros da Asa Sul. Agora, passou a ser também sua responsabilidade administrar e operar os demais terminais rodoviários de passageiros do Distrito Federal.

Pela ligação transporte - uso do solo, cabe menção à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SEDUMA, responsável pelo planejamento e o desenvolvimento urbano do Distrito Federal.

Também de importância para o setor são, no âmbito da Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão, a Subsecretaria de Captação de Recursos e Assessoria Internacional, encarregada da viabilização dos meios, de origem pública ou privada, para a implementação de projetos do Governo, bem como outros órgãos, direta ou indiretamente, envolvidos com transporte urbano e sistema viário, como a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP), vinculada à Secretaria de Estado de Infra-estrutura e Obras, responsável pelas ações de implantação e manutenção do sistema viário urbano do DF.

Em matéria de transportes, cabe ao Governo do Distrito Federal articular-se formalmente com os órgãos da União mais diretamente envolvidos, que são o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), do Ministério dos Transportes, responsável pela gestão do sistema rodoviário federal, e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), instância reguladora setorial, representante do poder concedente do transporte interestadual e internacional por ônibus, responsável pelas linhas semi-urbanas atuando na RIDE.

Cabe salientar que a RIDE é a grande geradora de viagens com destino ao Distrito Federal, em especial o Plano Piloto, o que impõe que se estabeleça uma interface institucional estreita entre o Governo do Distrito Federal e o Governo Federal.

Neste sentido está sendo implementado convênio de cooperação e fiscalização entre a Secretaria de Transportes e a ANTT com o objetivo de propiciar a fiscalização das linhas semi-urbanas que atuam nas cidades do entorno e circular no Distrito Federal, podendo num futuro próximo a Secretaria assumir, também, a gestão dos serviços.

O sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF foi instituído pelo Decreto Nº 10.062/87. O STPC/DF é constituído de todos os serviços de transporte público por empresas públicas ou privadas, através do pagamento individual de tarifa ou preço de passagem em veículos de condução coletiva de passageiros.

A autarquia Transportes Urbanos do Distrito Federal – DFTRANS originária do Departamento Metropolitano de Transporte Urbanos do Distrito Federal – DMTU/DF, criado pela Lei Distrital nº 241/92, que foi fruto da transformação do Departamento de Transportes Urbanos da Secretaria de Transportes – DTU/ST.

A TCB é a empresa pública operadora do STPC/DF, atuando diretamente na exploração dos serviços. Atualmente passa por reestruturação administrativa e operacional.

A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF foi criada pela Lei 13/93, com a finalidade de prestação dos serviços de transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal.

Com o Brasília Integrada – marco conceitual que estabelece novas diretrizes relativas à melhoria do transporte urbano do Distrito Federal - está ocorrendo uma reformulação geral do arcabouço legal e institucional dos transportes no Distrito Federal.

Antes da aprovação desse marco legal ocorreu uma reestruturação da Secretaria de Estado de Transportes, com a mudança do seu regimento e a criação de Subsecretarias aprovadas pelo Decreto 27.715, de 02 de maio de 2007. Criou-se a Subsecretaria de Políticas de Transportes, com atribuição de dirigir, coordenar e controlar ações voltadas especificamente para a Política dos Transportes Urbanos, com ênfase na Normalização, Planejamento, Política Tarifária, Novas Tecnologias, Avaliação e integração Setorial e questões socioambientais; Subsecretaria de Trânsito, responsável pela coordenação e implementação de políticas que priorizem a circulação de veículos, ciclistas e pedestres, bem como, normalização do transporte de cargas e do sistema viário; a Subsecretaria de Infra-estrutura e Transporte Público Individual, com a atribuição de planejar e coordenar as ações referentes ao Serviço de Transporte Individual – Táxis e os serviços de infra-estrutura sob a competência da Secretaria de Transportes.

A Figura 59 apresenta a estrutura orgânica atual da Secretaria de Estado de Transportes com seus órgãos internos e os órgãos vinculados.

O ponto de partida dessa reformulação é o novo marco legal, a Lei Distrital nº 4011, de 12.09.2007, que “*Dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências*”. Toda a legislação anterior será revista com base nos novos conceitos e definições estabelecidos nesta lei e no Brasília Integrada.

Os objetivos primordiais desta mudança são:

- Promover o adequado funcionamento dos serviços, coibindo ações extremas que possam prejudicá-lo;
- Universalizar o atendimento, respeitados os direitos dos usuários;
- Assegurar a qualidade dos serviços no que se refere à regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, conforto, rapidez, atualidade tecnológica e acessibilidade, bem como zelar pela garantia dos direitos das pessoas carentes, dos idosos, das gestantes e das pessoas com deficiência;
- Promover ações que priorizem o uso do transporte coletivo;
- Promover a integração entre os diferentes modos e serviços de transporte;
- Estimular e divulgar a preservação do patrimônio histórico, a conservação energética e a redução das diversas causas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;
- Estimular a participação dos usuários na fiscalização da prestação dos serviços;
- Promover planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público.

O modelo de delegação dos serviços de transporte coletivo do Distrito Federal, a renovação e adequação da frota, a concepção do sistema de automação e controle por meio da bilhetagem automática, a concepção do modelo institucional de gerenciamento do PTU, a regulamentação do transporte básico, do transporte complementar, da câmara de compensação de receitas e crédito, são algumas medidas que estão sendo tomadas para a concretização do novo modelo de transporte no Distrito Federal.

O Sistema Integrado de Transporte – SIT concebido para o Distrito Federal integrar os modais metroviário e rodoviário, adotando o modelo físico operacional tronco-alimentado, onde o modo metroviário irá operar como troncal e o rodoviário como alimentador/distribuidor. Em alguns corredores também serão utilizados veículos rodoviário tipo articulados de grande capacidade em linhas troncais.

Como premissa básica da integração, adotou-se que a rede alimentadora/distribuidora será a mesma para ambos os modais e ainda exercerá a função adicional de linha circular local, podendo ser operada também com veículos tipo microônibus com capacidade de transportar até 25 passageiros sentados. O modelo adotado permitirá o máximo de aproveitamento da frota e do pessoal de operação, além de proporcionar redução de quilometragem, possibilitando manter boas frequências aos usuários com menor custo operacional.

A integração será aberta e temporal, sendo permitido o usuário realizar os desejos de viagens da forma que melhor atenda suas necessidades, podendo efetuar transbordo em qualquer ponto da rede, de maneira a racionalizar o tempo total de viagens e a com a mesma tarifa.

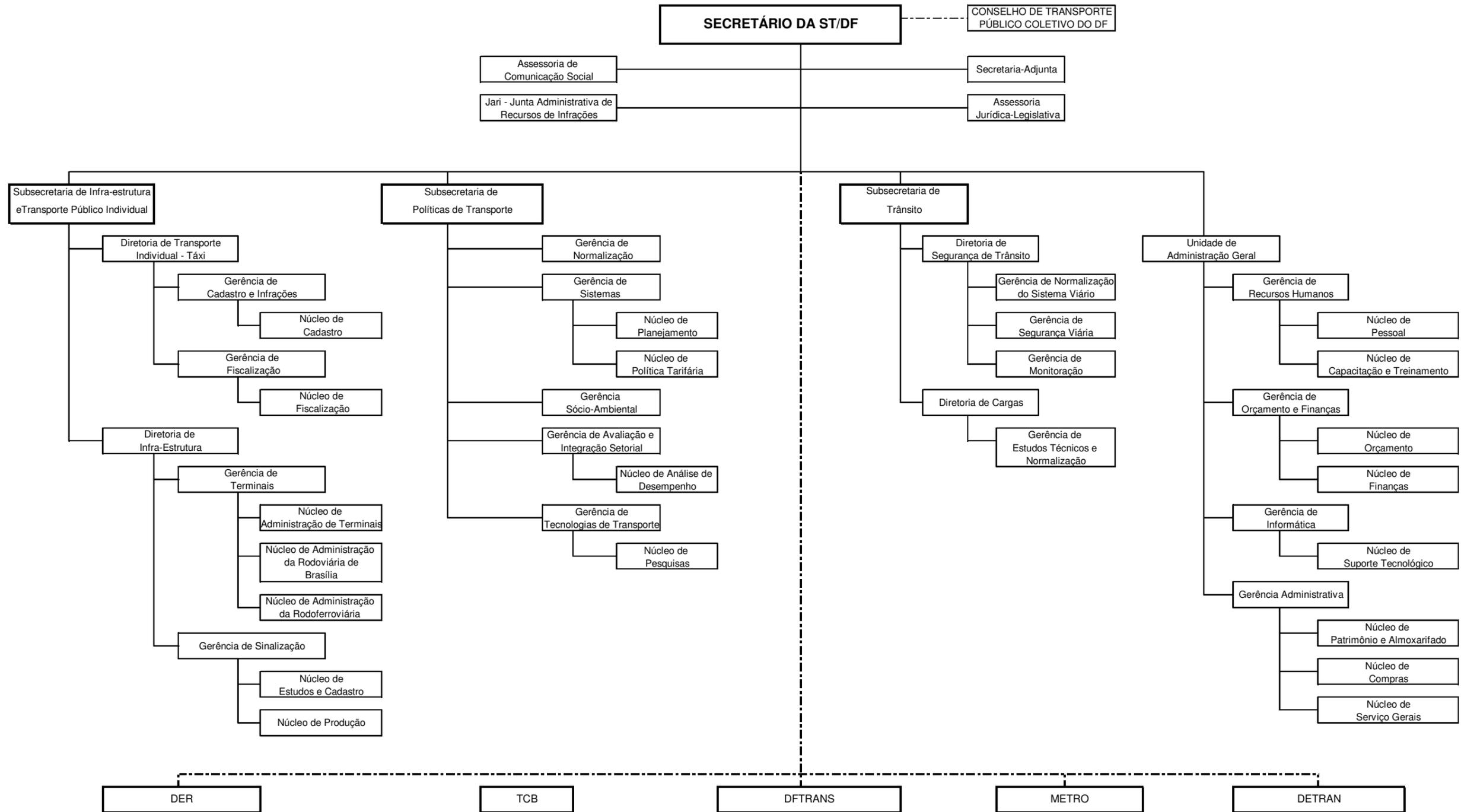


Figura 59: Estrutura da Secretaria de Estado de Transportes

Paralelamente a esse trabalho, vem sendo implantadas intervenções viárias nos principais corredores de transporte, com a finalidade de priorizar o sistema de transporte coletivo, e garantir maior velocidade operacional, regularidade e confiabilidade nos serviços prestados, por meio de vias exclusivas adjacentes ao canteiro central. Novos abrigos e novas tecnologias rodantes, de maior capacidade e melhor desempenho serão utilizados para proporcionar aos usuários maior comodidade, conforto e segurança na viagem.

Uma das medidas mais importantes nessa reformulação foi a desativação do Serviço de Transporte Público Alternativo de Condomínio - STPAC que operava de forma predatória e irregular, com 838 permissões emergenciais, retirando passageiros do serviço convencional. Outras medidas necessárias foram aberturas de processos licitatórios para os serviços básico e complementar.

8.2 Sistemas e Serviços de Transporte Público

A oferta de transporte no Distrito Federal é caracterizada pela existência de modos distintos, em competição direta pela captação dos usuários, sem nenhum esquema de priorização para os serviços de transporte coletivo por ônibus e, até os dias de hoje, sem nenhum tipo de integração modal ou intermodal.

O modelo físico-operacional diz respeito à forma como os serviços de transporte são organizados e ofertados à população do Distrito Federal, em termos de estruturação espacial e operacional das linhas de transporte coletivo, atendimento nos principais eixos de deslocamento da população, sistema viário utilizado pelo transporte coletivo e quanto à lógica da organização operacional do sistema de semi-urbano das cidades do Entorno.

Uma análise preliminar dos elementos disponíveis permite concluir que o sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal e das oito cidades do Entorno, que compõem a área de estudo do PDTU/DF, caracteriza-se pela falta de integração e complementaridade entre os modos atualmente existentes.

A rede de transporte coletivo que atende à área de estudo é composta por:

- Sistema metroviário;
- Sistema de transporte público coletivo - STPC;
- Sistema de transporte coletivo semi-urbano;
- Sistema de transporte coletivo local das cidades do Entorno.

Estes sistemas serão caracterizados a seguir.

8.2.1 Sistema Metroviário

O Metrô-DF opera duas linhas que atendem ao principal eixo de transporte coletivo do Distrito Federal, o Noroeste, localizado na maior mancha urbana, composta pelas Regiões Administrativas de Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Guará e Águas Claras. O traçado é em forma de "Y", com a bifurcação na Estação Águas Claras, com destino a Ceilândia (Estação Ceilândia Sul, denominada Linha 1) cuja extensão é de 33 km

e Samambaia (Estação Samambaia, denominada Linha 2) cuja extensão é de 43 km. São 21 (vinte e uma) as estações operacionais: Central, Galeria, 114 Sul, 108 Sul, Asa Sul, Shopping, Feira do Guará, Arniquireiras, Águas Claras, Concessionárias, Praça do Relógio, Centro Metropolitano, Ceilândia Sul, Guararoba, Ceilândia Centro, Ceilândia Norte, Terminal Ceilândia, Taguatinga Sul, Furnas, Samambaia Sul e Terminal Samambaia. No mês de abril de 2008 5 novas estações entraram em operação (Terminal Ceilândia, Ceilândia Norte, Ceilândia Centro, Guararoba e 108 Sul). A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal computou um acréscimo de 50 mil passageiros dia útil, passando a transportar mais de 131 mil pessoas por dia útil. O mapa do sistema metroviário do Distrito Federal pode ser visualizado na Figura 60.

Com base em dados fornecidos pelo Metrô-DF, referentes ao período de maio de 2008, o sistema oferece, na hora de pico (17:30 as 18:29), uma média de 17.612 lugares¹⁹ e transporta 17.343 passageiros (12,85% na linha 1 e 13,61% na linha 2²⁰), o que representa uma ocupação média de 98,5%. A Tabela 18 apresenta os dados operacionais do Sistema Metroviário.

Tabela 18: Dados operacionais do Sistema Metroviário do Distrito Federal

Linha	Trecho	Frota (trens)		Headway (min.)		Capacidade média do trem (passag.)	Capacidade ofertada no Pico	Demanda transportada no Pico	Índice de ocupação no Pico
		Pico	Fora Pico	Pico	Fora Pico				
Linha 1 Ceilândia / RPP	Ceilândia / Águas Claras	9	6	10,0	15,0	1.036	9.324	9.711	1,04
Linha 2 Samambaia / RPP	Samambaia / Águas Claras	8	5	10,0	15,0	1.036	8.288	7.632	0,92
Sistema	Águas Claras / RPP	17	11	10,0	15,0	1.036	17.612	17.343	0,98

Fonte: Metrô-DF (maio de 2008).

¹⁹ A frota empenhada na hora de pico (17:30 as 18:29) conta com 17 composições formadas por 4 carros cada. A capacidade de cada composição é de 1.036 passageiros (considerando uma taxa de 8 passageiros em pé por m²) o que resulta em uma oferta total de 17.612 lugares.

²⁰ Pesquisa de embarque e desembarque de passageiros nas estações realizada pela Altran TCBR em 26 de novembro de 2007.

O total de viagens oferecidas em dias úteis é da ordem de 161 viagens por linha, com horário de operação iniciando as 6:00 e terminando as 23:30. Nos fins de semana e feriados o período de operação é de 7:00 às 19:00 e são cumpridas 90 viagens por linha aos sábados e 75 aos domingos.

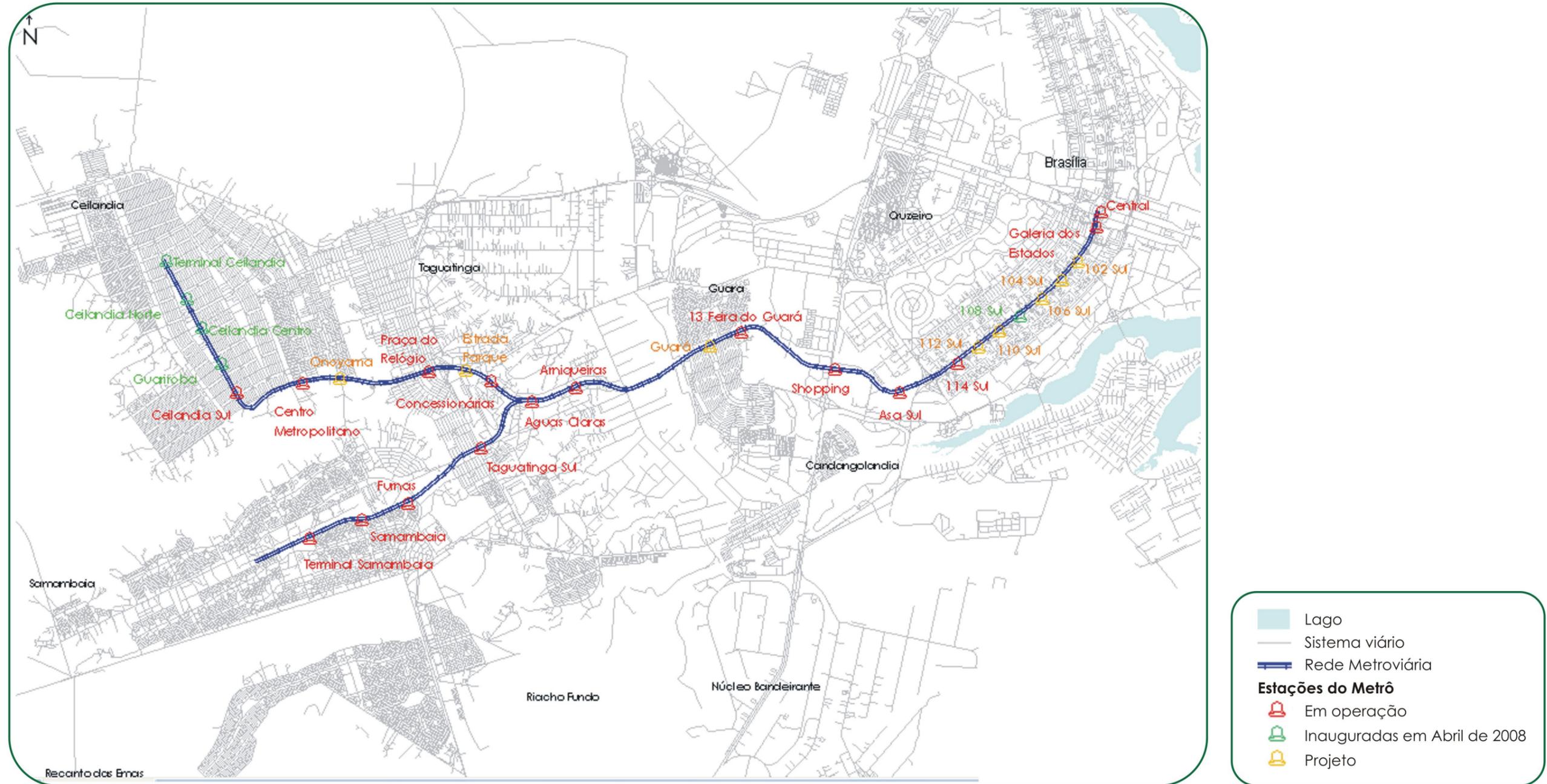
A frota necessária para o cumprimento da oferta no horário de pico dos dias úteis é de 17 trens, sendo cada composição formada por 4 carros.

A Tabela 19 apresenta alguns dados relativos ao mês de maio de 2008, fornecidos pelo Metrô-DF.

Tabela 19: Sistema Metroviário do Distrito Federal

N.º de linhas	Frota (trens)	Passageiros (média)				Tarifa (R\$)
		Transportado dia útil	Transportado mês	Pagante dia útil	Pagante mês	
2	20	131.675	3.118.858	115.060	2.725.304	2,00

Fonte: Metrô-DF (maio de 2008).



Fonte: Execução própria da Consultora

Figura 60: Mapa do sistema metroviário do Distrito Federal

8.2.2 Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal

A rede de transporte público coletivo do Distrito Federal foi assumindo uma configuração que admitia linhas de ônibus de praticamente qualquer origem para qualquer destino. Como resultado, hoje a rede de transporte coletivo do Distrito Federal possui elevado número de linhas dispersas por todo o território. As mais de novecentas linhas de ônibus e vans do Distrito Federal comparam-se, por exemplo, às mil linhas de transporte coletivo da cidade de São Paulo, que possui, a grosso modo, cinco vezes mais habitantes e mais ônibus.

O mercado de transporte público coletivo nas Regiões Administrativas do Distrito Federal é fortemente marcado pela intensidade da concorrência entre ônibus e vans, ambos formalmente obrigados a se submeter a mecanismos legais de entrada e permanência no mercado e à prestação de um serviço especificado pelo órgão gestor do sistema.

Em relação à infra-estrutura de apoio, são precários e deteriorados os terminais do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal. Uma exceção é o Terminal de Integração Asa Sul (metrô-ônibus). Inaugurado há poucos anos, este terminal é ainda pouco utilizado por não ter sido implantado o esquema operacional previsto. O terminal que pode ser visto na Figura 61, é fruto de uma concepção de meados da década passada e base do modelo integrado proposto no SIT²¹. Precários também, em sua maior parte, são os pontos de ônibus e os abrigos de passageiros nas periferias urbanas. Áreas mais bem atendidas são as do Plano Piloto e Lagos Norte e Sul, em que esses equipamentos estão em estado regular ou bom.

No Distrito Federal, encontram-se implantados 3.375 pontos de parada de ônibus, sendo que 26% possuem placas indicativas de parada e cerca de 60% possuem abrigos instalados (dois modelos com estrutura em concreto – Figura 62 e Figura 63 – e outro em estrutura metálica - Figura 64). Existe ainda cerca de 380 locais de paradas não oficiais que os usuários e operadores utilizam habitualmente como ponto de ônibus, tanto para embarque como desembarque, localizados principalmente nas áreas rurais e novos assentamentos com pouca infraestrutura. Os abrigos são utilizados por todos os serviços de transportes, indistintamente. Na Tabela 20 tem-se a distribuição dos pontos de ônibus por RA.

Atualmente, estão sendo implantados 300 abrigos em todo o Distrito Federal pela Secretaria de Transportes. Os tipos e as condições dos abrigos e terminais serão abordados em detalhes quando da realização do inventário da infra-estrutura existente.

Tabela 20: Distribuição dos Pontos de Ônibus no Distrito Federal

RA	Habitual	Placa	Abrigo	Total
Brasília	101	105	377	583
Gama	6	51	132	189
Taguatinga	14	51	233	298
Brazlândia	5	25	69	99
Sobradinho	28	47	142	217
Planaltina	44	106	113	263
Paranoá	1	10	30	41
N.Bandeirante	23	49	45	117
Ceilândia	53	85	195	333
Guará	13	37	108	158
Cruzeiro	3	8	73	84
Samambaia	7	55	197	259
Santa Maria	8	16	127	151
São Sebastião	30	72	42	144
R. das Emas	3	28	70	101
Lago Sul	16	58	80	154
Riacho Fundo	11	38	27	76
Lago Norte	9	35	41	85
Candangolândia	3	7	13	23
Total	378	883	2.114	3.375
%	11,2%	26,2%	62,6%	100,0%

Fonte: DFTrans



Figura 61: Terminal intermodal da Asa Sul

²¹ SIT – Sistema Integrado de Transporte criado pela Lei nº 4.011/2007.



Figura 62: Ponto de ônibus de concreto na via EPIG



Figura 64: Ponto de ônibus metálico na plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto



Figura 63: Ponto de ônibus de concreto na via L2 Sul

O número de terminais para o transporte rodoviário de todo o Distrito Federal não chega a 30, sendo que alguns necessitam de reforma. Cabe ressaltar que existem ainda pontos de soltura de veículos que são extremamente importantes, mas que ainda hoje não dispõem de nenhuma infra-estrutura de apoio, como é o caso do final da W3 Norte.

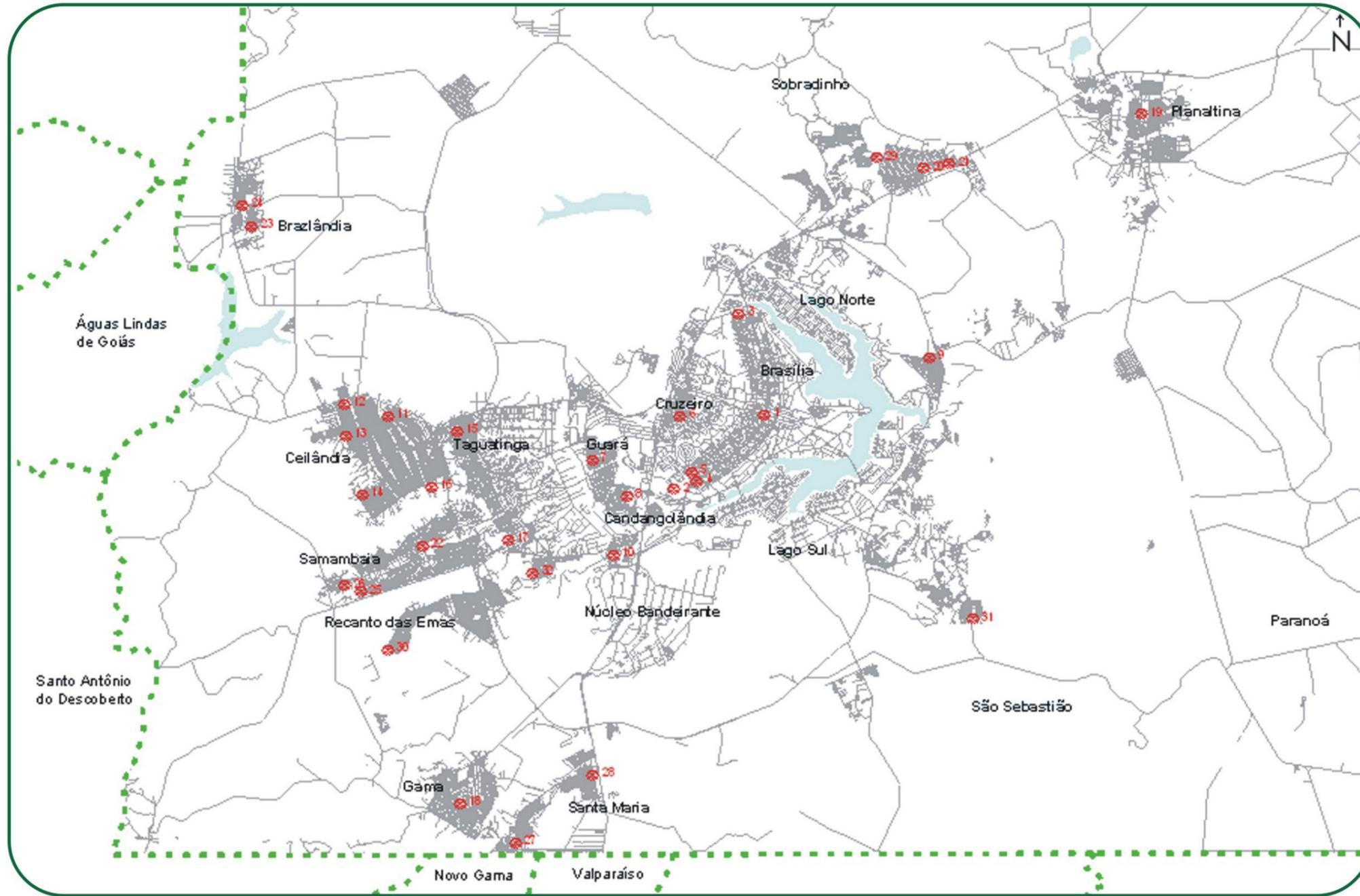
A administração e operação dos terminais rodoviários de passageiros do Distrito Federal, inclusive a Rodoviária do Plano Piloto e a Rodoferroviária, estão a cargo da Secretaria de Transportes, conforme Decretos n.º 20.755/99 e n.º 27.841/07.

Na Tabela 21 e no mapa da Figura 65, tem-se a localização dos terminais por RA.

Tabela 21: Terminais de transporte urbano

Seqüência	Terminal	Localização	n.º de Boxes	N.º de Linhas
1	Rodoviária do Plano Piloto	Área Central do Plano Piloto	53	141
2	Asa Sul	Setor Policial Sul - área especial	30	10
3	SCRN 716	Av W3 Norte - Plano Piloto	1	52
4	SQS 116	ERS W - Plano Piloto	1	16
5	SHLS 716	Av W3 Sul - Plano Piloto	1	22
6	Cruzeiro Novo	SHCE 1603 - Cruzeiro Novo	6	13
7	Guará I (André Luiz)	A. Especial - QE 16 - Guará I	4	11
8	Guará II	A. Especial 10 lote B - Guará II	6	12
9	Paranoá	Av Paranoá - Q 33 Paranoá	1	30
10	Núcleo Bandeirante	A. Especial 8 1ª Av N. Bandeirante	6	21
11	Setor "M" Norte	A. Especial 3 - QNM 42 Taguatinga	6	17
12	Setor "O" Norte	A. Especial C - QNO 14 - Ceilândia	15	64
13	Setor "P" Norte	A. Especial C - QNP 19 - Ceilândia	11	16
14	Setor "P" Sul	A. Especial C - QNP 24 - Ceilândia	16	20
15	Taguacenter	A. Especial I - QNG Lt 5 - Taguatinga	9	11
16	Taguatinga Norte	A. Especial N - QNL P Estádio – Tag.	7	26
17	Taguatinga Sul	A. Especial 9 - QSF Taguatinga Sul	8	15
18	Gama	A. Especial Setor Central - Gama	17	56
19	Planaltina	A. Especial Av Independência -	9	29
20	Sobradinho	A. Especial Centro Rua 3 -	13	21
21	Sobradinho (Q 18)	A. Especial Q18 Rua 11 Sobradinho	1	6
22	Samambaia Norte	A. Especial EQN 1ª Av N Samambaia	1	9
23	Brazlândia	A. Especial S. Norte Via SN 2	1	2
24	Brazlândia (Veredas)	A. Especial CLE Q37/38	1	20
25	Samambaia (QS 127)	A. Especial 1ª Av Sul Q 127	1	15
26	Samambaia (QS 427)	A. Especial 2ª Av Norte Q 427	1	7
27	Santa Maria (CL 201)	A. Especial QR 201 A1 - Santa Maria	1	8
28	Santa Maria (CL 218)	A. Especial QR 218 E19 - Santa Maria	1	14
29	Sobradinho II	A. Especial AR 475 - Sobradinho	1	2
30	Recanto das Emas	A. Especial 10 - Recanto das Emas	3	10
31	São Sebastião	A. Especial 10 - São Sebastião	3	5
32	Riacho Fundo I	A. Especial 10 - Riacho Fundo I	3	4
	Total		238	705

Fonte: DFTrans, 2008.



Fonte: Execução própria da Consultora

Figura 65: Localização dos Terminais Urbanos

Atualmente, o Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) do Distrito Federal é composto por:

- Serviço Convencional, que abrange as linhas urbanas e também as linhas rurais;
- Serviço Complementar que compreende as linhas do Serviço de Transporte Público Alternativo (STPA)²²;
- Serviço Especial, que abrange o Serviço de Transporte de Vizinhança (TV) e o Serviço Executivo, atualmente desativado.

A Tabela 22 apresenta o número de linhas e desmembramento de linhas por cidade e por tipo de serviço. Das 893 linhas existentes, 865 (97%) são operadas por uma empresa, 25 por duas empresas e apenas uma linha tem sua operação dividida por 3 empresas.

Tabela 22: Quantitativo de linhas e desmembramentos por tipo de serviço

RA	Serviço			
	Convencional	Alternativo	Vizinhança	Autônomo Rural
Brazlândia	35	2		9
Ceilândia	162	7		
Cruzeiro	15			
Gama	55			7
Guará	28	2		
N. Bandeirante	13	4		7
Plano Piloto	59		11	
Paranoá	45	2		1
Planaltina	65	3		13
Rec Emas	64	1		
Riacho Fundo	12	3		
Riacho Fundo II	8			
S Sebastião	39			2
Samambaia	85	6		
Sobradinho	52	4		18
Stá Maria	45	1		
Taguatinga	111	2		2
Total	893	37	11	59

Fonte: DFtrans, 2008.

²² Até setembro de 2007 operava também o Serviço de Transporte público Alternativo de Condomínio (STPAC), com 838 veículos tipo VAN, mediante permissões emergenciais, expedidas pela Secretaria de Estado de Transporte. Este serviço atuava em diversas linhas distribuídas no Distrito Federal, principalmente nas circulares internas do Plano Piloto, transportando cerca de 4 milhões de passageiros por mês, numa operação predatória.

A Lei 4011/07, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, institui que o STPC deverá ser composto por:

- Serviço Básico, que compreende linhas dos modos metroviário e rodoviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional;
- Serviço Complementar, que compreende linhas do modo rodoviário com características diferenciadas do serviço básico, que visem atender segmentos específicos de usuários.

Pelo fato dessa nova Lei não estar completamente em vigor nos dias de hoje, a abordagem que segue está baseada na primeira estrutura do STPC apresentada. Os números e dados apresentados a seguir foram disponibilizados pela DFtrans, autarquia responsável pela gestão do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal, por meio de banco de dados relativos à operação do mês de outubro de 2007.

a) Serviço Convencional Urbano

Caracteriza-se pelo atendimento contínuo e permanente das necessidades básicas de transporte. Inversamente ao que ocorre com o sistema metroviário, no Distrito Federal o sistema de ônibus é o que desempenha efetivamente a função estrutural.

Verifica-se que, atualmente, nos diversos serviços de ônibus existem mais de 890 linhas em operação no Distrito Federal que utilizam os seguintes modelos de veículo:

- Convencional: frota total de 16 veículos com capacidade média de 77 passageiros, sendo 44 sentados e 34 em pé²³, e que atualmente apresenta uma idade média de 18,6 anos;
- *Padron*: frota total de 2 veículos com capacidade média de 88 passageiros, sendo 36 sentados e 52 em pé com uma idade média de 17 anos;
- Alongado: principal modelo de veículo utilizado no serviço convencional, com uma frota total de 2.277 veículos (96,8% da frota total) que contam com uma capacidade média de 87 passageiros, sendo 48 sentados e 39 em pé com uma idade média de 7,6 anos;
- Articulado: frota total de 58 veículos com capacidade média de 148 passageiros, sendo 55 sentados e 93 em pé e que apresenta uma idade média de 11,1 anos.

A Figura 66, Figura 70, Figura 67 e a Figura 69 ilustram modelos de veículos utilizados pelo serviço convencional e correspondem aos tipos convencional, adaptado a portadores de necessidades especiais, alongado e articulado, respectivamente.

²³ Considerando a taxa de 6 passageiros em pé por m².



Figura 66: Veículo convencional do serviço em operação



Figura 68: Veículo alongado do serviço convencional em operação



Figura 67: Veículo adaptado a portadores de necessidades especiais



Figura 69: Veículo articulado do serviço convencional em operação

O cadastro da DFTrans registra uma frota de 2.239 veículos. A idade média da frota em abril de 2008 é de 10,1 anos, muito acima da máxima permitida que é de 7 anos para veículos convencionais e alongados e de 10 anos para veículos dos modelos Padron e articulado. A Tabela 23 apresenta a distribuição da frota por empresa operadora e tipo de veículo com respectiva idade média por empresa.

Tabela 23: Frota cadastrada do Serviço Convencional do STPC

Empresa Operadora	Convencional	Alongado	Padron	Articulado	Total	Idade Média (anos)
Cidade Brasília		140			140	4,54
Satélite		111			111	4,00
Condor		23	61		84	13,67
Planeta		260	3	14	277	4,67
Riacho Grande		115		11	126	3,62
São José		192		23	215	6,62
Pioneira		350			350	5,96
TCB		15			15	12,00
Viplan	36	605			641	8,63
Viva Brasília		133		3	136	6,64
Lotaxi		27		3	30	15,07
Veneza		35		4	39	10,08
Rápido Brasília		171		4	175	6,57
Total	36	2177	64	62	2.339	10,08
(%)	1,5%	93,1%	2,7%	2,7%	100,0%	

Fonte: DFTrans, 2008.

As linhas obedecem a itinerários e horários pré-fixados pelo órgão gestor (DFTrans) que se destinam a atender as demandas internas dos núcleos urbanos e as ligações entre eles e o Plano Piloto. O elevado número de linhas em operação pode ser explicado pelo modelo físico-operacional antes referido, baseado em linhas diretas para cada necessidade de deslocamento.

Considerando os dois sentidos (ida e volta) a extensão média das linhas é de 39,4 quilômetros. A frequência média nos períodos de pico (06:00 às 07:00) corresponde a apenas 2,5 partidas por hora.

Nos dias úteis as linhas do serviço convencional oferecem cerca de 17.800 viagens, o que corresponde a uma média de 22 viagens por linha. Estas viagens resultam em uma produção quilométrica total em torno de 597.000 km diários. Na hora de pico são realizadas 1.164 viagens (6,5%).

O índice de passageiros por quilômetro – IPK do serviço convencional está em 1,37²⁴, enquanto o índice nacional²⁵ está em 1,62. Essa baixa produtividade contribui para a exclusão da população de baixa renda do acesso ao sistema de transporte público

²⁴ Em abril de 2008. Fonte: dados operacionais fornecidos pela DFTrans.

²⁵ Anuário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU 2006/2007 que considera os dados de nove capitais: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza, Curitiba e Goiânia.

coletivo, uma vez que o impacto causado pela baixa produtividade recai diretamente sobre a tarifa.

Com base em dados fornecidos pela DFTrans (abril de 2008), o período de operação é de 18 horas em dias úteis, sábados, domingos e feriados. Das 893 linhas do serviço convencional, 197 (cento e noventa e sete) operam em horários noturnos (depois das 00:00h), o que representa 22%, e outras 9 (nove) linhas operam em caráter eminentemente social, circulando apenas no horário noturno (corujões entre 00:00 e 04:59). Cerca de 86% das linhas operam exclusivamente nos dias úteis, enquanto que o atendimento criado apenas para os fins de semana significam apenas 5,7% dos serviços.

Atualmente, doze empresas privadas (Condor, Lotaxi, Planeta, Riacho Grande, Rápido Brasília, São José, Satélite, Veneza, VIPLAN, Viva Brasília, Pioneira, Cidade Brasília) e uma empresa pública (Transporte Coletivo de Brasília - TCB) são responsáveis pela operação desse serviço. A Tabela 24 relaciona às empresas operadoras as respectivas linhas, frota, demanda mensal, produção quilométrica e o IPK.

Tabela 24: Informações Operacionais das Empresas do Serviço Convencional

Empresa Operadora	Quantidade de Linhas	Demanda Mensal	Produção Quilométrica	IPK
Condor	107	640.973	410.048	1,56
Lotaxi	67	297.770	266.568	1,12
Rápido Brasília	66	1.453.736	1.102.820	1,32
Riacho Grande	52	1.929.514	1.260.253	1,53
São José	87	2.314.734	1.790.231	1,29
TCB	2	108.025	27.723	3,90
Veneza Turismo	20	217.585	132.396	1,64
Viação Cidade Brasília	61	1.524.244	940.806	1,62
Viação Pioneira	169	2.682.401	2.516.444	1,07
Viação Planeta	107	2.265.468	1.637.143	1,38
Viação Satélite	38	1.105.711	903.334	1,22
Viação Viva Brasília	51	1.342.648	863.632	1,55
VIPLAN	283	5.549.309	3.843.264	1,44
Total	1.110	21.432.118	15.694.660	1,37

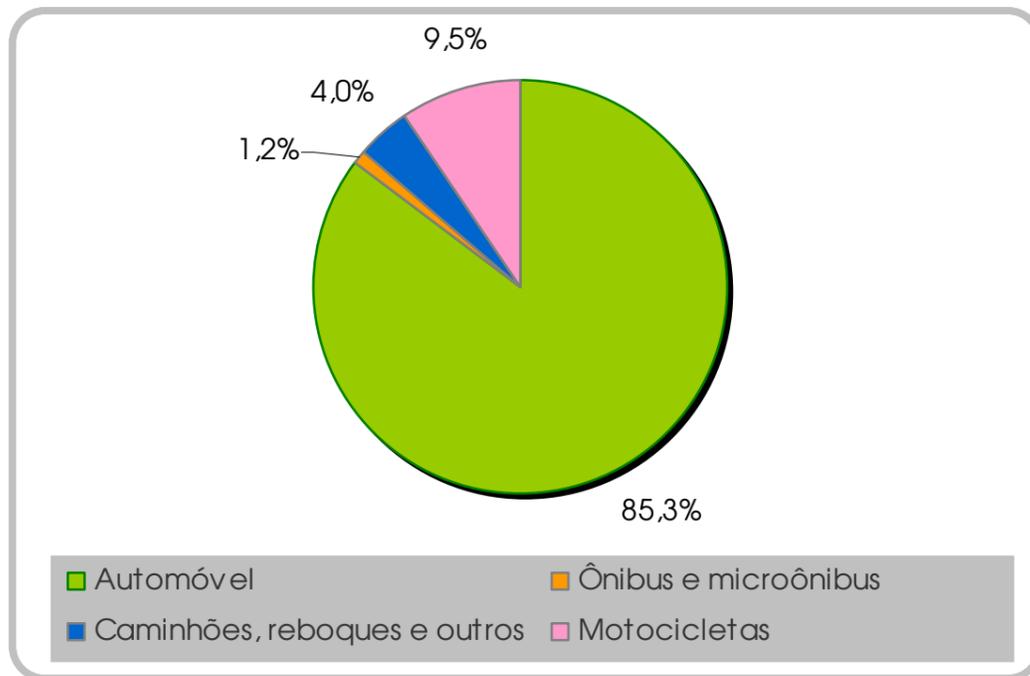
Fonte: DFTrans, abril 2008

A quantidade de linhas e o carregamento nos picos da manhã e da tarde justificam a frota operacional existente, mas que, fora destes períodos, cerca de 40% fica ociosa. Com base em dados fornecidos pela DFTrans (abril de 2008), cerca de 10% das viagens diárias do Distrito Federal concentram-se no pico da manhã (06:00 as 07:00).

O atual modelo físico-operacional utilizado no Distrito Federal contribui para a degradação dos níveis de serviço nos corredores de tráfego, à medida que o número de linhas, assim como o número de viagens, é elevado em vários corredores. Este modelo sobrecarrega demasiadamente o sistema viário e não gera benefícios significativos para o

sistema e para os usuários à medida que os tempos gastos nos deslocamentos são muito elevados em função dos congestionamentos verificados. Soma-se a essa situação a frota crescente de automóveis no Distrito Federal, que chega a 1 milhão de veículos em circulação.

O Gráfico 5 demonstra a composição da frota licenciada no Distrito Federal, formada por mais de 996 mil veículos, no qual se constata a elevada concentração de automóveis com 85,3% e a baixa participação dos ônibus e microônibus que representam apenas 1,2% do total.



Fonte: Detran /DF

Gráfico 5: Composição da frota de veículos licenciados no Distrito Federal

Outro elemento que contribui de forma significativa para a reduzida qualidade do serviço operado por ônibus é a inexistência de estratégias operacionais que priorize o sistema de transporte público. No Distrito Federal não existem, até o momento, corredores exclusivos para o sistema de ônibus. Entretanto, o GDF tem planos e projetos que objetivam a implantação de corredores, como o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF que contemplará o eixo oeste e o Plano Piloto e o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal, que irá atender às cidades do Gama, de Santa Maria e do Entorno Sul e outras regiões administrativas que serão servidas por este projeto. O qual prevê ser operado inicialmente com Veículo Leve sobre Pneus – VLP (articulados).

A distribuição espacial das linhas de ônibus confirma a dependência das Regiões Administrativas em relação ao Plano Piloto. Entretanto, algumas como Taguatinga e

Ceilândia, que passam por um processo de concentração de atividades e serviços, vêm rompendo essa dependência e já mantêm percentual de linhas internas próximo ao de linhas de ligação com o Plano Piloto.

O modelo de remuneração praticado no serviço convencional do STPC para as empresas operadoras tem por base a Câmara de Compensação Tarifária instituída pela Lei n.º 242/92, e cujo funcionamento é regulamentado conforme disposto no Decreto n.º 13.833/92. É por intermédio desse instrumento de administração econômico-financeira que a repartição das receitas tarifárias obtidas neste serviço, na proporção dos custos incorridos, individualmente, pelas operadoras, excluída a empresa pública (TCB).

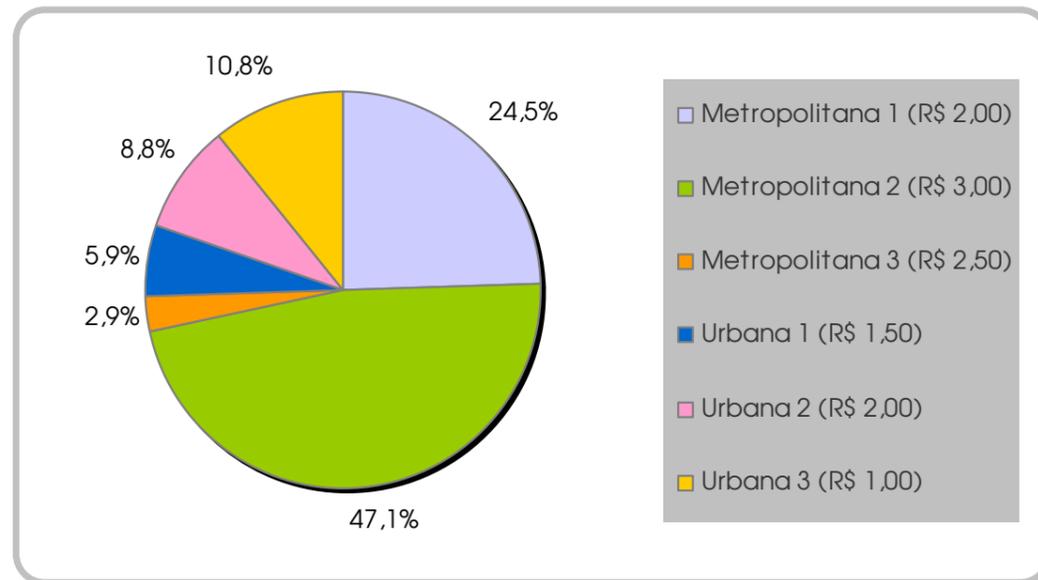
Os serviços prestados são remunerados por 96% da receita global do sistema resultante da fixação de tarifas, as quais são calculadas com base nas estimativas dos custos do serviço e do número de passageiros, além de outras receitas provenientes da prestação de serviços de qualquer natureza, desde que autorizados pelo Poder Público, e dos resultados líquidos de aplicação financeira de saldos disponíveis na Câmara de Compensação. Os 4% restantes são destinados ao órgão gestor para custeio da fiscalização e da administração, conforme previsto na Lei Distrital nº 445/93.

Na busca do equilíbrio econômico-financeiro poderá a DFTrans promover adequações no modelo de exploração dos transportes públicos do Distrito Federal, mediante a definição de nova sistemática de apropriação de custos operacionais e alteração da periodicidade das revisões tarifárias.

A metodologia para o cálculo de custo do serviço convencional é baseada no custo por quilômetro unitário das linhas, tendo sua estrutura de cálculo baseada em custos fixos e em custos variáveis, conforme Resolução do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC/DF.

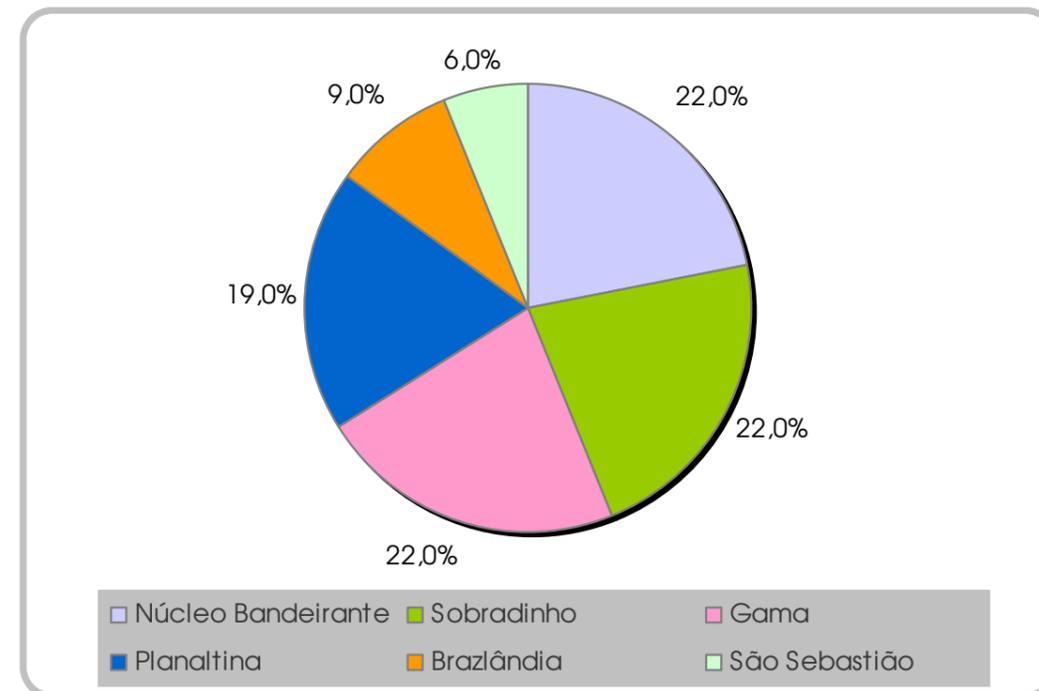
O modelo tarifário vigente no STPC é de múltiplas tarifas, diferenciada por tipo de serviço e de linha. As tarifas do serviço convencional possuíam até maio de 2007, quatro níveis tarifários em função das características do deslocamento dos usuários. A tarifa predominante no Distrito Federal é de R\$ 3,00 (três reais)²⁶, que corresponde às linhas de ligação de longa distância denominada de Metropolitana 2 (Decreto nº 26.501/2005). As linhas de ligação de curta distância (Metropolitana 1) e as linhas circulares internas (Urbana 2) possuem tarifas iguais no valor de R\$ 2,00 (dois reais). Nas linhas circulares de curta distância (Urbana 1) a tarifa é de R\$ 1,50 (um real e cinquenta centavos). A partir de maio duas novas faixas tarifárias foram incluídas, a Metropolitana 3 no valor de R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos) e a Urbana 3 no valor de R\$ 1,00 (um real), vigorando em linhas específicas, em locais de baixa renda.

²⁶ Em abril de 2008.



Fonte: Detran / DF

Gráfico 6: Participação da demanda por níveis tarifários.



Fonte: Detran / DF

Gráfico 7: Distribuição das Linhas Rurais por Região Administrativa

Os estudantes possuem desconto de dois terços do valor da tarifa integral. Idosos, pessoas com deficiência física, renal e doenças crônicas possuem gratuidades definidas por Lei. A gratuidade no serviço convencional, também é prevista para os policiais militares e bombeiros, quando fardados, com embarque pela porta traseira. Da mesma forma os rodoviários identificados por crachá.

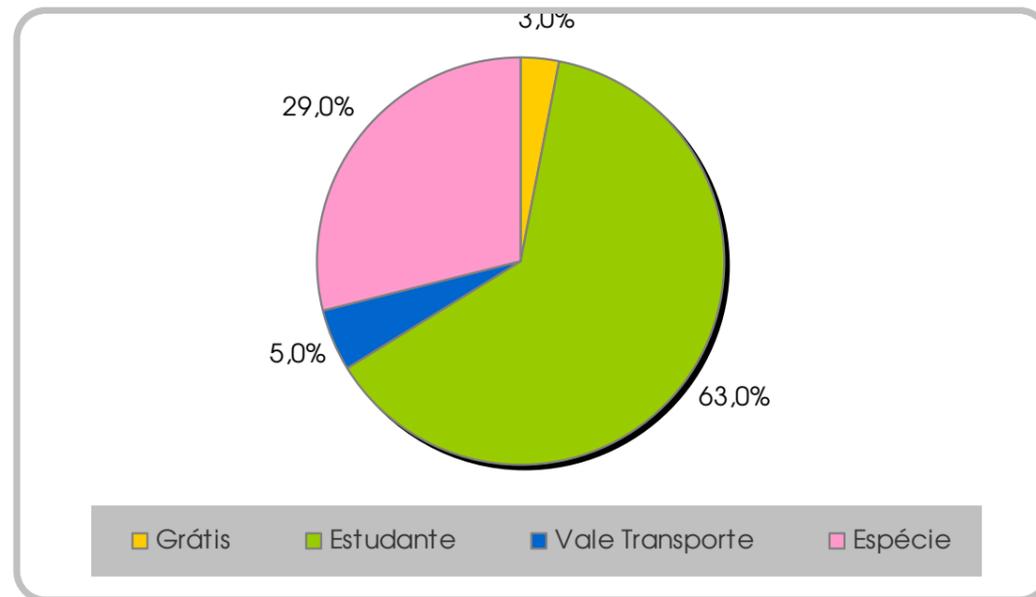
b) Serviço Convencional - Autônomo Rural

O Serviço de Transporte Público Coletivo por Transportador Autônomo - STPC/TA foi criado pela Lei Distrital nº 407/93, sendo o serviço prestado exclusivamente por transportadores autônomos, mediante licitação por linha, permitido a cooperação para fins operacionais. Antes desta Lei o serviço era prestado por empresas do Serviço Convencional.

É um tipo de serviço que tem a finalidade de atender os usuários que residem, estudam ou trabalham nas áreas rurais das regiões administrativas, fazendo a ligação da área rural à área urbana de uma Região Administrativa (RA). O Gráfico 7 apresenta a distribuição de linhas rurais por RA.

A remuneração do serviço autônomo rural ocorre exclusivamente pelos recebimentos das tarifas, sem qualquer subsídio. Os operadores podem receber também vale-transporte e passe estudantil. Os operadores são obrigados a assumir as gratuidades e os descontos previstos, em lei. Desde 2002, a Secretaria de Estado de Educação faz o controle e a distribuição gratuita dos passes livres aos estudantes que utilizam as linhas rurais, arcando com as despesas decorrentes através de seu orçamento, conforme previsto na Lei Distrital nº 2.925/02.

O Gráfico 8 apresenta a forma de pagamento da passagem no STPC/TA onde se verifica o elevado volume de estudantes rurais (63%).



Fonte: Secretaria de Transporte (agosto de 2007)

Gráfico 8: Formas de Pagamento da Passagem no Serviço de transporte rural

Em outubro de 2002, a demanda transportada por este serviço foi de 238.459 passageiros. Foram percorridos, 455.348 km/mês, em 7.266 viagens, que resultou no IPK de 0,52.

No serviço, operam 71 ônibus (abr/07), do tipo convencional, alongado ou microônibus, com idade média de 8,7 anos (abr/07). O serviço é composto por 17 linhas e 32 desmembramentos operacionais criados com o intuito de aperfeiçoar o atendimento as áreas rurais e aumentar a acessibilidade e incrementar a rentabilidade do operador autônomo. Atualmente são 20 operadores autônomos e duas linhas ainda são operadas por empresa do serviço convencional.

A Legislação não assegura, aos operadores autônomos deste serviço, reserva de linhas ou áreas. Existem linhas que são operadas por dois operadores em horários diferentes. Cada permissionário pode cadastrar até 4 veículos de sua propriedade ou em nome da cooperativa, junto à DFTrans, com idade máxima de 8 anos.

As linhas funcionam de segunda a domingo, inclusive nos feriados, com poucas viagens, em horários determinados em função das características da demanda.

As informações operacionais e financeiras são fornecidas pelos operadores por meio dos Boletins de Controle Operacional e Arrecadação – BTA. A tarifa predominante é de R\$ 3,00 (três reais) - abr/08. Algumas linhas têm tarifa menor devido ao desconto proposto pelo permissionário, quando da licitação, como forma de outorga. Atualmente forma de delegação é o maior valor proposto pela outorga linha.

A Instrução de Serviço n.º 07/DFTrans, de 09/04/2007, constituiu Grupo de Trabalho com a incumbência de realizar estudos, visando à elaboração de projeto para reestruturação do STPC/TA.

c) Serviço Complementar - Serviço de Transporte Público Alternativo - STPA

Com o objetivo de ser um serviço complementar ao convencional, o Serviço de Transporte Público Alternativo – STPA - foi instituído em 1991, pela Lei Distrital nº 194. Opera sob regime de permissão outorgada exclusivamente a pessoas físicas, pela Secretaria de Transportes do GDF, mediante licitação. O STPA é definido como um serviço complementar apesar de ser operado por veículos com características especiais.

Em 1995 passou por uma reformulação, quando foi permitido o aumento da capacidade máxima dos veículos que passou de 9 para 12 lugares foram definidos os seguintes critérios para sua operação:

- Não ser concorrente com o serviço convencional;
- Não ter itinerários coincidentes em mais de 50% com os itinerários do serviço convencional;
- Não operar no Plano Piloto;
- Ser operado por transportadores autônomos, com permissão obtida por licitação;
- Ser limitado a apenas um veículo tipo van por permissionário.

Em 1998, outra mudança na capacidade máxima dos veículos, passando de 12 para 16 lugares sentados.

O STPA opera apenas linhas circulares ou de ligação entre RAs, com uma frota de 666 veículos, cadastrados na DFTrans.

Atualmente são 55 linhas regulamentadas e os veículos utilizados são do tipo van cuja capacidade máxima admitida é de 16 passageiros, sendo proibido o transporte de passageiros em pé. Conforme decreto, existe a obrigação do STPA transportar, por viagem, até dois passageiros com direito à gratuidade, ou seja, os beneficiários de passe livre (maiores de 65 anos e portadores de necessidades especiais com passe).

A DFTrans estabelece as linhas e os itinerários e a quantidade de veículos por linha. Os horários das linhas são definidos pelos próprios permissionários de acordo com a quantidade de veículo definidos para cada linha. Seu cumprimento é fiscalizado por “líderes” de linhas mediante o controle de batimento de relógio no Boletim de Transporte Alternativo - BTA.

O Serviço é operado de segunda a sábado com 100% da frota e aos domingos e feriados com 50%. Existe uma rotatividade na escala de horários que permite os operadores executarem horários diferentes a cada dia da semana, possibilitando uma rentabilidade equânime entre eles.

A pesquisa embarcada e visual²⁷ realizada pela Secretaria de Transportes, em 2005, constatou que a demanda mensal do STPA é de cerca de 4,5 milhões de passageiros, com média de 155 mil passageiros dia. A pesquisa constatou também que 60% dos passageiros pagam a passagem em espécie, 30% em vale transportes e que 10% são de gratuidades concedidas por Lei. Diariamente são realizadas 13 mil viagens, rodando cerca de 22 mil quilômetros o que resulta em um IPK de 1,80. Verifica-se que este serviço possui rotatividade de passageiros maior que as linhas convencionais.

Nas linhas que atendem a mais de uma RA, a rotatividade é ainda maior o que permite transportar em uma viagem completa, mais de 60 passageiros.

A utilização de um veículo de pequeno porte permite maior mobilidade e acessibilidade em locais de difícil acesso e proporciona velocidade comercial superior a do ônibus.

Através de Decreto o GDF definiu dois níveis tarifários, de acordo com o tipo de linha. As linhas circulares internas curtas (predominantes) possuem tarifa de R\$ 2,00 (dois reais) e as de ligação de R\$ 3,00 (três reais).

A idade média da frota (out/02)²⁸ era pouco superior a 2 anos, sendo que a idade máxima permitida é de 5 anos. Na Figura 70 é possível verificar os veículos usados no STPA.



Figura 70: Veículo utilizado pelo Serviço de Transporte Público Alternativo – STPA

²⁷ Tendo em vista a falta de roleta nos veículos do STPA, a contagem dos passageiros é fornecida pelos permissionários através do preenchimento dos BTAs ou Levantada por meio de pesquisa embarcada pela Secretaria de Transportes

²⁸ Fonte: DFTRANS.

d) Serviço Especial - Transporte de Vizinhança

O Serviço de Transporte de Vizinhança foi instituído juntamente com o Serviço de Táxi-Coletivo em 09/07/1980, pelo Decreto Nº 5.340, que o definiu como serviço de transporte suplementar de passageiros. Este decreto revogou o Decreto Nº 4.943 de 23/11/1979, que instituiu o Serviço de Táxi-Lotação no Distrito Federal que era operado por motoristas profissionais autônomos ou empresas constituídas especificamente para esta finalidade.

O Transporte de Vizinhança foi formalmente instalado em julho de 1987, quando foram expedidos os Termos de Permissão, por linha, para as empresas Condor e Lotaxi.

Inicialmente o Serviço foi constituído de 25 linhas e 8 terminais localizados exclusivamente no Plano Piloto.

Em 1988, o então Departamento de Transportes Urbanos da Secretaria de Serviços Públicos – DTU/ST propôs ao Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC/DF a flexibilização nas linhas do Transporte de Vizinhança com intuito de promover a reestruturação do serviço, criando novas linhas, extinguindo linhas deficitárias e alterando itinerários e tabelas horárias. Este trabalho resultou em uma nova configuração que tinha 11 linhas e 4 terminais, que estão em operação até a presente data, com algumas alterações.

Em 1997, o Serviço foi temporariamente interrompido, por questões de segurança e conforto, visto que a frota encontrava-se com idade superior a 12 anos, até que a operadora substituisse todos os veículos.

As 11 linhas em operação atendem as RAs do Plano Piloto, Cruzeiro e Octogonal, com uma frota de 61 veículos do tipo microônibus com 29 assentos. A frota encontra-se com idade média superior a 10 anos. Os últimos veículos foram adquiridos em 1988. A Figura 71 ilustra a operação desse serviço, popularmente chamado de “Zebrinha”.

De acordo com a Secretaria de Transportes, o trabalho (60%) e o estudo com (15%) são os motivos principais das viagens. Constatou-se também que praticamente 50% dos usuários utilizam o serviço mais de 4 vezes por semana. Do total de entrevistados dentro dos veículos (760), 33% afirmaram possuir automóvel e alegaram dificuldade de estacionar seus veículos no destino, bem como, o valor da tarifa praticada como os principais motivos da utilização do serviço.

A tarifa atual oficial é de R\$ 3,20 (três reais e vinte centavos) sendo que na prática é cobrado o valor de R\$ 2,00. Apesar do valor reduzido, os entrevistados se dividiram na avaliação da tarifa como “justa” (42%) e “alta” (49%). De acordo com a legislação em vigor, nesse serviço não deveria aceitar vale transporte ou passe estudantil, só pagamento em espécie, porém na prática, as empresas operadoras recebem tanto o vale transporte como o passe estudantil.

Conforme banco de dados fornecidos pela DFTRANS (abril de 2008), este serviço é responsável por parcela pouco significativa da demanda por transporte coletivo (modo rodoviário), transportando cerca de 530 mil passageiros por mês. Em média cerca de 25 mil passageiros utilizam o serviço diariamente em cerca de 420 viagens, o que produz uma quilometragem de 16,1 mil quilômetros/dia. Esse serviço opera apenas nos dias úteis no período das 6 às 20 horas. A empresa Condor transporta 64% da demanda e a Lotaxi 36%.

O IPK do Serviço de Vizinhança é um pouco superior ao do serviço convencional, ficando em 1,31, ainda abaixo do índice nacional²⁹ que é de 1,62.

O *headway* programado varia, de uma linha para outra, entre 10 min. e 30 min. No horário de pico (07:30 às 08:30) são realizadas 31 viagens e transportados 1.622 passageiros, o que representa cerca de 6% da demanda diária.

A Figura 71 ilustra o veículo utilizado no serviço Especial de Vizinhança – Zebrinha.



Figura 71: Veículo utilizado no Serviço Especial de Vizinhança – “Zebrinha”

milhões; Minas Gerais, com 11.618 milhões; Piauí, com 6.551 milhões e Rio de Janeiro, com 5.824 milhões de passageiros.

As características urbanas (ou semi-urbanas, na classificação da ANTT para viagens com menos de 75 quilômetros) evidenciam-se ao se computarem as ocupações médias dos veículos utilizados (passageiros transportados por viagens realizadas): Goiás/Distrito Federal apresentam 40 passageiros por viagem, em média, contra 27 passageiros por viagem para São Paulo, 30 no Paraná e 32 em Minas Gerais. Piauí, em que sua capital, Teresina, é separada de Timon, no Maranhão, apenas pelo rio Parnaíba, tem viagens interestaduais marcadamente pendulares. A ocupação média dos veículos é ainda maior que no Distrito Federal e Entorno: 45 passageiros por viagem.

As maiores ocupações se devem ao tipo de serviço predominante. No caso do Distrito Federal, Goiás e Piauí, o nível de ocupação tem pouca característica de viagem rodoviária - em que os veículos admitem apenas passageiros sentados, param poucas vezes durante a viagem e em que praticamente não há renovação de ocupantes ao longo do trajeto - e mais urbanas, em que se admitem passageiros em pé e há substancial fluxo de sobe-e-desce ao longo do itinerário. Essa é a característica predominante desse sistema nas cidades do Entorno.

8.2.3 Sistema de Transporte Coletivo do Entorno

Situação praticamente única na realidade brasileira, na dimensão em que ocorre no Distrito Federal, é o fenômeno do transporte rodoviário interestadual de características urbanas ligando o Distrito Federal a municípios limítrofes do Estado de Goiás, apenas diferente de outras viagens urbanas por cruzarem limites estaduais. A Tabela 25, Gráfico 9 e o Gráfico 10 apresentam dados do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros no país.

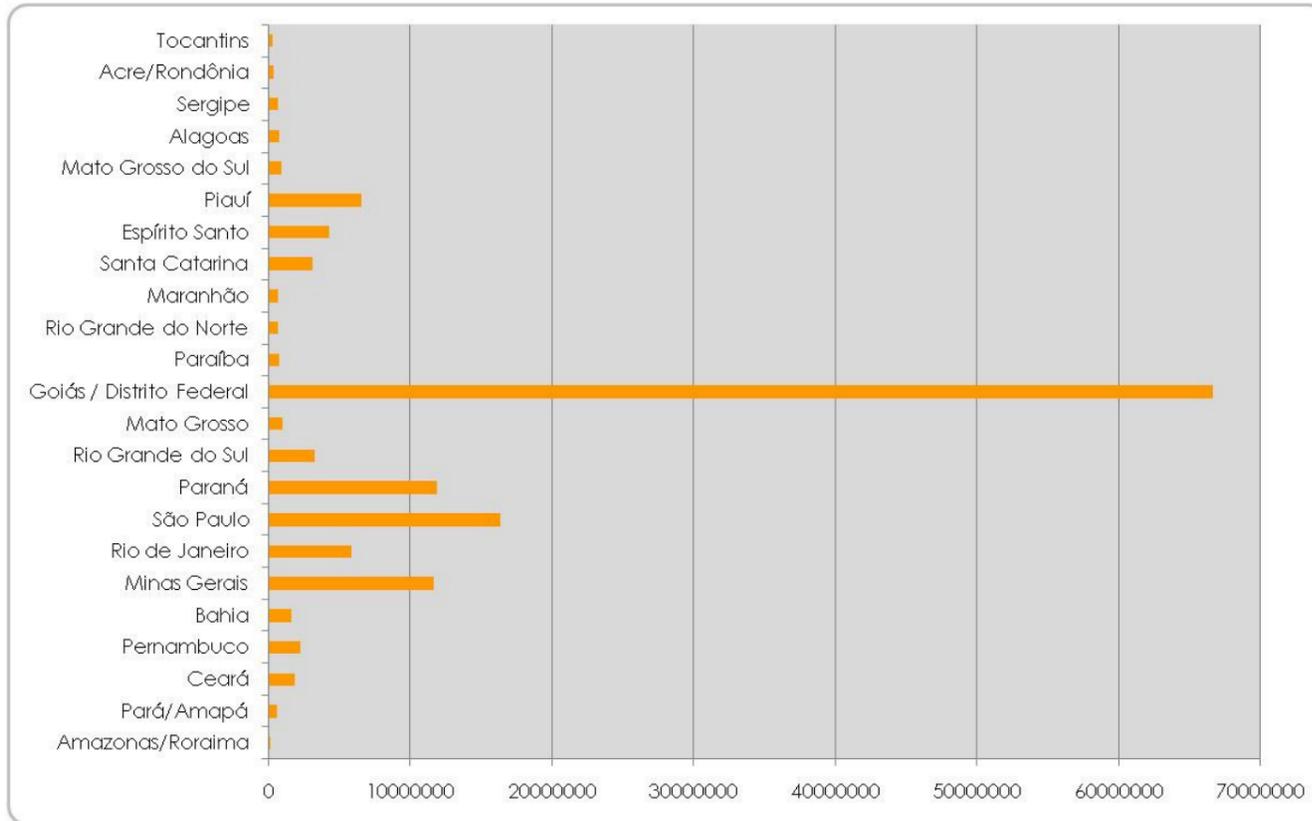
Neles verifica-se que Goiás e Distrito Federal, em conjunto, estão em primeiro lugar em número de passageiros transportados em 2005, com 66, 642 milhões, muito à frente do segundo colocado, São Paulo, com 16.324 milhões. Seguem-se Paraná, com 11.871

²⁹ Anuário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU 2006/2007 que considera os dados de nove capitais: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza, Curitiba e Goiânia.

Tabela 25: Dados Operacionais de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros, por Unidade da Federação 2005

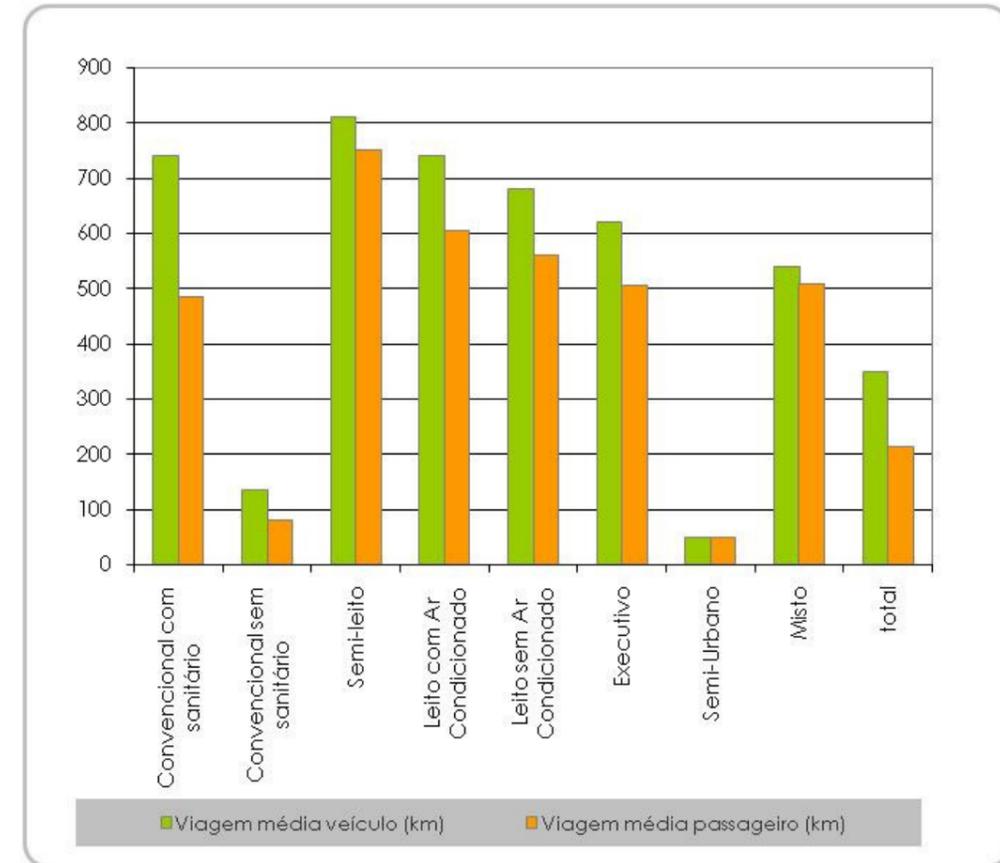
Unidade da Federação	Passageiros Transportados	Passageiros / km	Viagens Realizadas (veículo)	Distância Percorrida pela Frota (km)	Passageiros/ Viagem	Viagem Média Veículo (km)	Viagem Média (Passageiro/km)
Amazonas/Roraima	105.778	60.249.657	3.702	3.091.592	29	835	570
Pará/Amapá	567.947	408.778.414	23.248	29.446.319	24	1.267	720
Ceará	1.813.872	1.366.522.174	50.279	55.809.772	36	1.110	753
Pernambuco	2.225.337	1.093.421.028	97.858	54.408.425	23	556	491
Bahia	1.573.016	1.423.227.288	56.257	67.074.962	28	1.192	905
Minas Gerais	11.617.765	2.623.641.237	366.216	133.186.330	32	364	226
Rio de Janeiro	5.824.007	1.682.546.468	234.617	84.370.169	25	360	289
São Paulo	16.324.406	6.094.271.429	544.194	286.761.586	30	527	373
Paraná	11.870.887	2.634.293.530	442.181	156.905.013	27	355	222
Rio Grande do Sul	3.212.087	1.546.517.927	94.367	87.901.909	34	931	481
Mato Grosso	917.225	760.938.495	50.778	46.056.140	18	907	830
Goiás / Distrito Federal	66.642.012	5.292.054.719	1.684.918	204.484.187	40	121	79
Paraíba	699.905	556.092.907	38.519	24.776.380	18	643	795
Rio Grande do Norte	593.189	485.158.348	27.771	21.464.807	21	773	818
Maranhão	609.630	324.301.491	21.120	21.066.816	29	997	532
Santa Catarina	3.093.125	916.938.007	94.945	45.152.109	33	476	296
Espírito Santo	4.232.907	1.146.745.552	128.021	45.830.200	33	358	271
Piauí	6.551.192	515.328.101	145.103	22.113.677	45	152	79
Mato Grosso do Sul	829.381	477.255.658	29.623	23.222.448	28	784	575
Alagoas	723.678	385.184.626	35.322	16.243.355	20	460	532
Sergipe	597.157	317.455.537	22.101	14.336.411	27	649	532
Acre/Rondônia	310.235	78.168.217	9.481	4.490.154	33	474	252
Tocantins	236.960	60.049.360	8.917	5.301.882	27	595	253
Total	141.171.698	30.249.140.171	4.209.538	1.453.494.640	34	345	214

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)



Fonte: Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT)

Gráfico 9: Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros por Unidade da Federação – 2005 (passageiros)



Fonte: Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT)

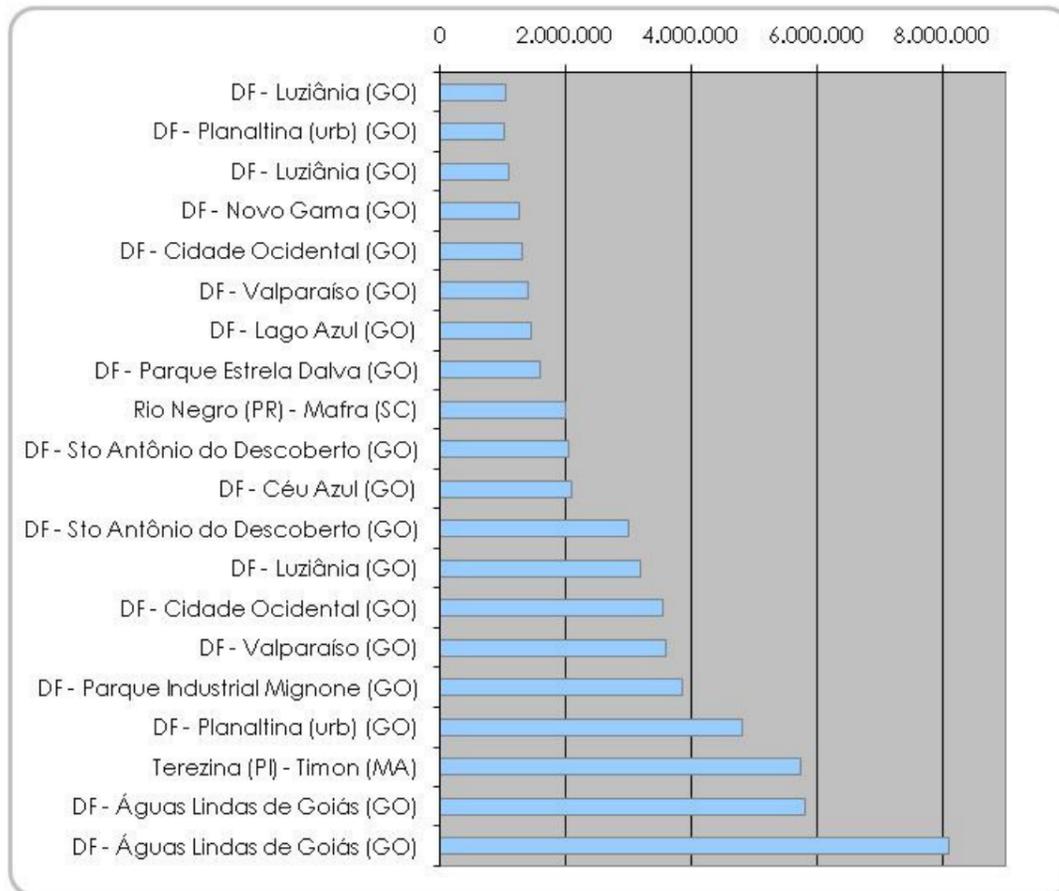
Gráfico 10: Brasil: Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros, dados operacionais por tipo de serviço 2005

Quanto a valores médios de extensão das viagens, tanto por veículo quanto por passageiro, o Gráfico 10 revela que os serviços rodoviários apresentam quilometragens bastante superiores às do serviço semi-urbano, e que, nestes, os valores para veículo e para passageiro coincidem (48 km). Isso sugere que a forma de controle da demanda do serviço semi-urbano se assemelha à do serviço urbano (sem discriminação do percurso do passageiro individual) e que os serviços rodoviários atendem a substancial número de passageiros que não fazem o percurso integral da origem ao destino da viagem do veículo.

A relação de linhas nacionais com extensão de até 75 km, segundo o número de passageiros transportados, é clara quanto ao fenômeno do transporte rodoviário semi-urbano na RIDE: as duas linhas mais carregadas referem-se ao Distrito Federal e Entorno Noroeste (município de Águas Lindas de Goiás), respectivamente com 8,026 milhões e 5,781 milhões de passageiros transportados por ano. A terceira linha, Teresina-Timon, entre o Piauí e o Maranhão, transportou 5, 716 milhões de passageiros. A quarta é novamente da RIDE, no Entorno Norte, com 4, 898 milhões. As seguintes oito maiores linhas, todas com mais de dois milhões de passageiros anuais, totalizam 25,3 milhões de passageiros e fazem

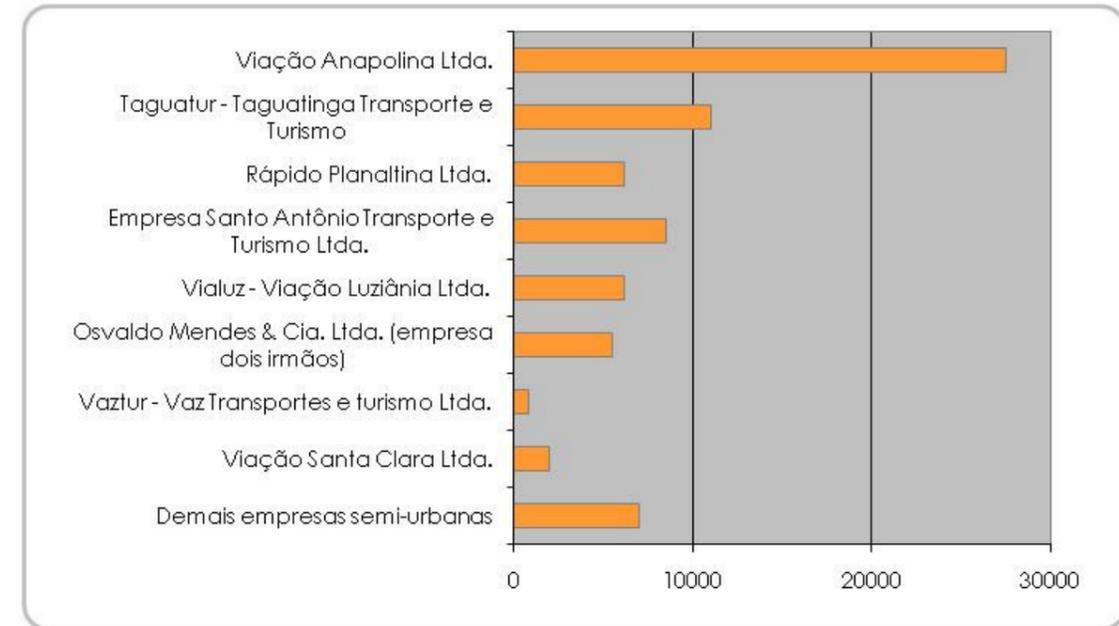
a ligação do Distrito Federal com o Entorno Sul e o Entorno Sudoeste. As linhas semi-urbanas em 2005 com mais de um milhão de passageiros encontram-se no Gráfico 11.

Confirmando esse entendimento, a ANTT revela que as cinco empresas de transporte interestadual que mais transportaram passageiros operam na Região do Entorno do Distrito Federal. São elas: Viação Anapolina, Taguatur - Taguatinga Transporte e Turismo, Empresa Santo Antônio Transporte e Turismo, Rápido Planaltina e Vialuz - Viação Luziânia. Juntas, elas transportaram 59,518 milhões de passageiros em 2005 de um total nacional de 73,383 milhões no serviço semi-urbano (Gráfico 12).



Fonte: Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT)

Gráfico 11: Linhas semi-urbanas com mais de um milhão de passageiros transportados 2005



Fonte: Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT)

Gráfico 12: Empresas do serviço semi-urbano, passageiros transportados 2005.

a) Entorno Sul

O Entorno Sul é composto por 4 municípios - Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia e Novo Gama -, cuja ligação com o Distrito Federal ocorre pela BR-040.

Mensalmente são realizadas 67 mil viagens que transportam cerca de 2,8 milhões de passageiros nas 26 linhas de ligação do Entorno Sul com o Distrito Federal. A Tabela 26 apresenta os dados operacionais.

Tabela 26: Dados Operacionais das linhas do Entorno Sul

Denominação	Nº de Viagens	Distância percorrida (km)	Transporte de passageiros		
			Ida	Volta	Total
BRASÍLIA (DF) - CÉU AZUL (GO)	342	2.029.894	87.552	86.012	173.564
BRASÍLIA (DF) - CIDADE OCIDENTAL (GO) *	219	11.414	4.199	3.768	7.967
BRASÍLIA (DF) - CIDADE OCIDENTAL (GO)	8.428	4.024.512	145.446	137.325	282.771
BRASÍLIA (DF) - LAGO AZUL (GO)	608	3.223.170	79.946	82.300	162.246
BRASÍLIA (DF) - LUZIANIA (GO) *	121	7.802	2.428	2.420	4.848
BRASÍLIA (DF) - LUZIANIA (GO)	5.822	2.029.894	87.552	86.012	173.564
BRASÍLIA (DF) - LUZIANIA (GO) VIA TAGUATINGA (DF) *	121	10.389	82	90	172
BRASÍLIA (DF) - MANSÕES MARAJÓ (GO)	120	70.864	1.182	1.287	2.469
BRASÍLIA (DF) - NOVO GAMA (GO) *	77	4.682	813	771	1.583
BRASÍLIA (DF) - NOVO GAMA (GO)	7.848	5.088.560	151.512	142.208	293.720
BRASÍLIA (DF) - VALPARAISO (GO) *	302	14.148	3.930	5.737	9.666
BRASÍLIA (DF) - VALPARAISO (GO)	3.268	3.703.983	154.251	140.825	295.076
BRASÍLIA (DF) - PARQUE INDUSTRIAL MIGNONE (GO)	7.572	4.627.771	154.557	160.163	314.720
GAMA (DF) - CIDADE OCIDENTAL (GO)	2.886	1.045.844	47.620	46.196	93.816
GAMA (DF) - LAGO AZUL (GO)	5.688	1.434.031	60.431	52.436	112.867
GAMA (DF) - LUZIANIA (GO)	2.900	1.277.446	45.115	45.407	90.522
GAMA (DF) - NOVO GAMA (GO)	2.128	550.435	49.072	37.973	87.045
GAMA (DF) - PARQUE ESTRELA DALVA (GO)	3.626	821.712	60.055	55.569	115.624
GAMA (DF) - VALPARAISO (GO)	4.558	1.141.139	53.057	46.671	99.728
TAGUATINGA (DF) - CIDADE OCIDENTAL (GO)	532	697.721	20.136	18.400	38.536
TAGUATINGA (DF) - LUZIANIA (GO)	2.468	1.573.603	39.240	35.957	75.197
TAGUATINGA (DF) - NOVO GAMA (GO)	532	389.191	13.016	13.075	26.091
TAGUATINGA (DF) - PARQUE INDUSTRIAL MIGNONE (GO)	988	725.778	20.983	21.272	42.255
TAGUATINGA (DF) - PARQUE ESTRELA DALVA (GO)	456	805.428	30.448	29.992	60.440
TAGUATINGA (DF) - STO ANTONIO DO DESCOBERTO (GO)	4.318	2.407.174	86.082	82.706	168.788
TAGUATINGA (DF) - VALPARAISO (GO)	1236	704.626	20.176	22.700	42.876
TOTAL	67.165	38.421.211	1.418.881	1.357.273	2.776.211

Fonte: Média Mensal 2007 (ANTT); (*) Anuário Estatístico – 1º e 2º semestre de 2007 (dados preliminares) da Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT). Média diária obtida, dividindo o valor acumulado do semestre por 150 (25 dias úteis equivalentes vezes os 6 meses).

A seguir são apresentadas algumas características das cidades do Entorno Sul, com base em dados coletados juntos aos órgãos gestores de cada município, em junho de 2007. Essas informações serão complementadas ao longo do desenvolvimento do PDTU/DF.

■ Valparaíso de Goiás

O município de Valparaíso de Goiás localiza-se próximo à divisa do Distrito Federal, e dista 35 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela BR-040 que, nas proximidades da cidade, possui pista dupla, com três faixas por sentido e vias marginais em ambos os lados e apresenta um grande volume de veículos, pedestres e ciclistas.

A BR-040 divide a cidade, assim como a linha férrea, o que dificulta a integração e a circulação interna no município. Existe apenas uma passarela para a travessia com segurança sobre a BR-040, pouco utilizada pelos pedestres.

As vias urbanas principais da cidade são em pista dupla, com duas faixas por sentido e canteiro central. Elas são pavimentadas e dispõem de sinalização horizontal e vertical. A Figura 72 mostra uma das principais vias da cidade. Na maioria das vias pavimentadas há calçadas, mas não existem ciclovias.

A Divisão de Trânsito e Transporte Público (DTTP), órgão da Secretaria de Infraestrutura é a responsável pela gestão do sistema de transporte e trânsito.

De acordo com a DTTP, no transporte urbano são utilizados atualmente sessenta e duas vans, que operam em itinerários diferentes e mediante autorização fornecida pela Prefeitura. A tarifa é R\$1,50³⁰. A Figura 73 mostra um desses veículos em circulação. Não existem dados sobre a demanda transportada. O serviço de moto-táxi é regulamentado mediante autorização fornecida a 48 moto-taxistas. O serviço de táxi é delegado a motoristas que mobilizam uma frota de 24 veículos.

Os pontos de embarque e desembarque de passageiros junto à BR-040 apresentam abrigos subdimensionados que não suportam a demanda, uma vez que as linhas que fazem a ligação com o Distrito Federal (de alta demanda nos períodos de pico) operam no mesmo ponto que as linhas locais. As Figura 74 e Figura 75 ilustram a situação da BR-040.

Segundo informações locais, não há terminal rodoviário no município, sendo os embarques e desembarques de todos os serviços de transporte realizados junto aos pontos de parada, em especial aos pontos ao longo da BR-040.

■ Cidade Ocidental

Cidade Ocidental está localizada ao sul do Distrito Federal, a 42 km de Brasília. O principal acesso à cidade é a via BR-040.

As principais vias urbanas do município são pavimentadas e possuem mão dupla, com duas faixas por sentido e canteiro central. A via que abriga significativo

³⁰ Em junho de 2007.

comércio da cidade tem estacionamento junto ao canteiro central. Existe calçada para a circulação de pedestre, mas não há tratamento para ciclistas em todo o município. Não há sinalização horizontal, vertical ou semafórica, como se verifica no exemplo da Figura 76.

A Secretaria de Obras e Viação é responsável pela gestão do sistema de transporte do município e, de acordo com as informações fornecidas, o processo de municipalização já foi iniciado.

O transporte urbano de passageiros é realizado em veículos de pequeno porte do tipo van (20 veículos). A tarifa atual é de R\$1,40³¹. Não se dispõe no local de informações sobre a demanda transportada. A Figura 77 é de veículo de transporte urbano em operação.

Ainda de acordo com a Secretaria, o serviço de moto-táxi não está legalizado e opera com cerca de 40 motociclistas. O município não dispõe de serviço de táxi. Na Figura 78 é possível visualizar um ponto onde vários motociclistas ficam concentrados.

O município não dispõe de terminal rodoviário e os abrigos existentes nos pontos de embarque e desembarque de passageiros são precários, não proporcionando conforto e segurança aos usuários. A Figura 79 o exemplifica.

■ Luziânia

Luziânia está situada a 58 km de Brasília. As vias urbanas da área central do município são pavimentadas e possuem, em grande parte, sentido único de tráfego, com estacionamento à esquerda e calçada para pedestres. Algumas avenidas são dotadas de canteiro central ou separadores de fluxos, como podem ser visualizados nas Figura 80 e Figura 81. As vias internas são, em sua maioria, pavimentadas, em pista simples e com duas faixas por sentido.

Das cidades do Entorno na área de estudo, Luziânia é a que apresenta a melhor estrutura de gerência e gestão do sistema de transporte e trânsito. A Divisão de Trânsito e Transporte Urbano (DITTUR) dispõe de informações atualizadas e organizadas, e conta com agentes e equipamentos para o controle e a operação de trânsito.

De acordo com a DITTUR, o sistema de transporte municipal é operado mediante permissão pela empresa Transcoluz. Esta utiliza uma frota de 42 veículos, entre microônibus e ônibus, e transporta mensalmente cerca de 255 mil passageiros. O serviço rural utiliza 7 ônibus e transporta 50 mil passageiros/mês. As tarifas são de R\$1,60 e de R\$1,65³², para os serviços urbanos e distritais respectivamente. Há também o serviço de transporte alternativo, também autorizado, em que atualmente operam 11 veículos de pequeno porte do tipo van. O serviço de táxi dispõe de 48 veículos. Diferentemente da maioria dos municípios do Entorno na área de estudo, em Luziânia não existe serviço de moto-táxi.

No município existem dois terminais rodoviários, de que se utilizam veículos de linhas urbanas e de ligação com o Distrito Federal. Os terminais apresentam uma estrutura que pode ser considerada adequada à demanda, como pode ser visualizado na Figura 82. Os abrigos nos pontos de embarque e desembarque de passageiros (Figura 83) ao longo das vias estão em boas condições e implantados em calçadas, proporcionando segurança e

razoável conforto aos usuários. O município não dispõe de nenhuma ciclovia implantada ou prevista.

■ Novo Gama

O Novo Gama está localizado próximo à divisa com o Distrito Federal, ficando a 46 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela GO-520.

A via que abriga a maior parte do comércio da cidade é pavimentada e opera em pista dupla, com canteiro central, com duas faixas por sentido, estacionamento à esquerda e calçada para pedestres, como é ilustrado pela Figura 84. As vias internas ao município são em pequena parte pavimentadas (somente em segmentos próximos à área central) e operam em pista simples com duas faixas por sentido. Não existe sinalização vertical, horizontal ou semafórica, nem tampouco ciclovias, como ilustrado na Figura 85.

O Departamento de Trânsito é o órgão responsável por gerenciar o sistema de transporte do município, mas a fiscalização está a cargo da Polícia Militar. De acordo com o Departamento, a empresa Anapolina opera o transporte urbano, mediante permissão, com 9 microônibus (Figura 86). Outras vinte e duas vans também circulam pelo município, amparadas por autorização. A tarifa é de R\$1,20³³.

O Departamento de Trânsito não dispõe de informação sobre a demanda mensal transportada. O serviço de táxi é operado por 4 veículos e não existe no município o serviço de moto-táxi.

O Terminal Rodoviário (Figura 87) apresenta uma estrutura acanhada para abrigar os veículos do transporte urbano e de ligação com o Distrito Federal.

³¹ Em junho de 2007.

³² Em junho de 2007.

³³ Em junho de 2007.



Figura 72: Configuração viária – Valparaíso de Goiás



Figura 74: Pedestres atravessando a BR-040 para acesso ao ponto de ônibus - Valparaíso de Goiás



Figura 73: Veículo utilizado para o transporte urbano de Valparaíso de Goiás



Figura 75: Ponto de embarque/desembarque na BR-040 - Valparaíso de Goiás



Figura 76: Sinalização em Cidade Ocidental: inexistente



Figura 78: Ponto do serviço de moto-táxi - Cidade Ocidental



Figura 77: Veículo utilizado para o transporte urbano - Cidade Ocidental



Figura 79: Exemplo de abrigo em ponto de embarque e desembarque de passageiros - Cidade Ocidental



Figura 80: Configuração viária de Luziânia



Figura 82: Terminal Rodoviário de Luziânia



Figura 81: Sinalização semafórica em Luziânia



Figura 83: Exemplo de abrigo em ponto de embarque e desembarque - Luziânia



Figura 84: Configuração viária do Novo Gama



Figura 86: Veículo utilizado para o transporte urbano - Novo Gama



Figura 85: Sinalização inexistente no Novo Gama



Figura 87: Terminal Rodoviário do Novo Gama

b) Entorno Norte

O Entorno Norte é composto por 2 municípios - Planaltina de Goiás e Formosa -, cuja ligação com o Distrito Federal ocorre por meio da BR-010/BR-020/BR-030.

Mensalmente são realizadas cerca de 11 mil viagens que transportam mais de 610 mil passageiros nas 8 linhas de ligação do Entorno Norte com o Distrito Federal. A Tabela 27 apresenta os dados operacionais das linhas do Entorno Norte.

Tabela 27: Dados Operacionais das linhas do Entorno Norte

Denominação	Nº de Viagens	Distância percorrida (km)	Transporte de passageiros		
			Ida	Volta	Total
BRASÍLIA (DF) - FORMOSA (GO)	724	64.002	13.171	10.819	23.989
BRASÍLIA (DF) - FORMOSA (GO) *	631	55.736	3.917	3.924	7.840
BRASÍLIA (DF) - PLANALTINA(URB) (GO) *	87	6.093	3.810	52	3.862
BRASÍLIA (DF) - PLANALTINA(URB) (GO)	5.832	7.388.737	205.236	205.075	410.311
PLANALTINA (DF) - FORMOSA (GO) *	181	8.923	668	364	1.032
PLANALTINA (DF) - FORMOSA (GO)	420	309.072	10.534	11.168	21.702
PLANALTINA (URB) (DF) - PLANALTINA (URB) (GO)	1.428	894.245	42.252	42.743	84995
SOBRADINHO (URB) (DF) - PLANALTINA (URB) (GO)	1.636	851.993	28.671	28.263	56.934
TOTAL	10.939	9.578.801	308.259	302.408	610.665

Fonte: Média Mensal 2007 (ANTT); (*) Anuário Estatístico – 1º e 2º semestre de 2007 (dados preliminares) da Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT). Média diária obtida, dividindo o valor acumulado do semestre por 150 (25 dias úteis equivalentes vezes os 6 meses).

A seguir são apresentadas algumas características das cidades do Entorno Norte, com base em dados coletados juntos aos órgãos gestores de cada município, em junho de 2007. Essas informações serão complementadas ao longo do desenvolvimento do PDTU/DF.

■ Planaltina (GO)

O município de Planaltina (GO) está localizado a 56 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela DF-128.

As vias coletoras, que abrigam significativo comércio, são pavimentadas, possuem pista dupla com duas faixas por sentido, calçadas e estacionamentos junto ao canteiro central. As vias urbanas locais são, em grande parte, pavimentadas, em pista simples e com duas faixas de tráfego por sentido. A sinalização viária horizontal e vertical é deficiente.

A Secretaria de Infra-estrutura é responsável pela gestão do transporte urbano. Como o sistema de trânsito não está municipalizado, a fiscalização fica a cargo da Polícia Militar.

Conforme informações da Secretaria, a empresa operadora do sistema de transporte urbano é a Viação Santana, que utiliza 9 veículos do tipo microônibus em linhas circulares e 6 ônibus para o serviço rural. Nas linhas urbanas, a tarifa vigente é de R\$1,50³⁴. Há 60 moto-táxis e 30 táxis operando no município.

A empresa Rápido Planaltina opera o serviço de ligação com o Distrito Federal. Ao norte do município encontra-se o Terminal Rodoviário - Figura 88 - que apresenta boas e adequadas instalações e de onde partem grande parte das viagens para o Distrito Federal e do sistema urbano.

Assim como em outros municípios da região, é significativo o volume de pessoas que se deslocam utilizando bicicletas, como pode ser visualizado na Figura 89 e na Figura 90, apesar de não haver nenhuma prioridade ou projeto para ciclovias no município.

Os abrigos existentes nos pontos de embarque e desembarque de passageiros não apresentam segurança nem conforto aos usuários, estando em más condições de conservação (Figura 91).

■ Formosa

O município de Formosa está localizado a nordeste do Distrito Federal. O acesso à cidade é feito pela DF-110 e pela BR-030. A sede municipal dista 79 km de Brasília.

Suas vias urbanas são pavimentadas e dispõem de sinalização horizontal, vertical e semaforizada (Figura 92). A circulação viária na área central é bem definida, com algumas vias em sentido único de tráfego, formando binários. Existem calçadas para a circulação de pedestres, mas não existem ciclovias. A Figura 93 e Figura 94 ilustram a configuração viária na área central da cidade.

O gerenciamento do transporte está a cargo do Departamento de Trânsito. Porém, devido à falta de estrutura (pessoal e equipamentos), a fiscalização está a cargo da Polícia Militar.

De acordo com o Departamento, a empresa Cidade de Formosa opera, de maneira regulamentada, duas linhas circulares na área urbana da cidade, utilizando-se de 8 microônibus. Há previsão de entrada em operação de mais quatro veículos desse tipo. Os microônibus transportam mensalmente cerca de sessenta mil passageiros. A tarifa cobrada é de R\$1,25³⁵. Uma lei municipal garante a operação do serviço de moto-táxi, que se distribui em 9 pontos, com cerca de 25 motocicletas em cada um deles. Também existe o serviço de táxi convencional, cuja frota é de 45 veículos.

Os pontos de embarque e desembarque de passageiros são, na sua maioria, sinalizados com placas fixadas em postes. O terminal rodoviário (Figura 95) é utilizado pelas linhas urbanas e de ligação com o Distrito Federal e outras localidades.

³⁴ Em junho de 2007.

³⁵ Em junho de 2007.



Figura 88: Terminal Rodoviário de Planaltina de Goiás



Figura 90: Grande utilização de bicicletas – Planaltina de Goiás



Figura 89: Grande utilização de bicicletas – Planaltina de Goiás



Figura 91: Ponto de embarque e desembarque de passageiros – Planaltina de Goiás



Figura 92: Sinalização de trânsito – Formosa



Figura 94: Detalhe da configuração viária - Formosa



Figura 93: Detalhe da configuração viária - Formosa



Figura 95: Terminal Rodoviário de Formosa

c) Entorno Oeste

O Entorno Oeste é composto pelos municípios de Águas Lindas de Goiás e Santo Antônio do Descoberto, cuja principal ligação com o Distrito Federal ocorre por meio das rodovias BR-070 e DF-280/BR-060, respectivamente.

Mensalmente são realizadas cerca de 23 mil viagens que transportam mais de 1,4 milhões de passageiros nas 6 linhas de ligação do Oeste com o Distrito Federal. A Tabela 28 apresenta os dados operacionais.

Tabela 28: Dados Operacionais das linhas do Entorno Oeste

Denominação	Nº de Viagens	Distância percorrida (km)	Transporte de passageiros		
			Ida	Volta	Total
BRASÍLIA (DF) - ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS (GO)	4.976	12.284.453	329.241	339.750	668.991
BRASÍLIA (DF) - CIDADE ECLÉTICA (GO) VIA BR060	76	14.454	172	168	340
BRASÍLIA (DF) - GIRASSOL (GO)	2.348	1.049.306	17.672	16.612	34.284
BRASÍLIA (DF) - SANTO ANTÔNIO DO DESCOBERTO (GO) *	88	5.359	1.326	1.422	2.748
BRASÍLIA (DF) - SANTO ANTÔNIO DO DESCOBERTO (GO)	5.488	4.508.811	130.222	125.115	255.337
BRASÍLIA (DF) - ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS (GO)	10.390	10.717.728	270.976	260.350	531.326
TOTAL	23.366	28.580.111	749.609	743.417	1.493.026

Fonte: Média Mensal 2007 (ANTT); (*) Anuário Estatístico – 1º e 2º semestre de 2007 (dados preliminares) da Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT). Média diária obtida, dividindo o valor acumulado do semestre por 150 (25 dias úteis equivalentes vezes os 6 meses).

A seguir são apresentadas algumas características das cidades do Entorno Norte, com base em dados coletados juntos aos órgãos gestores de cada município, em junho de 2007. Essas informações serão complementadas ao longo do desenvolvimento do PDTU/DF.

■ Águas Lindas de Goiás

O município de Águas Lindas de Goiás está localizado a 47 km de Brasília. O acesso é feito pela BR-070 que cruza a cidade em pista simples, com uma faixa por sentido, sem calçadas e sem pavimentação no acostamento. A Figura 96 ilustra a BR-070 no perímetro urbano de Águas Lindas.

A principal via urbana da cidade é a Avenida JK, que abriga significativo comércio e que liga a BR-070 à área utilizada como ponto final das linhas de ônibus. Nas poucas vias asfaltadas da cidade, não existe sinalização vertical, horizontal ou semafórica. Não há tratamento para pedestres e em muitas vias não existem calçadas nem áreas para ciclistas. As vias locais não são pavimentadas.

O sistema de transporte urbano de Águas Lindas é gerenciado pelo Departamento Municipal de Transporte Urbano de Águas Lindas (DMTUAL). O trânsito, pela Superintendência Municipal de Trânsito. Estes órgãos estão em fase de estruturação e operam com poucos recursos, impossibilitando uma atuação efetiva em fiscalização. De acordo com a Superintendência, ambos os órgãos devem ser absorvidos quando da criação da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito.

Conforme o DMTUAL, o sistema de transporte urbano é composto de veículos de baixa capacidade. São 50 vans operadas por autônomos e seis microônibus pela empresa Viação Águas Lindas (que está operando mediante decisão liminar). A frota transporta de 270 a 300 mil passageiros por mês. A tarifa vigente no município é de R\$1,50³⁶. A Figura 97 e a Figura 98 mostram veículos dessa operação.

Veículos do tipo ônibus são utilizados pelas empresas que operam a ligação com o Distrito Federal. Suas partidas são realizadas em um improvisado e precário ponto junto ao estacionamento do mercado popular, conhecido como “rodoviária” (Figura 99).

O sistema de transporte público individual é composto por táxi e moto-táxi, que operam mediante permissão.

Devido às características topográficas favoráveis (planície) e à predominância de uma população de baixa renda, o principal meio de transporte utilizado nos deslocamentos urbanos é a bicicleta. Ainda segundo o DMTUAL, o município não dispõe de ciclovias implantadas ou projetadas.

Nos pontos de ônibus das vias principais há abrigos para passageiros. Seu estado de conservação, segurança e limpeza, na maioria dos casos, é precário. Não existe passarela ou transposição semafórica para a travessia dos muitos pedestres, principalmente junto à BR-070. A Figura 96 exemplifica tal cenário.

■ Santo Antônio do Descoberto

O município de Santo Antônio do Descoberto está localizado próximo à divisa do Distrito Federal com Goiás, a 44 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela DF-280 seguindo pela GO-225.

As vias principais do município são pavimentadas e possuem pista dupla, com duas faixas por sentido, calçadas e estacionamentos à esquerda. As vias internas são em sua maioria pavimentadas, em pista simples com duas faixas por sentido, sem canteiros e com sinalização vertical e horizontal precária. A Figura 100 ilustra uma das principais vias da cidade.

A gerência do transporte urbano está a cargo da Secretaria Municipal de Transporte. O sistema de transporte urbano é operado pela Viação Águas Lindas, além de motoristas autônomos que utilizam 20 veículos de pequeno porte do tipo van. Esses circulam em 7 linhas. A demanda mensal está em torno de 10 mil passageiros e a tarifa vigente é de R\$1,00. O serviço de moto-táxi funciona com 50 motociclistas e não existe serviço de táxi. A Figura 101 mostra um ponto de moto-táxi.

³⁶ Em junho de 2007.

O município dispõe de dois terminais rodoviários que atendem às linhas urbanas e às de ligação com o Distrito Federal. O primeiro está localizado no centro comercial da cidade, e não possui instalações adequadas à operação (Figura 102). O segundo, mais distante da área central, é mais novo e apresenta melhores condições operacionais (Figura 103).



Figura 96: Ponto de embarque e desembarque na BR-070 – Águas Lindas



Figura 98: Veículo do transporte urbano de Águas Lindas



Figura 97: Veículo do transporte urbano de Águas Lindas



Figura 99: “Terminal Rodoviário” de Águas Lindas



Figura 100: Configuração Viária - Santo Antônio do Descoberto



Figura 102: Terminal Rodoviário Central – Santo Antônio do Descoberto



Figura 101: Ponto do serviço de moto-táxi - Santo Antônio do Descoberto



Figura 103: Novo Terminal Rodoviário – Santo Antônio do Descoberto

8.3 Sistema Viário do Distrito Federal

A rede viária para o tráfego do Distrito Federal é, em geral, de boa qualidade. No entanto, até pela disponibilidade de espaço viário para trafegar e estacionar, a demanda na rede vem aumentando continuamente, sendo cada vez mais comum ocorrerem situações em que as relações entre volume e capacidade de tráfego chegam àquelas de saturação. Congestionamentos já fazem parte da paisagem, sobretudo nos horários de pico nas vias de ligação com as cidades satélites, no sentido periferia-Plano Piloto, pela manhã, e no inverso, ao final do dia. Atualmente ocorrem, ainda, congestionamentos nos centros urbanos das cidades, como nas quadras comerciais do Plano Piloto em horários de pico.

Assim sendo e, na medida em que não existe prioridade de circulação para o transporte coletivo, seja em termos de reserva de espaço viário, seja quanto a ciclos de semáforo, os congestionamentos afetam sobremaneira os usuários de transporte coletivo. Os ônibus circulam em velocidades baixas, o que resulta em tempos de viagem mais elevados, menor eficiência da frota, maiores custos dos serviços (portanto, maiores tarifas), num processo que tende a agravar ainda mais a evasão, para aqueles que ainda têm opção, em direção ao transporte individual.

O sistema viário do Distrito Federal é composto por rodovias Federais e Distritais, e pela malha viária urbana. Este sistema difere das demais cidades brasileiras pela importância da malha rodoviária na articulação dos núcleos urbanos e pelas características de uma concepção urbanística cujo sistema viário urbano foi projetado, principalmente, para o uso do automóvel.

8.3.1 Sistema Rodoviário

O Sistema Rodoviário é responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, cujas atribuições envolvem a implantação, manutenção e operação da malha rodoviária do Distrito Federal. A malha rodoviária é composta de:

- Rodovias Federais – que interligam o Distrito Federal com as demais Regiões do País;
- Rodovias Distritais – que interligam os núcleos urbanos internos do Distrito Federal;
- Rodovias Vicinais – que permitem acesso às áreas de menor densidade populacional e de uso predominantemente rural.

As Rodovias Federais apresentam traçados coincidentes entre si e com Rodovias Distritais, a maioria conectada à DF-001 (Estrada Parque Contorno – EPCT), que assume o papel de anel rodoviário de contorno do Distrito Federal, circundando o Parque Nacional (área de preservação ambiental federal) e os núcleos urbanos centrais: Plano Piloto, Cruzeiro, Núcleo Bandeirante, Candangolândia, Riacho Fundo, Guará, Paranoá, Lago Sul e Lago Norte.

Em função da distribuição espacial dos núcleos urbanos do Distrito Federal, estas rodovias agregam o tráfego de passagem (deslocamentos longos) e o tráfego local, mais

significativo nos trechos que margeiam áreas habitacionais e de dinamização de atividades econômicas.

Salienta-se ainda que a Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA é caracterizada como via de ligação entre todas as rodovias mencionadas, sendo também conectora de rotas nacionais, ligando o Sudeste ao Norte-Nordeste do País. Fato semelhante ocorre na Estrada Parque Núcleo Bandeirantes - EPNB, que estabelece a ligação do eixo Centro-Oeste com o Sudeste e o Norte-Nordeste do país. O volume diário de passageiros transportados por ônibus destaca a importância dessas vias no sistema viário do Distrito Federal, caracterizando-as como corredores principais do sistema de circulação, juntamente com a Estrada Parque Taguatinga - EPTG, principal via do eixo Noroeste.

As rodovias do Distrito Federal, além das suas funções voltadas para o tráfego privado e de carga, são de suma importância para a rede do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal e do Transporte Semi-Urbano da região do Entorno, destacando-se as BR-020, BR-040, BR-060, BR-070, DF-002, DF-003, DF-075, DF-085 e DF-095. A Figura 104 apresenta as principais rodovias federais e distritais existentes no Distrito Federal.

No Distrito Federal existem diversos corredores de transporte ligando as cidades ao centro de Brasília, onde estão situados cerca 70% dos empregos. O volume de veículos por corredores do Distrito Federal, mensurado na pesquisa do dia 10 de abril de 2008, realizada com o auxílio de equipamentos eletrônicos (*palm top*), demonstra este elevado volume de tráfego ao longo do dia, com acentuado aumento nos horários de pico. Verifica-se que a Estrada Parque Aeroporto – EPAR apresentou o maior volume de tráfego, acima de 52 mil veículos dia. Mais de 5 mil veículos no horário das 7 as 8 da manhã.

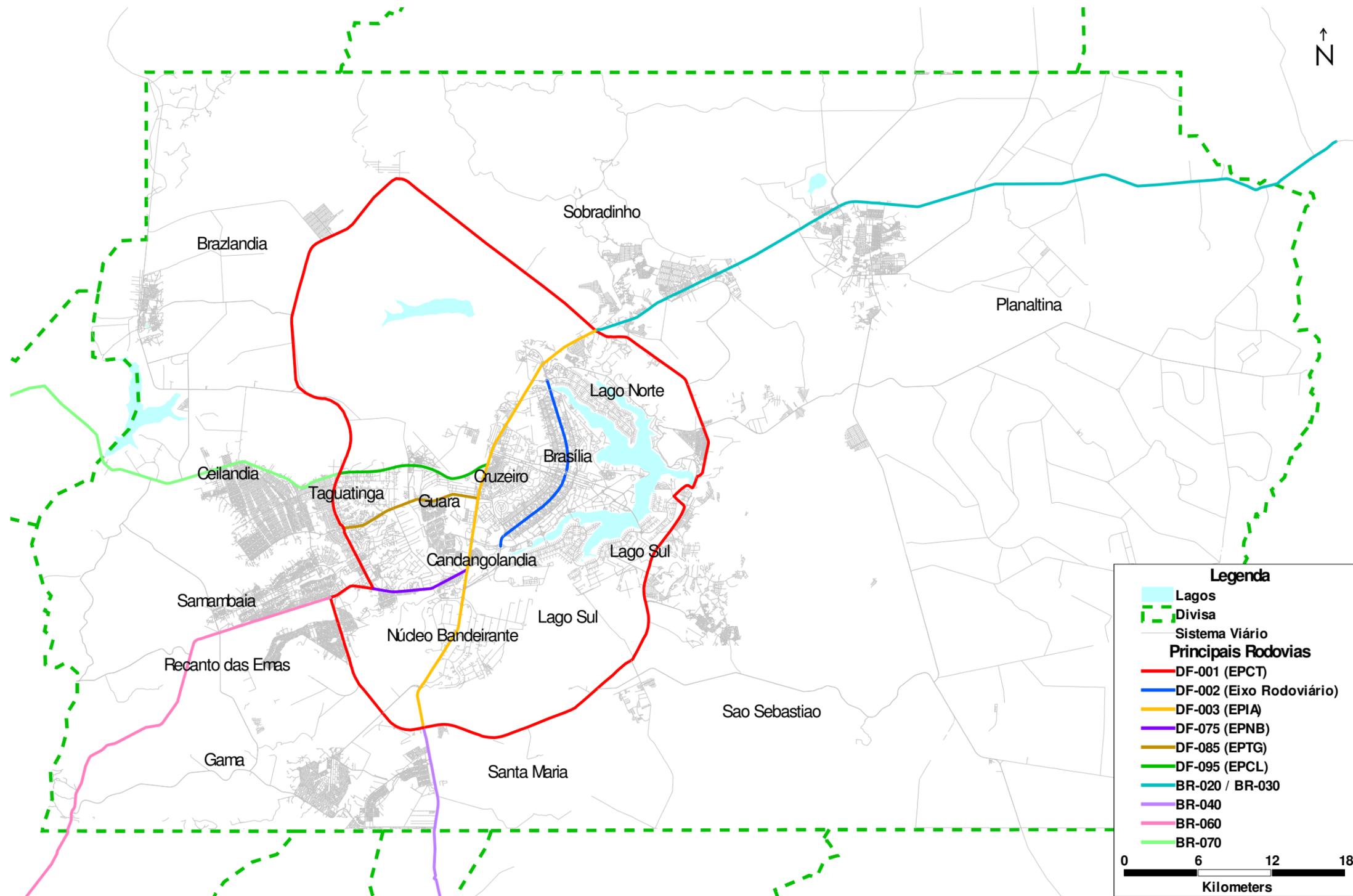
Foram analisados dados dos dias 08, 09 e 10 do mês de abril de 2008. Verificou-se pequena variação de um dia útil para outro, sendo que o dia 10, quinta feira, apresentou maior volume de veículos/dia. Constatou-se ainda a pequena variação do volume de veículos no sentido bairro/centro e centro/bairro.

Constatou-se também que os equipamentos eletrônicos ainda deixam de identificar cerca de 4% dos veículos computados.

Verifica-se também que a Estrada Parque de Taguatinga – EPTG perdeu parte importante de seu volume de tráfego para a Estrada Parque Ceilândia – EPCL e Estrada Parque Núcleo Bandeirante - EPNB devido às obras de construção de viadutos. Uma análise mais depurada será feita quando da elaboração do Diagnóstico.

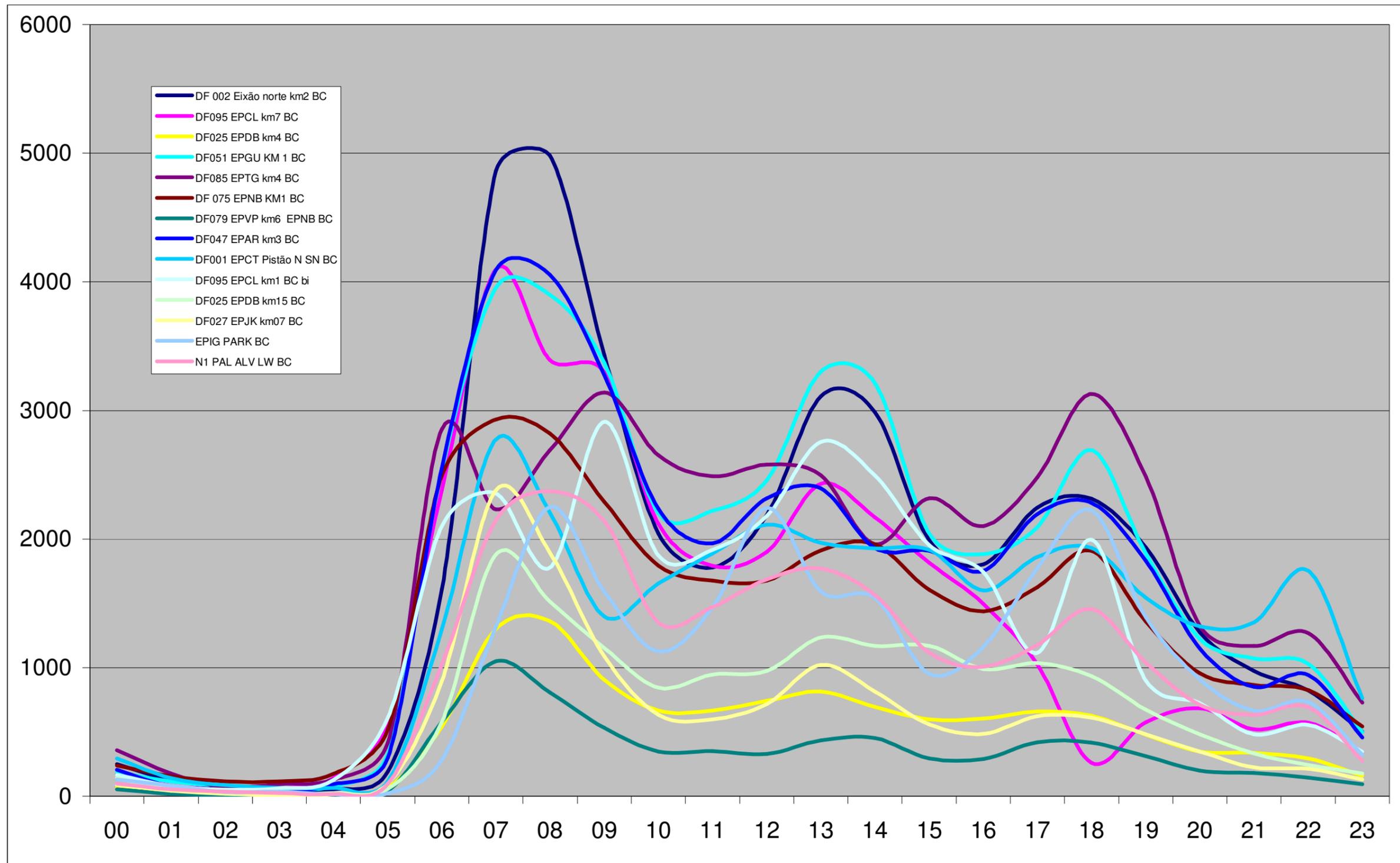
Constata-se também que não existe prioridade para o transporte coletivo. Na maioria dos corredores o automóvel chega a representar mais de 98% dos veículos. Esse fato foi um dos motivos que levou o Governo do Distrito Federal a elaborar o Programa de Transportes Urbanos – PTU, que implantará corredores exclusivos para o transporte em alguns eixos.

Os resultados da pesquisa são apresentados nos Gráfico 13 e Gráfico 14 que mostram a flutuação horária do trânsito nos principais corredores do DF, ao longo do dia, nos sentidos bairro-centro e centro-bairro.



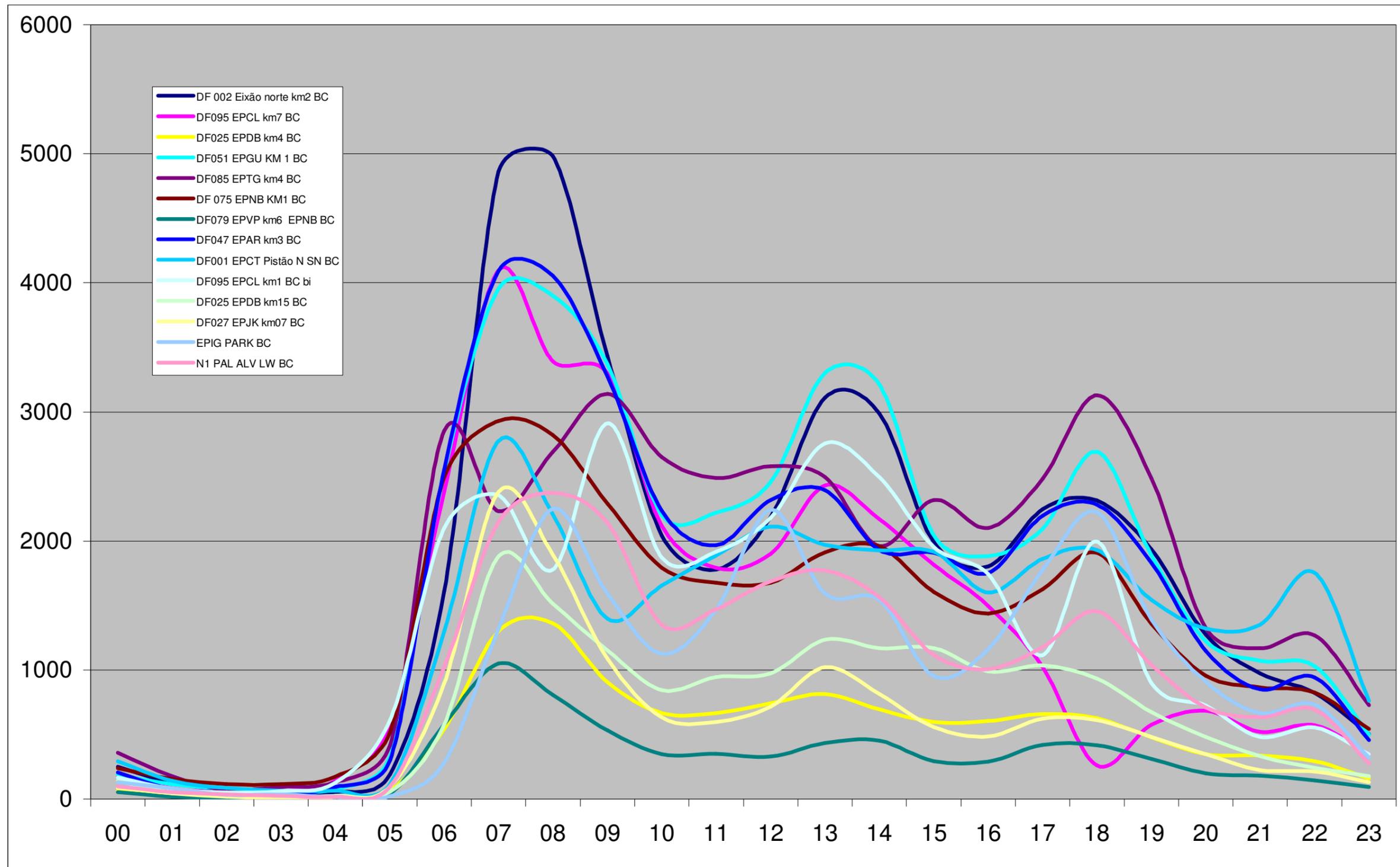
Fonte: Execução própria da Consultora.

Figura 104: Mapa das Principais Rodovias do Distrito Federal



Fonte: DETRAN/DF (abril de 2008)

Gráfico 13: Flutuação horária no trânsito nos principais corredores do Distrito Federal em um dia útil – sentido centro bairro – abril de 2008.



Fonte: DETRAN/DF (abril de 2008)

Gráfico 14: Flutuação horária no trânsito nos principais corredores do Distrito Federal em um dia útil – sentido bairro centro – abril de 2008.

8.3.2 Sistema Viário Urbano do Distrito Federal

O Sistema Viário Urbano corresponde às vias internas de estruturação dos núcleos urbanos classificadas do ponto de vista funcional como vias arteriais, coletoras e locais. Este sistema é fortemente condicionado pelo projeto urbanístico das cidades, cujo conceito assume a setorização dos usos e atividades e a estruturação dos espaços urbanos por intermédio do sistema viário dimensionado para suas funções. Como principais eixos, destacam-se o sistema viário urbano de Brasília (núcleo central do Distrito Federal) e o sistema viário urbano do Centro Metropolitano formado pelas cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. As principais vias do Distrito Federal podem ser visualizadas no mapa da Figura 105.

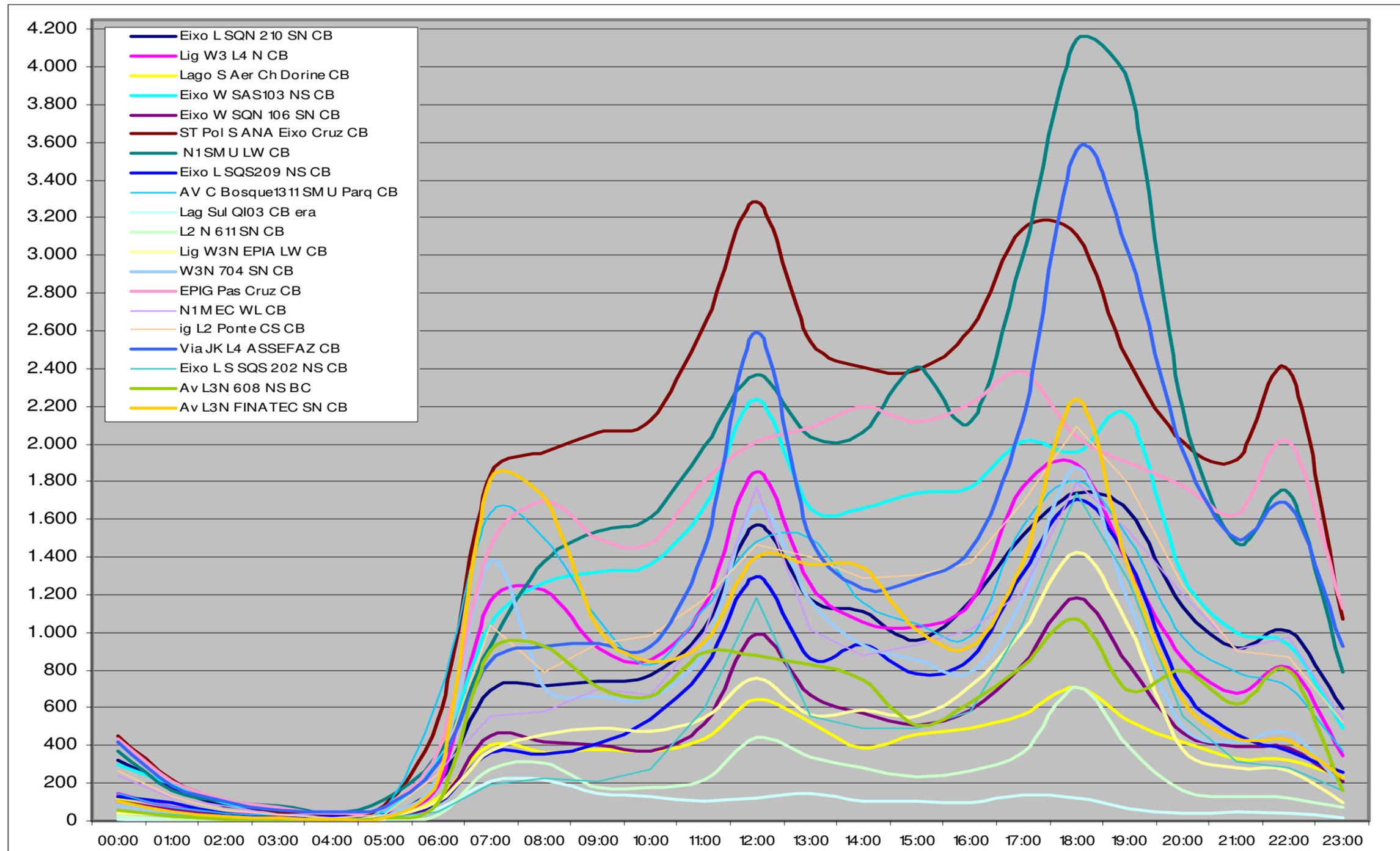
No Plano Piloto, o sistema viário principal é composto na sua maioria por eixos longitudinais sentido Sul-Norte. Os eixos W-Sul/Norte e L-Sul/Norte, que margeiam a DF-002 (Eixo Rodoviário), são vias arteriais com características de vias expressas. Possuem poucas interferências laterais, interseções em desnível e restrições de acessibilidade às vias de tráfego local. Este modelo favorece a acessibilidade do transporte individual à área central, atraindo elevados volumes de tráfego e provocando congestionamentos localizados em função da sobrecarga do tráfego e da saturação do espaço viário na área central.

O eixo formado pela W-3 Sul e Norte assume o papel de via arterial com outras características. Possui uso lindeiro comercial/habitacional, interferências laterais e interseções semaforizadas em nível, gerando grande movimentação de pedestres, retardamentos no tráfego e congestionamentos nos horários de pico. É na W-3 que existe uma maior solicitação pelo transporte coletivo urbano, pela sua proximidade às áreas produtivas do Plano Piloto, como comércio, escolas e equipamentos públicos e pelo acesso aos Setores Comercial Sul e Norte. As L-2 Sul e Norte também são importantes como eixos longitudinais, com uso lindeiro de habitação e usos institucionais. Apresenta interseções em nível e poucas interferências laterais. A L-2 Sul ainda agrega o tráfego proveniente das pontes das Garças e Costa e Silva, que interligam o Lago Sul ao Plano Piloto.

A Ponte JK, inaugurada em 2002, agrega o tráfego proveniente do Paranoá, últimas quadras do Setor de Mansões do Lago Norte, Lago Sul, Setor Habitacional São Bartolomeu e condomínios adjacentes e parte do tráfego de São Sebastião. O sistema viário de acesso à ponte conecta-se à DF-025 (EPDB), à DF-001 (EPCT) e ao Plano Piloto na via L-4 Norte.

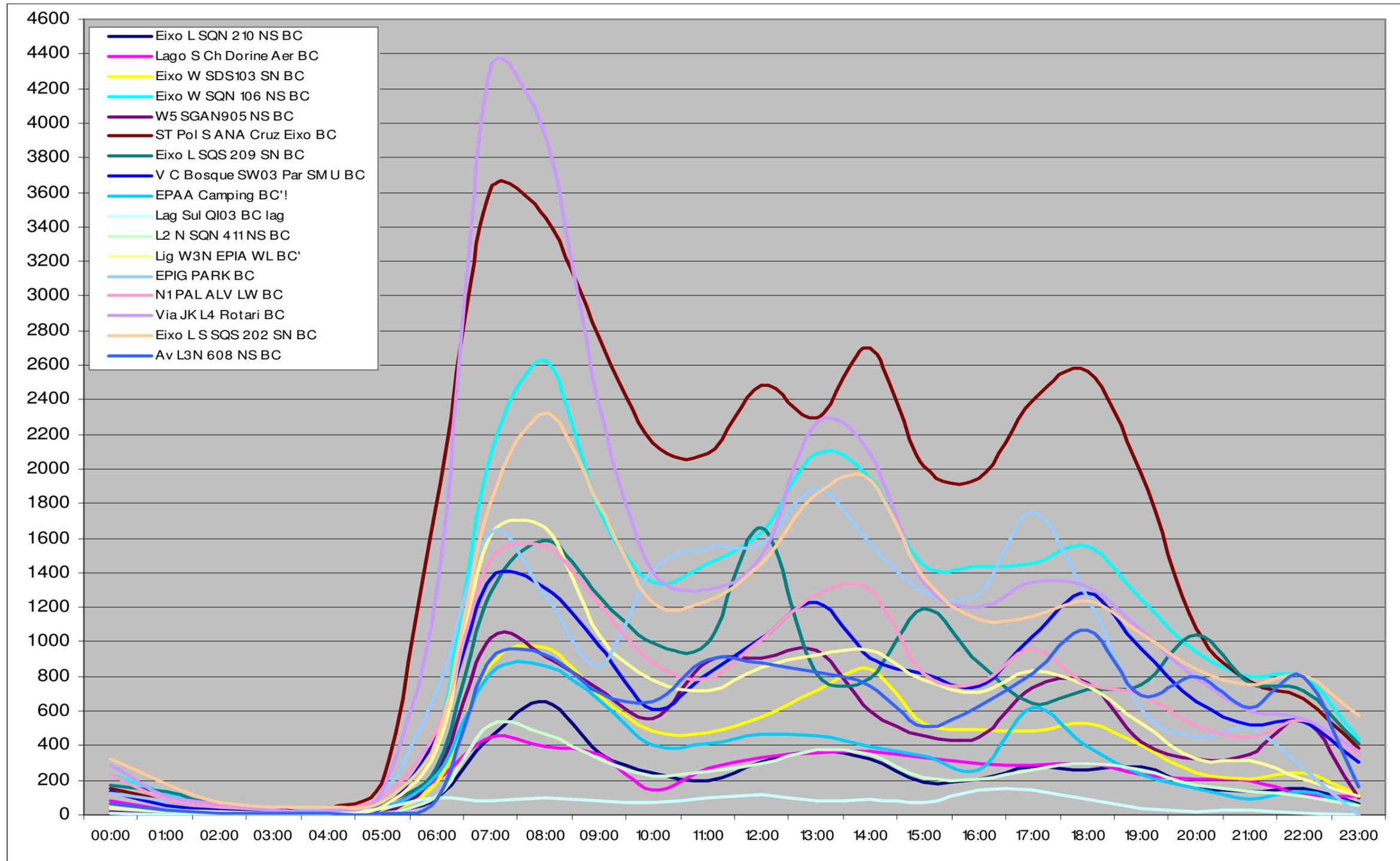
O sistema viário do Plano Piloto não apresenta eixos de ligação transversais de maior capacidade. As ligações transversais nas Asas são feitas por intermédio das vias coletoras do comércio local. Como ligação transversal, destaca-se o Eixo Monumental, que vai da Esplanada dos Ministérios até a DF-003 (EPIA) e as vias paralelas S-2, S-3 e N-2 que permitem a ligação entre a W3 e L2.

O Gráfico 15 e o Gráfico 16 apresentam a flutuação do tráfego nas principais vias de Brasília ao longo de um dia útil. O Gráfico 17 apresenta o valor acumulado ao longo do dia para cada uma das vias.



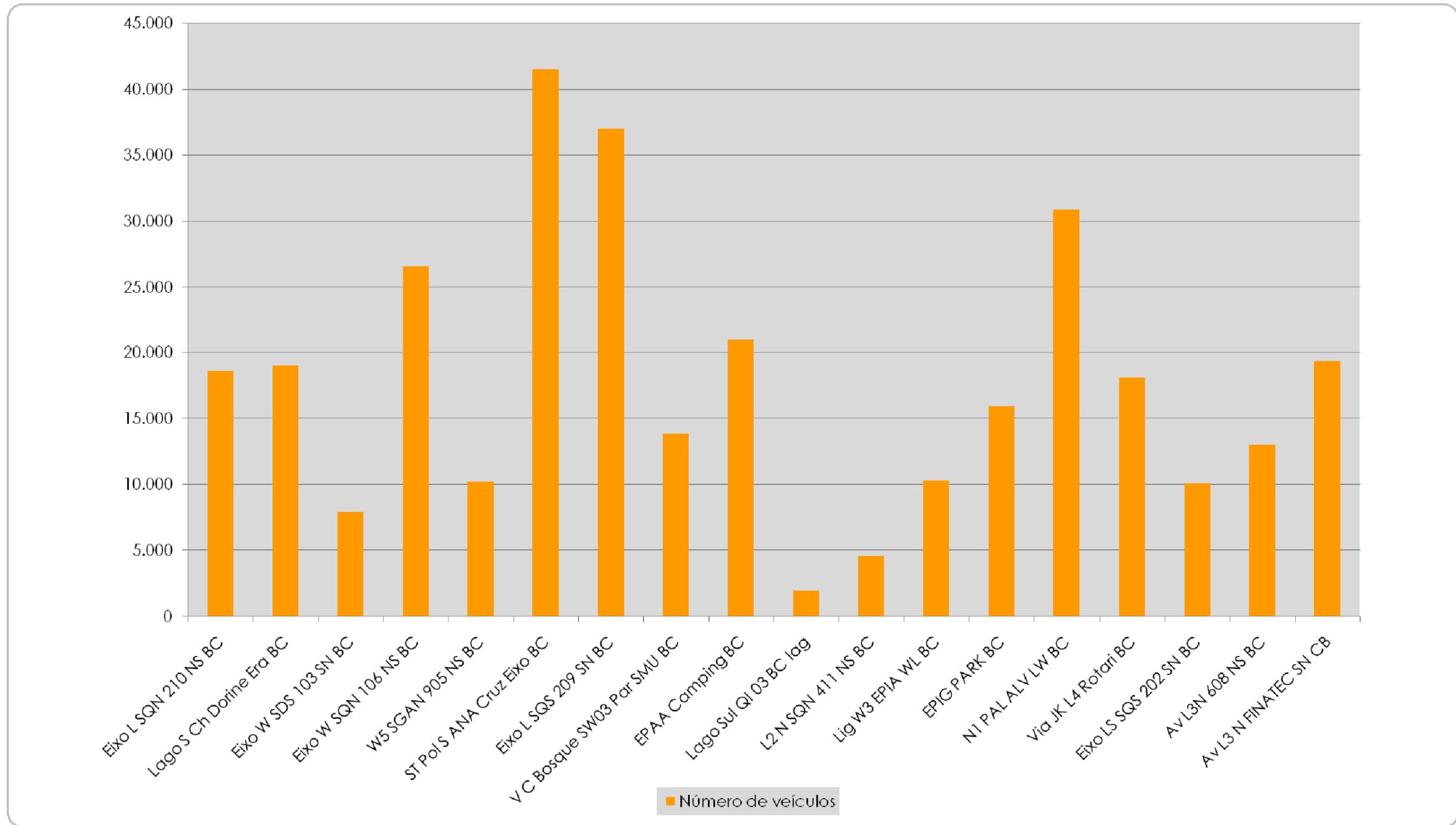
Fonte: DETRAN/DF (abril de 2008)

Gráfico 15: Flutuação horária no trânsito em Brasília em um dia útil – sentido centro bairro – abril de 2008.



Fonte: DETRAN/DF (abril de 2008)

Gráfico 16: Flutuação horária no trânsito em Brasília em um dia útil – sentido bairro centro – abril de 2008.



Fonte: DETRAN/DF (abril de 2008)

Gráfico 17: Volume de tráfego nas principais vias de Brasília em um dia útil- abril de 2008.

No Centro Metropolitano o principal acesso corresponde ao eixo formado pela Avenida Central de Taguatinga, que cruza a área central da cidade no prolongamento da DF-085 (EPTG) e a Avenida Elmo Serejo, que tangencia Ceilândia na porção Sul. Neste eixo está projetado o sistema metroviário com traçado em nível na Avenida Elmo Serejo e subterrâneo na Av. Central.

A Avenida Central de Taguatinga agrega o tráfego local da área central, o tráfego de passagem na ligação com Ceilândia, e o transporte coletivo, gerando uma condição de operação precária para o sistema, conflitos com pedestres, congestionamentos e retardamentos no tráfego geral. O cruzamento das Avenidas Central e Comercial de Taguatinga, na Praça do Relógio, é um dos pontos de maior concentração de veículos de todo o Distrito Federal.

A Avenida Hélio Prates de Ceilândia, principal via arterial urbana da cidade, apresenta-se como corredor do transporte coletivo. Esta avenida faz conexão às avenidas SAMDU e Comercial de Taguatinga e ao Pistão Norte, formando um importante eixo de transportes entre as cidades com grande demanda de transporte. O Gráfico 18 e o Gráfico 19 apresentam a flutuação do tráfego nas principais vias de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia ao longo de um dia útil.

Estas vias possuem interseções em nível e apresentam grandes interferências laterais, de acessos locais e usos comerciais, causando retardamentos no tráfego e impactando negativamente na operação do transporte coletivo.

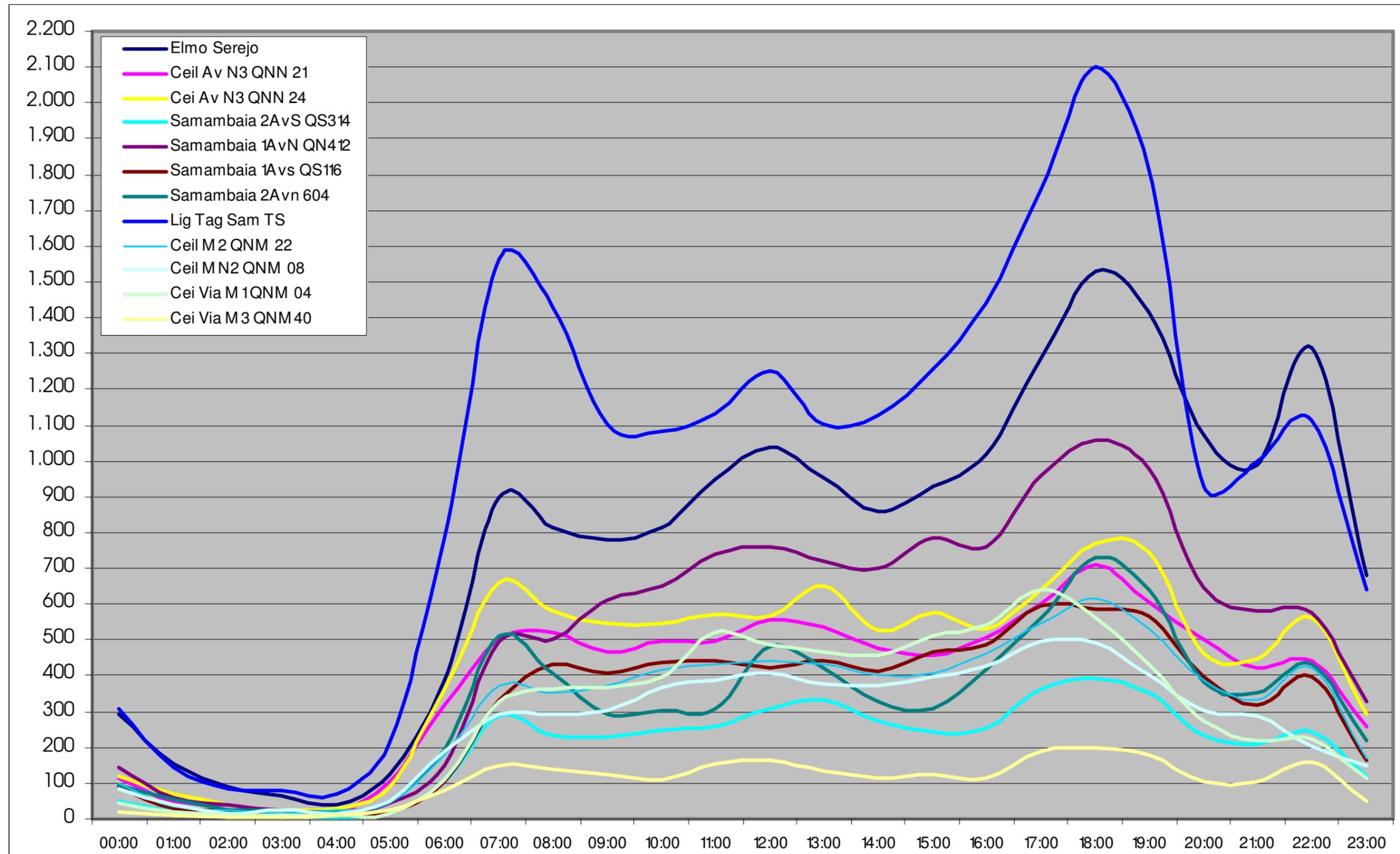
As demais Regiões Administrativas do Distrito Federal passam pelos mesmos problemas. As vias possuem interseções em nível e apresentam grandes interferências laterais, de acessos locais e usos comerciais, causando retardamentos no tráfego e impactando negativamente na operação do transporte coletivo. O Gráfico 20 e o Gráfico 21 apresentam a flutuação do tráfego em algumas das principais vias de outras Regiões Administrativas do Distrito Federal ao longo de um dia útil.

O elevado número de veículos em circulação vem ocasionando congestionamentos nas principais vias. Fato observado, em praticamente, todo o dia, como se pode verificar nos gráficos apresentados.

Outro fato importante é que a velocidade medida nos pontos de “*pardais e lombadas eletrônicas*” está em média 8% abaixo da velocidade máxima permitida. Nos horários de pico, com o aumento do volume de tráfego a velocidade medida em alguns locais é cerca de 50% da velocidade máxima.

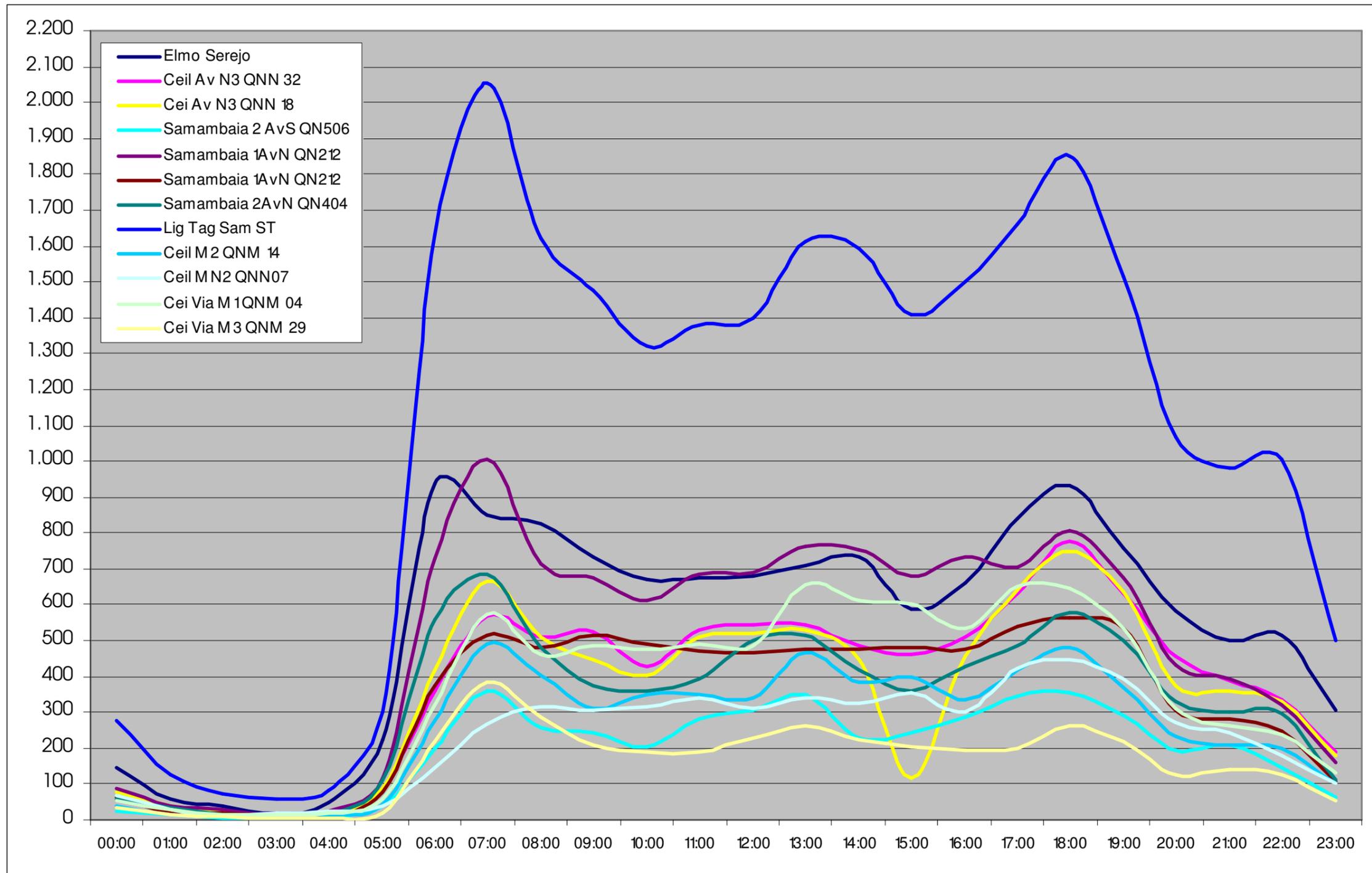
Quadro 6: Principais Corredores de Transporte Coletivo do Distrito Federal

Corredor	Descrição	Cidades Atendidas
Sul	Trecho sul da Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), a BR-040 e as DF-065 / DF-480	Gama e Santa Maria, além de cidades do Entorno
Sudoeste	Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB), a DF-075 e pela BR-060	Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Candangolândia, Recanto das Emas e algumas cidades do Entorno
Oeste	Estrada Parque Ceilândia (EPCL), e a Via Estrutural, com prolongamento na BR-070, e a Estrada Parque Taguatinga (EPTG)	Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Cruzeiro, Guará e Brazlândia e cidades do Entorno
Norte	Parte do trecho norte da Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) e pela BR-020	Sobradinho, Planaltina e algumas cidades do Entorno
Leste	Estrada Parque Dom Bosco - EPDB e estrada Parque Paranoá – EPPR	Paranoá, São Sebastião, Lago Norte e Lago Sul



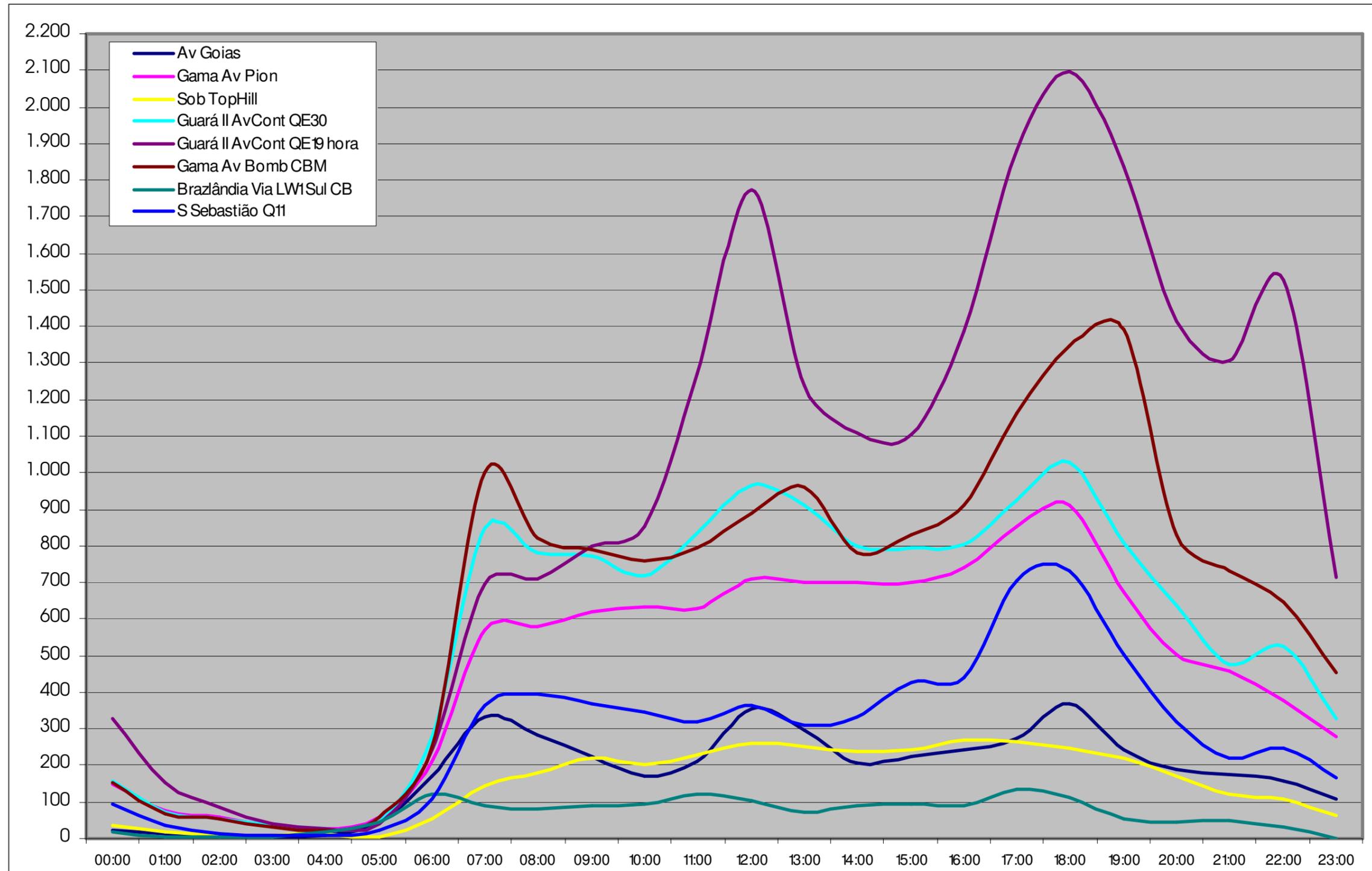
Fonte: DETRAN/DF (abril de 2008)

Gráfico 18: Flutuação horária no trânsito nas principais vias de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia em um dia útil – sentido centro bairro – abril de 2008.



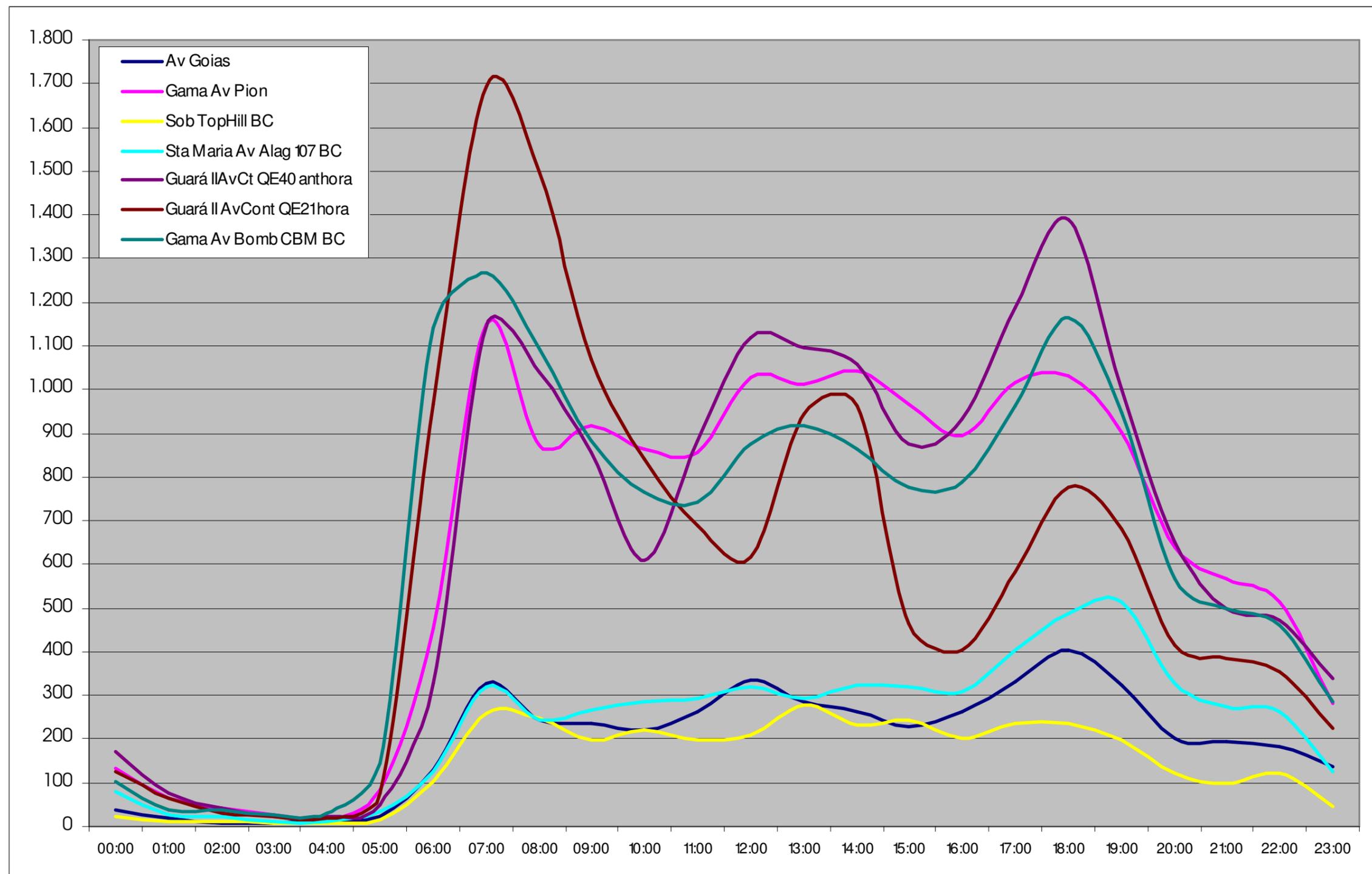
Fonte: DETRAN/DF (abril de 2008)

Gráfico 19: Flutuação horária no trânsito nas principais vias de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia em um dia útil – sentido bairro centro – abril de 2008.



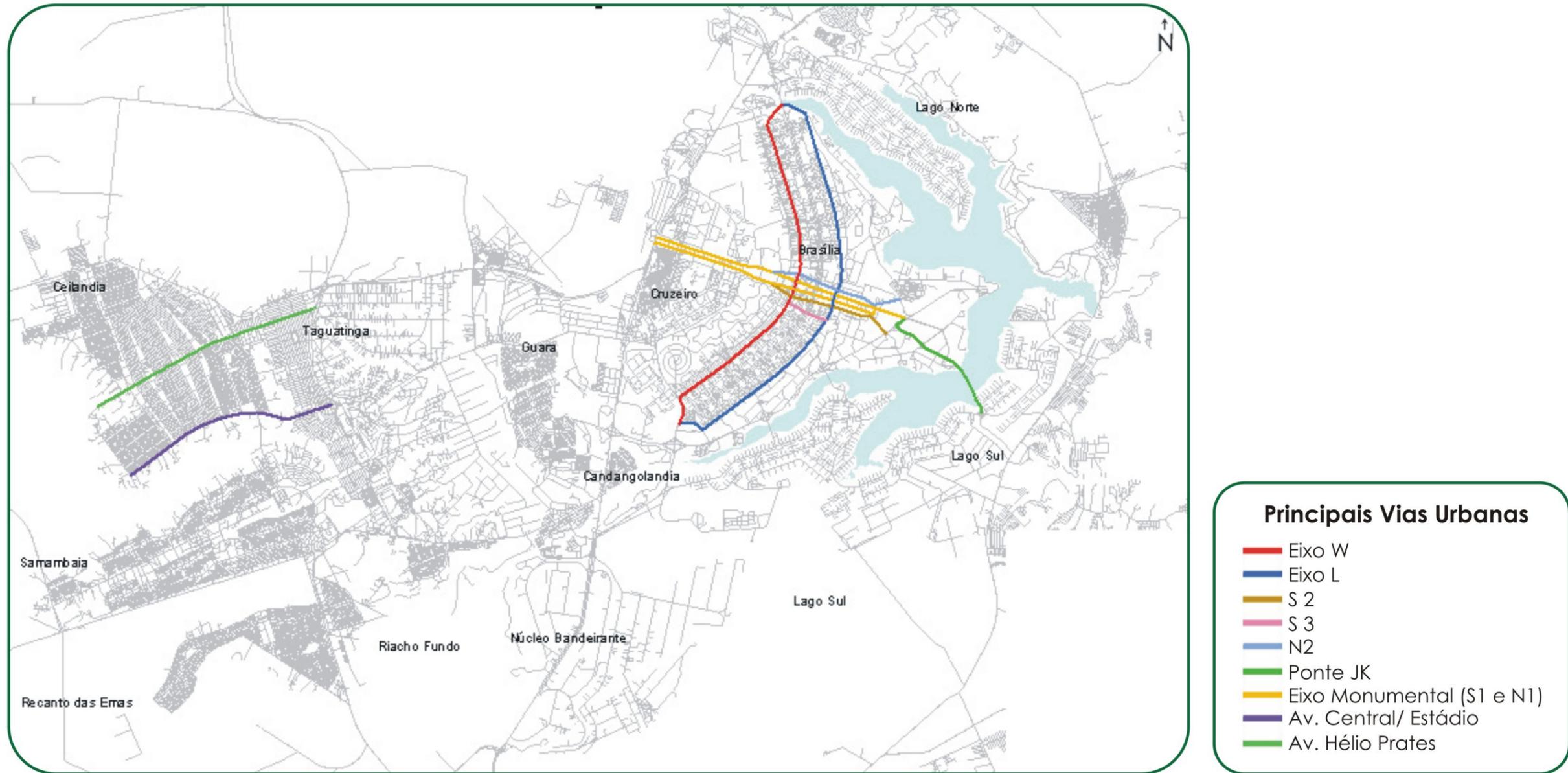
Fonte: DETRAN/DF (abril de 2008)

Gráfico 20: Flutuação horária no trânsito nas principais vias de outras Regiões Administrativas em um dia útil – sentido centro bairro – abril de 2008.



Fonte: DETRAN/DF (abril de 2008)

Gráfico 21: Flutuação horária no trânsito nas principais vias de outras Regiões Administrativas em um dia útil – sentido bairro centro – abril de 2008.



Fonte: Execução própria da Consultora

Figura 105: Mapa das Principais Vias Urbanas do Distrito Federal

8.4 Sistema de Trânsito

Conforme Departamento Nacional de Transito - DENATRAN, a frota total do Distrito Federal em 2006 contava com 883.676 veículos registrados. A Tabela 29 ilustra a evolução da frota do Distrito Federal no período 2000 a 2006, por categoria.

Tabela 29: Evolução da Frota de Veículos do Distrito Federal, 2000 a 2006

Ano	Total	Particular	Aluguel	Oficial	Experiência/ Aprendizagem	Fabricante	Outros
2000	585 424	556 559	19 653	8 188	948	45	31
2001	651 342	620 278	20 957	8 983	1 038	44	42
2002	688 746	656 641	21 584	9 333	1108	40	40
2003	732 138	698 398	22 877	9 626	1153	48	36
2004	775 112	739 402	23 920	10 512	1200	35	43
2005	821 352	784 049	24 214	12 058	967	26	38
2006	883 676	844 891	24 512	13 273	937	22	41

Fonte: DETRAN-DF

De acordo com dados do DETRAN/DF, atualmente a frota de veículos no Distrito Federal chega a 1 milhão de veículos.

Além do tráfego de sua própria frota, o Distrito Federal também absorve diariamente aqueles veículos particulares e do transporte coletivo do Entorno. A Tabela 30 apresenta a proporção da frota registrada no Distrito Federal, nos oito municípios do Entorno e o total da RIDE.

Tabela 30: Proporção da frota de veículos registrada em Municípios da RIDE, 2006

Município	Frota	Porcentagem (%)
Distrito Federal	883.676	87,2%
Formosa	27.583	2,7%
Luziânia	23.443	2,3%
Valparaíso de Goiás	8.714	0,9%
Águas Lindas de Goiás	5.553	0,5%
Planaltina de Goiás	5.410	0,5%
Santo Antônio do Descoberto	3.500	0,3%
Novo Gama	3.411	0,3%
Cidade Ocidental	2.794	0,3%
Área de Estudo do PDTU	964.084	95,2%
RIDE	1.013.174	100,0%

Fonte: DENATRAN

Verifica-se que a frota total da área de estudo representa mais de 95% (noventa e cinco por cento) de toda a frota registrada.

O Entorno corresponde a pouco menos de 13% da frota total da Região, mais um indicador da disparidade de renda entre a população do Entorno e a do Distrito Federal, reforçando o entendimento quanto aos determinantes econômicos e sociais do substancial volume de deslocamentos interestaduais (semi-urbanos). Observa-se ainda, que a taxa média de motorização dos habitantes do Distrito Federal é de 2,64 habitantes/veículo. Para o conjunto dos municípios da RIDE, que pode ser considerado o mesmo para os 8 municípios da área de estudo, esse indicador é mais de três vezes maior: 9,02 habitantes /veículo.

Verifica-se que, apesar do crescimento da frota no Distrito Federal, o número de acidentes de trânsito com mortes vem decrescendo em termos absolutos, o que se reflete no indicador apresentado na Tabela 31. A queda nesse indicador no período foi de 37,4%, passando de 6,63 para 4,15 acidentes fatais por 10.000 veículos entre 2000 e 2006.

Tabela 31: Acidentes com morte por 10.000 veículos, Distrito Federal 2000 a 2006

Ano	Frota (veículos)	Acidentes com morte	Acidentes com morte por 10.000 veículos
2000	585.424	388	6,63
2001	651.342	386	5,93
2002	688.746	407	5,91
2003	732.138	470	6,42
2004	775.112	389	5,02
2005	821.352	410	4,99
2006	883.676	367	4,15

Fonte: DETRAN-DF

Há aproximadamente quatro mil faixas de pedestres no DF em vias urbanas e 119 em rodovias locais. Nesse período, registraram-se importantes melhorias nas estatísticas de acidentes de trânsito.

Dados do Departamento de Trânsito comparando os biênios 2005-2006 e 1995-1996, este anterior à campanha inicial de respeito à faixa (1º de abril de 1997), comprovam o acerto desse movimento em prol da segurança de trânsito, em que o respeito às faixas de pedestre é emblemático: os atropelamentos fatais caíram 49%, enquanto que os demais acidentes com morte caíram apenas 14%.

9 PLANOS E PROGRAMAS EXISTENTES

Este item tem como objetivo apresentar os planos e projetos de transportes desenvolvidos ou em desenvolvimento, que podem servir de base à elaboração do PDTU/DF. Inicialmente é apresentado, de forma sintética, o Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal, desenvolvido em 1979. A seguir, conforme apresentado no Relatório de Andamento nº2, são apresentados o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU/DF) e o projeto do Sistema de Transporte do Eixo Sul. Complementando essas informações, são apresentados os projetos do Sistema de Metrô Leve de Brasília (VLT) e o da Via Interbairros.

9.1 Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal de 1979

O primeiro Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal foi elaborado em 1979 por meio de um convênio celebrado entre o Ministério dos Transportes e a Secretaria de Planejamento da Presidência da República. A executora dos trabalhos foi a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), que contou com a participação de outros órgãos: o Instituto de Planejamento Econômico e Social (IPEA), a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU) e a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU).

O PDTU/79 foi elaborado com base em etapas: estudo do uso do solo, estudos especiais para pedestres, estacionamentos e ciclovias, estudos de transportes coletivos, e o plano diretor de transportes urbanos.

A área de estudo foi definida com base na linha limítrofe de todo o Distrito Federal. Porém, excluiu a cidade de Brazlândia face à pequena relevância de seus movimentos diários registrados na ocasião.

Para a divisão das Zonas de Tráfego foram considerados os setores censitários do IBGE. A área de estudo foi dividida em 141 zonas e as pesquisas foram realizadas em 135 dessas. Os trabalhos foram realizados de abril de 1975 até dezembro de 1978.

9.1.1 Características do Transporte Público

Em 1975, o sistema transporte coletivo do Distrito Federal era operado por apenas quatro empresas: a estatal TCB (Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília), e as privadas Viação Planalto Ltda. (VIPLAN), Viação Pioneira, e Viação Alvorada Ltda. Não havia concorrência na exploração das linhas.

A tarifa média em novembro de 1975 era de Cr\$ 1,56, superior às vigentes no mesmo período em São Paulo (Cr\$ 1,30), no Rio de Janeiro (Cr\$ 0,90) e em Recife (Cr\$ 0,70).

À época eram operadas 76 linhas de ônibus distribuídas entre as empresas com características distintas: as linhas de ligação entre as cidades, e as linhas “circulares” dentro das cidades.

A falta de correlação entre a oferta e a demanda por viagens era facilmente constatada ora pela subutilização ora pela super-utilização dos ônibus, conforme a linha.

O nível de serviço foi avaliado por meio de um inventário das linhas em que os elementos de cada uma foram relacionados, sendo eles: o tipo de veículo, a capacidade teórica, a distância percorrida, o *headway* atual, o tempo de viagem, o número requerido de veículos, o tempo de espera do veículo, o percentual de ineficiência, o número de viagens, o *headway* revisado, as relações veículo/quilômetro e veículo/hora.

Das viagens realizadas pelo transporte coletivo, aproximadamente 60% ocorriam entre Plano Piloto e as RAs³⁷, enquanto os 40% restantes eram relativos às viagens internas nas cidades.

Em virtude de ter os principais pontos de produção e de atração de viagens localizados nos extremos das linhas, havia, ao longo das mesmas, uma baixa rotatividade de passageiros. Considerando que as distâncias percorridas eram longas, concluiu-se que os custos operacionais não eram compensados, em razão da pequena rotatividade de passageiros.

A frota, em junho de 1975, era de 931 veículos, sendo 246 da TCB, 378 da VIPLAN, 266 da Pioneira e 41 da Alvorada, e idade média de aproximadamente 5 anos.

9.1.2 Características do Transporte Privado

Em 1975 a frota de veículos privados compunha-se de, aproximadamente, 70.000 automóveis. Não havia um fluxo de automóveis significativo que representasse um problema imediato. A capacidade do sistema viário mostrava-se superior ao volume existente de tráfego privado, inclusive nas horas de pico.

Entretanto, havia um elevado número de acidentes, diagnosticados em função das deficiências de projetos geométricos e nas peculiaridades do modelo viário de Brasília. Os pontos de maior ocorrência de acidentes foram levantados e analisados. Os dados obtidos resultaram na publicação do primeiro relatório TOPICS, sendo ele um dos 24 volumes das publicações decorrentes desse PDTU/79.

Em 1979 já eram constatados problemas na oferta de vagas em estacionamentos na área central de Brasília. A falta de controle nos estacionamentos refletia em congestionamentos em suas entradas e saídas, provocando acidentes, poluição ambiental e visual, dificuldades de circulação dos pedestres e estacionamento em locais proibidos.

A publicação “Diagnóstico e Recomendações de Curto Prazo – Vol. I – Estudos de Pedestres, Estudos de Estacionamento e Estudo de Bicicletas” concluiu, de acordo com a política de transporte pretendida no PDTU/DF de 1979, pela limitação da oferta de estacionamento, conforme o plano original da cidade, introduzindo-se, ao mesmo tempo, o estacionamento pago na área central.

³⁷ As atuais Regiões Administrativas eram denominadas Cidade-Satélite na época da elaboração do PDTU/79.

9.1.3 Considerações sobre a Demanda por Transporte

Nos estudos socioeconômicos as variáveis mais importantes e avaliadas pelo plano foram: população, emprego, renda, propriedade do automóvel, matrículas escolares e domicílios.

Para a obtenção dos dados foram realizadas as seguintes pesquisas: pesquisa domiciliar (PD), pesquisa de origem e destino (OD), contagens volumétricas na *screen-line*, pesquisa de volume de tráfego (em 26 pontos), pesquisa de velocidade e retardamento e de velocidade pontual.

Foi elaborado um cadastro viário do Plano Piloto e foi estabelecida uma classificação funcional das vias do Distrito Federal. Os estacionamentos no Plano Piloto também foram avaliados.

Como resultado da Pesquisa Domiciliar, obteve-se a repartição modal, como apresentado na Tabela 32. A Tabela 33 apresenta a distribuição modal das viagens por região administrativa.

Tabela 32: Repartição Modal das viagens realizadas no Distrito Federal segundo a Pesquisa Domiciliar de 1975.

Modo	Percentual da demanda* %
Transporte Público (ônibus + táxi)	46
Transporte Privado (condutor + passageiro + outros)	42,6
Auto da empresa + auto oficial	3,8
Caminhão da empresa + ônibus da empresa + ônibus oficial	7,5

*em 24h

Fonte: PDTU/79 – Relatório Final.

Tabela 33: Viagens realizadas por modo e região do Distrito Federal segundo a Pesquisa Domiciliar de 1975.

Modo	Distrito Federal (%)		
	Plano Piloto	RAs	Total
Condutor de automóvel	46,00	17,07	32,36
Passageiro de automóvel	24,83	8,54	17,09
Passageiro de ônibus	29,17	74,39	50,55

Fonte: PDTU/79 – Relatório Final.

Nas viagens com origem no domicílio, foi observada a distribuição por percentual de motivos, sendo:

- Trabalho: 54%

- Estudo: 19%
- Outros: 27%

Na análise da rede de transporte coletivo constatou-se as seguintes deficiências:

- Elevado percentual de transferências;
- Tarifa não integrada;
- Não adequação da oferta de linhas aos desejos (demanda) de viagens;
- Baixa acessibilidade, em função de área de influência das linhas, obrigando o usuário a caminhar, às vezes, distâncias de 800m até o ponto de ônibus;
- Layout interno dos ônibus deficientes, sobretudo quanto à localização da borboleta de controle;
- Frequências não calculadas de acordo com as necessidades da demanda;
- Inexistência de sistema de informação para facilitar o uso do transporte público.

O PDTU de 1979 já apresentava cuidados especiais com as peculiaridades apresentadas por Brasília, diferentemente de outras cidades brasileiras, destacando-se:

- Elevada taxa de propriedade de automóveis;
- Elevado nível de renda;
- Deficiência na oferta de transporte público;
- Hábitos da população (por exemplo, almoçar em casa);
- Facilidade de estacionamento (ainda gratuito);
- Rede viária não congestionada.

9.1.4 Projeções dos dados socioeconômicos e estimativa de motorização

A população do Distrito Federal em 1975 era de 702.714 habitantes, e a estimativa para 2000 era de 2.234.872 habitantes. Porém, os dados do Censo Demográfico 2000 apontaram um valor de 2.051.146 habitantes.

A quantidade de oferta de emprego em 1975 era de 211.986, sendo 158.989 no Plano Piloto, e a estimativa para 2000 era de 790.623, considerando 355.780 no Plano Piloto.

Em 1975 era de 0,44 o número de veículos por domicílio, e a estimativa para 2000, foi de 0,65. A taxa de ocupação dos veículos em 1975 era de 1,2 passageiros/automóvel e a estimada para 2000, com base no motivo da viagem, é apresentada na Tabela 34.

Tabela 34: Taxa de ocupação de veículos por categoria de Renda e Motivo de Viagem estimada para o ano de 2000.

Categoria de Renda	Propósito		
	Casa-Trabalho	Casa-Estudo	Casa-Outros
1	1,26	2,90	1,27
2	1,26	3,30	1,18
3	1,25	4,45	1,19

Fonte: PDTU/79 – Relatório Final.

9.1.5 Proposições e Análise Operacional das Alternativas

O Plano usou como base para os estudos três diferentes níveis de ação:

- Medidas Diretas: proposições alternativas de ação que se relacionavam diretamente com os sistemas de transporte;
- Medidas Indiretas: eram aquelas que influenciavam a produção e atração de viagens, por meio de mecanismos de intervenção no uso do solo urbano; e
- Medidas Complementares: que viriam a apresentar reflexos sobre o comportamento do sistema.

No estudo das alternativas de futuros sistemas de transporte, procurou-se levar em conta, além dos níveis de demanda, uma série de condicionantes que incluíam as políticas de transporte, os aspectos energéticos, econômicos e de desenvolvimento urbano e a busca de uma elevada atratividade do sistema sobre a população, sendo eles:

- Economia de derivados de petróleo;
- Obtenção de uma repartição modal adequada;
- Melhorias no nível dos serviços prestados;
- Observância aos princípios do plano original de Brasília;
- Reforço à estrutura de ocupação indicada no PEOT³⁸;
- Abrangência de todos os geradores de viagens;
- Favorecimento à mobilidade dos usuários do transporte público;
- Redução de investimentos em infra-estrutura;
- Aumento da atratividade do sistema, principalmente no Plano Piloto.

Baseando-se nessas proposições e diante das condições de transporte existente, alternativas de ações foram formuladas, conforme apresentado a seguir.

³⁸ Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal – PEOT - elaborado entre 1975 e 1978.

As avaliações dessas alternativas e suas prováveis conseqüências também são apresentadas.

a) Medidas Diretas – Ligações Externas

Foram estudadas três alternativas para o sistema de transporte coletivo do Distrito Federal, descritas abaixo.

Alternativa 1

Corresponde à alternativa “nada a fazer”, que representava a configuração do transporte existente, a situação de referência, à qual as outras foram comparadas.

A escolha desta alternativa acarretaria o simples acréscimo no número de ônibus em circulação, devido ao aumento da demanda, com implicações e pressões sobre os sistemas público e privado, o que resultaria em um acréscimo do número de transferências e no prolongamento dos tempos de deslocamento. A longo prazo, este ciclo promoveria a inoperabilidade do sistema de transporte

Alternativa 2

A Alternativa 2 consistia na utilização da infra-estrutura viária existente, adotando a tecnologia (ônibus) adequada à demanda prevista. Foi proposta a construção de faixas exclusivas ao longo dos principais corredores.

Nos terminais das Regiões Administrativas de maior porte, o sistema principal seria integrado às linhas alimentadoras. Nas cidades menores, o sistema principal faria sua própria alimentação.

As ligações de cada cidade com o Plano Piloto ocorreriam por um ou dois corredores. Neste último caso, o percurso se daria por quatro eixos, permitindo o atendimento direto aos setores onde se concentram os maiores pólos de atração de viagens.

Alternativa 3

Na Alternativa 3 foi considerada a possibilidade de, com a utilização de tecnologia rodoviária, a criação de um corredor de alta capacidade que reforçasse a estrutura urbana proposta pelo PEOT. Este corredor ligaria o Plano Piloto aos núcleos urbanos localizados na saída sul, por uma via dimensionada para comportar toda a oferta de transporte público.

Poderiam ser usados corredores secundários nos casos em que a ligação pelo corredor principal acarretar em percursos muito longos.

Entretanto, o volume concentrado em um único eixo (cerca de 70.000 passageiros previstos na hora-pico do ano-horizonte) não permitiria que se alcançasse um bom nível de serviço por meio de uma tecnologia rodoviária, resultando na proposta de uma nova alternativa, a Alternativa 3A.

Alternativa 3A

Considerou-se que, para realizar a ligação de grande capacidade, se utilizaria da tecnologia ferroviária juntamente com um sistema de alimentação e distribuição por uma rede de ônibus, específica para cada área urbana.

O sistema ferroviário proposto compreenderia uma linha-tronco, entre o Plano Piloto e Taguatinga, e dois ramais, um atendendo aos núcleos previstos (onde hoje se encontra o Recanto das Emas) e ao Gama, e outro ramal atendendo o núcleo previsto de Samambaia. Podendo-se também estender um ramal até Ceilândia.

As estações no Plano Piloto previstas estariam distantes entre si de aproximadamente 800m, com estação terminal na rodoviária.

Quanto à viabilidade econômica, a Alternativa 3A tem um custo de implantação 60% superior ao da Alternativa 2, pois o custo do material rodante ferroviário é muito superior ao de uma solução por ônibus, mas esta desvantagem seria, em grande parte, compensada por uma vida útil muito maior. Os custos de operação ferroviária, bastante inferior, seriam suficientes para tornar esta solução a mais vantajosa de todas.

b) Sistema Interno do Plano Piloto

A principal preocupação na formulação de proposições para os transportes coletivos do Plano Piloto foi detectar e avaliar, quanto aos aspectos de localização, capacidade, geometria, concentração de atividades do comércio e serviços, infra-estrutura existente e principalmente acessibilidade, quais eram as vias adequadas à utilização dos transportes coletivos.

As conclusões extraídas das análises serviram de base à proposição do serviço de transporte coletivo local. A seleção da W1/L1 fez-se a partir de uma dezena de alternativas estudadas.

Uma das grandes vantagens dessa escolha foi a de ligar todos os comércios locais e superquadras residenciais das duas Asas do Plano Piloto com uma única linha. Com outras duas linhas, ligariam-se todas as superquadras com a Área Central e a Esplanada dos Ministérios.

Cabe ressaltar que os usuários das linhas de ligação com as RAs, que operariam na W3 e L2, Eixo Rodoviário e Eixo Monumental, necessitariam de complementação das viagens pelo sistema local do Plano Piloto, que, dessa forma, operaria de forma totalmente desvinculada das linhas das RAs.

Para atendimento aos setores do Plano Piloto, localizados fora das Asas, foram propostas linhas complementares, articuladas ao sistema de ligação na Rodoviária do Plano Piloto.

c) Medidas Indiretas

Eram basicamente constituídas de intervenções urbanas que levavam a alterações nos padrões da geração de viagem, sem que fosse necessária uma intervenção direta sobre o sistema de transporte.

Neste caso, haveria necessidade que fossem revistas as diretrizes do plano de uso do solo (PEOT) que, modificando a distribuição de população e emprego prevista para o Distrito Federal, pudessem reduzir a demanda por transporte, alterando e redistribuindo também os grandes fluxos de viagens por motivo Trabalho constatados.

As medidas capazes de contornar o grande número de gerações de viagens sem pesados investimentos no plano físico-urbano ou no sistema de transporte seria forçosamente de controle de uso do solo, pela revisão das densidades de ocupação de áreas ainda parcialmente ocupadas do Plano Piloto, como os Setores de Autarquias Norte e Sul e os Setores Comercial e Hospitalar Norte.

O Plano propôs a revisão da concessão de localização das atividades de grande capacidade de geração de viagens, em áreas que, pelo sistema viário disponível e tipo de atividade apresentada, estavam causando e viriam a causar sérios problemas de alocação de tráfego ou desvirtuamento de uso do solo previsto. A localização de colégios de grande porte, nas entrequadradas das asas, ou de universidades, nas Quadras 900, eram incompatíveis com os objetivos de preservação do espaço urbano da cidade. A situação existente por insuficiência viária e de estacionamento já apresentava-se caótica, e a localização destas atividades nas Quadras 900, com o acréscimo de mais 30.000 novas matrículas de nível universitário, previstas para esta área, no ano de 2000, agravaria ainda mais o problema.

d) Medidas Complementares

As medidas complementares não propuseram recomendações sobre o espaço físico, mas se constituíram em mecanismos político-sociais destinados a defender os interesses comunitários por uma oferta de transporte que atendesse a maior parte da população com menores custos para a sociedade como um todo.

Recomendou-se o estudo de medidas, tais como:

- Escalonamento de horário de trabalho;
- Cobrança de pedágio, por exemplo, nas estradas parque;
- Fechamento de determinadas áreas;
- Proibição de estacionamento;
- Remoção de certos estacionamentos e taxação de outros, de forma progressiva, proporcional ao tempo de permanência nos mesmos.
- Incentivo à carona solidária (*car-pool*);

A estrutura física, com elevada “setorização” de atividades, tanto na origem quanto no destino das viagens, somada a uma rede viária linear, facilitava o estabelecimento de pontos de contato ao longo da mesma, onde a prática da carona solidária podia ser fortalecida. A estrutura social também facilitava a carona, pois era comum, no Distrito Federal, funcionários de um determinado órgão residirem no mesmo conjunto habitacional.

9.1.6 Conclusões

Diante de análises técnico-operacionais e econômicas, considerando custos e benefícios, foram ressaltados os seguintes elementos:

- Ao nível de demanda futura prevista, a Alternativa 3A representava a melhor solução em termos operacionais, já que volumes da ordem de 70.000 passageiros, no horário de pico, só poderiam ser convenientemente transportados por sistemas ferroviários.
- Quanto aos custos, consideraram-se os de infra-estrutura, o custo total do transporte para a coletividade, os custos para o usuário e o aspecto energético, concluíram-se pela equivalência das Alternativas 2 e 3A.
- Na comparação das vantagens para o usuário – velocidade, regularidade, conforto, tempo total de trajeto, número de transferências e distribuição de viagens (acessibilidade) – observou-se uma nítida vantagem das alternativas rodoviárias quanto aos três últimos aspectos, embora o mesmo não se repetisse em relação aos demais.
- Quanto ao aspecto ambiente, a Alternativa 3A superou, nitidamente, as demais, no que se refere ao ruído, à poluição atmosférica e à segurança.
- Em relação aos aspectos urbanísticos, a Alternativa 2 era de mais fácil implantação e apresentava maior flexibilidade que as demais. Quanto à diretriz de desenvolvimento urbano proposta pelo PEOT, todas as alternativas se equivaleriam, sendo coerentes com a mesma.

A partir das conclusões, foram feitas as seguintes proposições:

- Elaboração de recomendações provendo a revisão de algumas hipóteses consideradas no PEOT, tendo como fundamento a análise de intercâmbio de viagens, decorrente da aplicação do modelo gravitacional. De fato, o futuro volume de viagens alocado nos principais corredores de ligação das cidades do Distrito Federal, basicamente fruto da distribuição espacial da população e da oferta de empregos nas mesmas, conforme proposto o PEOT, mostrou que sua reformulação parcial permitiria a introdução de sistemas de transporte de mais baixo custo.
- Considerações alternativas de transporte analisadas para duas situações diferentes do uso do solo: a primeira, do lado da oferta de transporte, se o PEOT não fosse alterado, e a segunda, do lado da demanda por transporte, modificando-se a distribuição das variáveis socioeconômicas indicadas no PEOT, de modo a se refletir no volume de viagens entre as cidades, para mais ou para menos do total previsto na primeira situação.
- Admissão de estratégias que englobassem medidas diretamente dirigidas aos transportes, associadas a outras indiretas e complementares, tendo

como objetivo máximo o apoio ao transporte público, mesmo que em detrimento do transporte privado.

Dada a complexidade dos problemas, uma solução combinada de alternativas representa o caminho ideal, tendo como seus pontos básicos a introdução das seguintes medidas:

- Alternativa 2, com escalonamento das medidas na proposição do crescimento da demanda;
- Alternativa 3A, para um atendimento a longo prazo; e
- Modificação e adaptação dos estudos sobre transporte coletivo existentes no período da realização desse Plano Diretor.

9.2 Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU-DF

O PTU-DF tem como objetivo geral promover as condições de mobilidade e acessibilidade da população do Distrito Federal, em particular aquela de menor renda, aumentando a integração entre os núcleos urbanos do Distrito Federal.

As ações propostas visam a implantação de um novo modelo de operação do Sistema de Transporte Público Coletivo – STPC/DF, que considera a integração dos modos de transporte (metrô e ônibus) e privilegia o modo de transporte coletivo. Adicionalmente, o Programa contempla ações que beneficiam o tráfego geral e a segurança de trânsito, particularmente, os modos de transporte não motorizado.

O prazo de implantação do programa é de 5 (cinco) anos e o seu orçamento monta a US\$269,89 milhões, dos quais 65,5% provêm de empréstimo do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID - e o restante de contrapartida do GDF.

9.2.1 Impactos sociais e ambientais e estratégia socioambiental do Programa

As melhorias na circulação viária e na redução do congestionamento que são advindos do Programa contribuirão para uma redução das emissões de gases tóxicos à atmosfera, com efeitos ambientais positivos, em termos de melhor qualidade do ar. Espera-se ainda obter a redução dos níveis sonoros nos corredores de transporte público. Ao facilitar as condições de mobilidade dentro do Distrito Federal, o Programa também terá efeitos positivos na qualidade de vida da população, por meio da redução dos tempos de viagem, maiores facilidades de deslocamento, e oportunidades de acesso aos diversos locais de realização de atividades.

O Programa implementará medidas mitigadoras de seus impactos negativos. Nesse sentido, serão realizadas ações específicas para reassentar ambulantes que eventualmente precisem ser retirados da área de intervenção do Programa e ações para realocar motoristas e cobradores que possam ser afetados em virtude da racionalização do transporte público.

A estratégia socioambiental adotada pelo Programa inclui uma Avaliação Ambiental Estratégica e uma análise prévia dos aspectos socioambientais de cada uma das

obras a serem executadas. Os impactos negativos identificados serão objetos de medidas de prevenção, mitigação e compensação, conforme a necessidade.

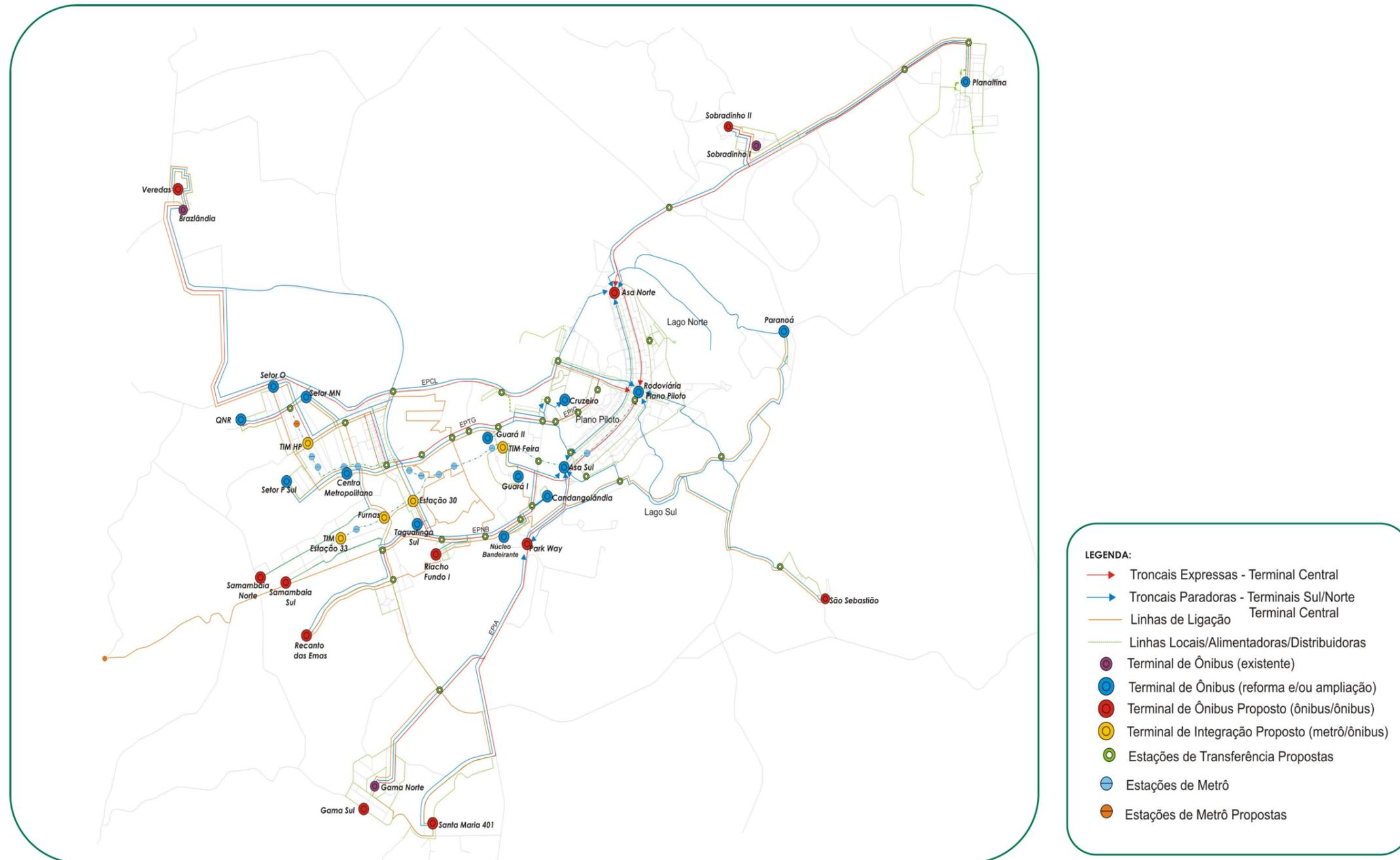
9.2.2 Modelo Operacional

O atual sistema de transporte coletivo do Distrito Federal é estruturado em linhas diretas entre as origens e os destinos de viagens, sem qualquer integração entre elas. Este modelo propicia que a maioria das linhas apresente longo tempo de espera e funcione apenas no período do pico, limitando a mobilidade daqueles usuários moradores de áreas de baixa densidade. Além disso, vários serviços convivem sem qualquer hierarquia ou integração.

O novo modelo operacional admite integração operacional e tarifária em um esquema conhecido como tronco-alimentado. Tal solução considera uma hierarquia funcional entre os serviços de transporte público mediante a qual veículos de maior capacidade circulam continuamente entre terminais de maior porte, trafegando em vias ditas troncais com algum tipo de tratamento viário preferencial. Nos terminais ou em qualquer ponto da rede, os passageiros podem trocar de veículo fazendo o trajeto mais conveniente para atender a sua necessidade. O metrô faz parte dessa concepção, sendo explicitamente tratado como um dos eixos troncais no planejamento.

A nova rede de transporte público deverá manter as possibilidades de deslocamento anteriormente disponíveis como também deverá melhor servir a algumas áreas, além de aumentar as condições de conforto, rapidez e confiabilidade do transporte, não obstante a necessidade de transbordo entre veículos — nos terminais ou ao longo da própria rede. Além do menor tempo despendido em deslocamento urbano, espera-se que o custo de realização do trajeto completo entre origem e destino em alguns casos seja menor do que aquele da situação anterior mediante integração tarifária.

A Figura 106 apresenta o mapa esquemático da rede proposta e localização dos terminais e estações.



Fonte: Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF.

Figura 106: Mapa esquemático da rede proposta e localização dos terminais e estações

9.2.3 Integração operacional e tarifária

A política tarifária proposta tem os objetivos de:

- a) Elevar a mobilidade da população de baixa renda, transferindo deslocamentos a pé para o sistema de transporte público;
- b) Induzir movimentos internos nas cidades do Distrito Federal para facilitar a geração de empregos locais;
- c) Manter o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema Integrado de Transporte;
- d) Incentivar a integração tarifária do sistema de transporte;
- e) Definir uma estrutura tarifária simples e adequada às peculiaridades do Distrito Federal;
- f) Controlar a utilização de gratuidades e descontos;
- g) Gerenciar a demanda, incentivando movimentos no período entrepicos.

Para tanto, as tarifas das linhas circulares (alimentadoras / distribuidoras) internas às cidades devem ter o menor preço das linhas do sistema de transportes, para efeito do primeiro objetivo de incentivar a substituição de deslocamentos a pé. Por outro lado, a tarifa integrada, em que se utiliza sucessivamente ou uma linha circular, uma de ligação (troncal) e outra circular, ou apenas uma circular e uma de integração (em qualquer ordem), não poderá ser superior à maior das tarifas do metrô ou dos ônibus que comporão a viagem, consideradas isoladamente.

Dessa forma, possibilita-se ao usuário o deslocamento entre dois pontos da rede com o pagamento de uma só tarifa. Serão permitidas até duas integrações, compostas de duas linhas circulares e uma de ligação, dentro do intervalo definido como limite para a viagem integrada.

9.2.4 Frota

A partir da indicação da frota demandada pelo Sistema Integrado de Transporte, foi definida sua especificação básica e seus quantitativos. Adicionalmente, a Secretaria de Transportes definiu cronograma de renovação da frota para os operadores atuais. O novo perfil da frota considera veículos de maior capacidade nas linhas troncais e de menor capacidade nas linhas alimentadoras e distribuidoras. Além disso, parte da frota disporá de características físicas que favoreçam a acessibilidade universal, atendendo a idosos, gestantes e outros portadores de necessidades especiais, conforme legislação federal.

9.2.5 Terminais de passageiros e pontos de parada

A nova concepção operacional prevista para o sistema de transporte apóia-se em terminais situados nas diversas cidades do Distrito Federal. O programa prevê a implantação ou reforma dos terminais considerados na nova rede de transporte. Entre os terminais a serem

construídos, destacam-se: os terminais para integração metrô-ônibus situados na Ceilândia, em Samambaia e no Guará; o terminal de ônibus Asa Norte, que fará a conexão das linhas que vêm do lado Norte – Planaltina, Sobradinho, Varjão, Lago Norte – e a rede de linhas do Plano Piloto; o terminal de ônibus Park Way, que faz a conexão entre a rede de linhas de ônibus do Sul – Gama e Santa Maria – da região Leste – Lago Sul, Paranoá, São Sebastião e da Oeste – Taguatinga, Ceilândia, Recanto das Emas, Riacho Fundo, Núcleo Bandeirante.

Adicionalmente, prevê-se a implantação de novos abrigos em toda a rede de transporte coletivo, a reforma dos existentes e a implantação de baias e de sinalização com identidade visual. Os abrigos situados nas estradas-parque serão projetados em conjunto com passagens ou passarelas de pedestres.

9.2.6 Sistema viário

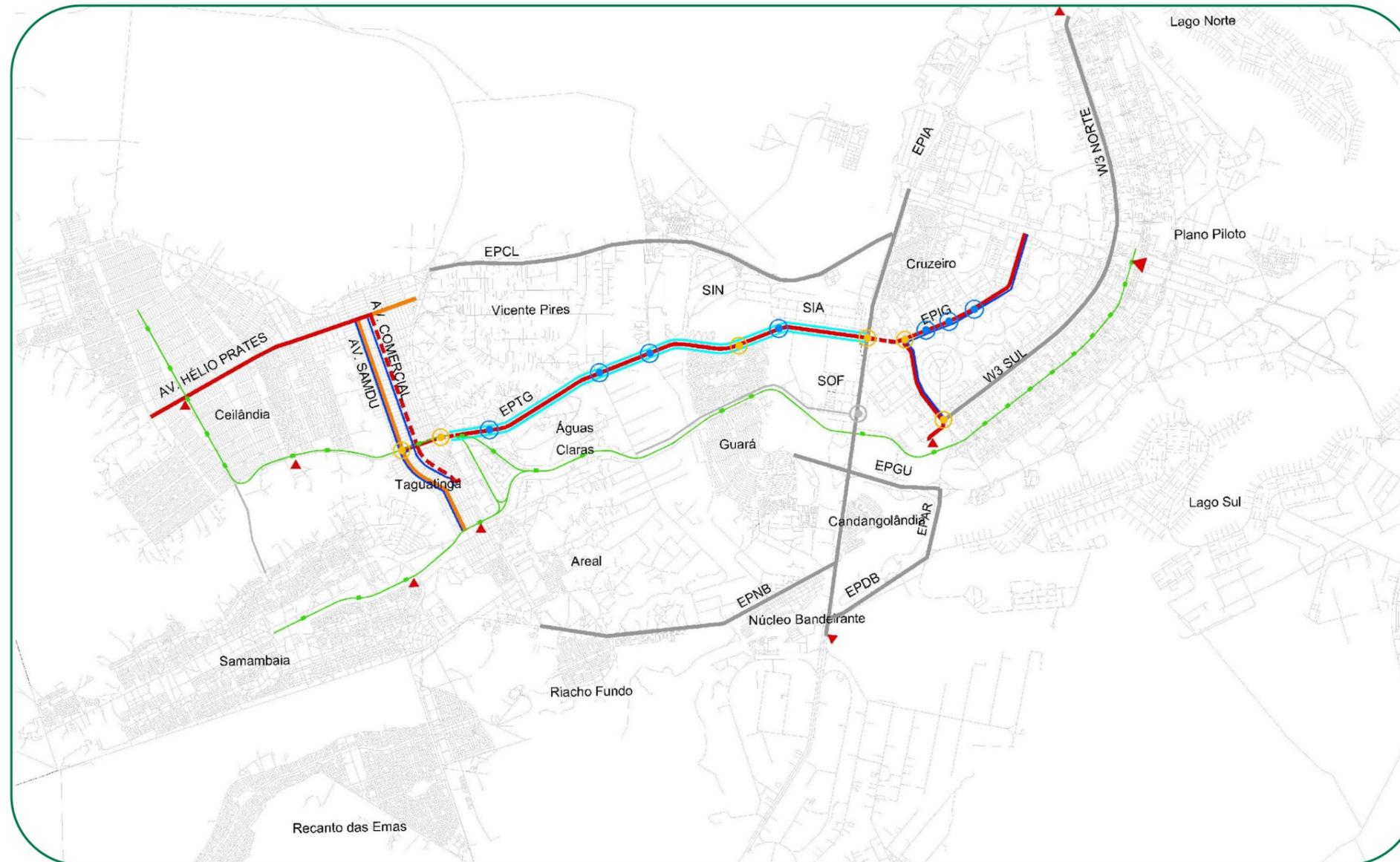
Para dar suporte à nova concepção físico operacional, prevêem-se diversas intervenções físicas que vão beneficiar o tráfego geral e o transporte coletivo em particular, conforme ilustrado na Figura 107.

Atualmente não existe prioridade de circulação para o transporte coletivo, tanto em termos de reserva de espaço viário quanto nos semáforos, os congestionamentos afetam sobremaneira os usuários de transporte coletivo.

9.2.7 Gestão e segurança de trânsito

O componente Gestão e Segurança de Trânsito abrange um conjunto de projetos, destacando-se aqueles voltados para a redução dos acidentes de trânsito e para a melhoria da proteção dos pedestres. Envolve diretamente o Departamento de Trânsito – DETRAN - e o Departamento de Estradas de Rodagem - DER, órgãos responsáveis pela operação do sistema viário no Distrito Federal.

Consta-se aqui os projetos de pontos críticos que compreende a identificação de interseções e de pequenos trechos viários com elevados índices de acidentes e a aplicação de medidas de engenharia capazes fornecer segurança viária.



LEGENDA:

- ÔNIBUS OPERANDO À ESQUERDA-COM PRIORIDADE
- - - ÔNIBUS OPERANDO À ESQUERDA-SEM PRIORIDADE
- ÔNIBUS OPERANDO À DIREITA-SEM PRIORIDADE
- METRÔ
- IMPLANTAÇÃO DE VIAS MARGINAIS
- ALARGAMENTO E/OU IMPLANTAÇÃO DE VIAS
- OUTRAS VIAS INTEGRADAS DA REDE-ASEREM IMPLANTADAS
- ▲ TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO
- ALARGAMENTO E/OU ADEQUAÇÃO DE VIADUTOS E PONTES
- IMPLANTAÇÃO DE OBRAS DE ARTE

Fonte: Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal.

Figura 107: Intervenções Viárias Propostas

9.2.8 Ciclovias

A melhoria das condições de mobilidade e de segurança dos ciclistas é prioridade do Programa de Transporte Urbano. A integração da bicicleta com o metrô será incentivada mediante a implantação de bicicletários junto às estações mais demandadas por ciclistas, dando-lhes maior segurança contra furtos e estimulando o uso de bicicletas.

Será produzido manual de especificação de um projeto padrão de sistema de ciclovias, com destaque para bicicletários. O Programa Ciclovitário do Distrito Federal contempla a implantação de cerca de 64 km de ciclovias.

9.2.9 Centro de Controle Operacional - CCO

Trata-se de centro de controle para o tráfego geral, de responsabilidade do DETRAN. O CCO centraliza atividades virtuais de fiscalização e coordena todas as funções operacionais, sendo alimentado com informações colhidas por equipamentos dispostos ao longo das vias públicas. O Centro de Controle Operacional abrigará uma unidade central de inteligência onde serão tomadas as decisões de intervenção no ambiente viário, em favor da fluidez e da segurança do trânsito.

Estarão sob controle do CCO:

- Semáforos e controladores;
- Câmeras de vídeo;
- Detectores de fluxos de veículos;
- Painéis de mensagens variáveis.

Entre os principais benefícios esperados com a implantação do CCO estão a otimização da capacidade viária nos cruzamentos semaforizados, o aumento da segurança viária, a melhoria das condições ambientais e, ainda, a melhoria da segurança pública.

9.2.10 Estudo de Travessia de Pedestres

O Eixo Rodoviário de Brasília (DF 002) é a rodovia do Distrito Federal com maior índice de vítimas fatais por quilômetro. Por este motivo e também pela constatação quanto às dificuldades que têm os pedestres de cruzarem essa rodovia, decidiu-se, no PTU-DF, realizar um estudo de segurança de pedestres no Eixo Rodoviário (“Eixão”) e implantar as medidas corretivas a serem recomendadas no estudo. Outro projeto é a melhoria das passagens subterrâneas sob o Eixão.

9.2.11 Benefícios e resultados esperados

Os benefícios específicos considerados no Distrito Federal como consequência do Programa são:

- Melhor organização, eficiência, eficácia e equidade do transporte urbano;

- Melhores condições operacionais do transporte público;
- Maior congruência entre o padrão de desenvolvimento urbano existente na região do Distrito Federal e a oferta de transporte público;
- Menores tempos de viagem por transporte público entre as Regiões Administrativas e o Plano Piloto;
- Melhores condições de acessibilidade universal do transporte público;
- Estrutura de preço mais justa para o usuário do transporte público por meio da integração tarifária entre rotas;
- Melhores condições de segurança viária para pedestres e ciclistas;
- Diminuição da contaminação do ar e do ruído por meio da redução da oferta de serviços de transporte público, melhoria nas interseções críticas e racionalização do uso da infra-estrutura viária.

9.3 Sistema de Transporte do Eixo Sul

O Sistema de Transporte do Eixo Sul propõe a liga as Regiões Administrativas do Gama e de Santa Maria ao Plano Piloto através de tecnologia diferenciada para os ônibus, proporcionando maior agilidade ao sistema.

9.3.1 Conceito Operacional

O modelo operacional proposto caracteriza-se por um corredor de transporte coletivo de alto desempenho, conhecido como “*Bus Rapi Transit – BRT*”. O sistema é composto por um serviço básico tronco alimentado flexível, com integração físico-tarifária entre linhas alimentadoras e troncais. As linhas alimentadoras, de ligação e do Entorno Sul transportam os passageiros dos locais de origem até os terminais de onde partem linhas troncais (expressas e paradoras) com destino ao Plano Piloto. As linhas troncais circularão por vias com faixas exclusivas (exceto no eixo rodoviário), adjacente ao canteiro central e com ultrapassagem nos pontos de parada.

A integração ocorre em terminais e estações fechadas, com pagamento antecipado da tarifa, seja no primeiro ônibus ou em bilheterias nas estações/terminais. O embarque e desembarque das linhas troncais ocorre em plataformas elevadas, no mesmo nível do piso dos ônibus. A adoção desse conceito possibilita a implantação de um tratamento especial dos pontos de parada do transporte coletivo, proporcionando uma caracterização e identificação diferenciada ao corredor Eixo Sul.

São também características deste sistema:

- Implantação de faixas exclusivas para ônibus das linhas troncais adjacente ao canteiro central e com ultrapassagem nos pontos de parada;
- Estações com plataforma de embarque/desembarque ao nível do piso elevado com pagamento antecipado e áreas fechadas disponibilizando aos usuários conforto e segurança;
- Ônibus com múltiplas portas para o embarque e desembarque no mesmo nível das plataformas das estações e terminais;
- Utilização de veículos de alta capacidade compatíveis com as demandas das linhas troncais;
- Serviços diferenciados nas linhas troncais, como expressos e paradores;
- Prioridade para o transporte coletivo nas vias de maior intensidade de tráfego;
- Sistema de alimentação do serviço troncal ao longo dos corredores através das estações de integração;
- Área de estacionamento para veículos particulares;
- Utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal (metrô);
- Estações acessíveis às pessoas portadoras de deficiência física, pedestres e ciclistas, providas também com bicicletários;

- Excelência no atendimento ao usuário, o que inclui: instalações limpas e confortáveis, bom sistema de informação e operadores bem treinados;
- Informação em tempo real dos ônibus em displays nos terminais e pontos de ônibus;
- Uso de GPS ou outras tecnologias de localização e controle central que permita a localização dos ônibus e a rápida reação a eventuais problemas.

O conceito operacional para o Eixo Sul propõe ainda um serviço de transporte que compete com o veículo particular em termos de tempo total de viagem, custo e conveniência. Desta forma, a rapidez do serviço deve ser um dos pilares do novo corredor para que este seja um serviço mais atrativo frente ao automóvel.

9.3.2 Serviço Troncal

As linhas troncais projetadas formam a espinha dorsal da nova operação do sistema de ônibus do Eixo Sul do Distrito Federal. Caracteriza-se pelo trânsito de veículos tipo articulado com capacidade máxima para 160 passageiros e de moderna tecnologia, operando exclusivamente pelos corredores de faixas exclusivas, terminais de integração e estações intermediárias, servindo origens e destinos previamente determinados no estudo realizado. As linhas 4 (quatro) linhas projetadas para os serviços troncais que atendem à Região Administrativa do Gama são apresentadas na Figura 108 e suas características são descritas a seguir:

- Linha troncal, com início no terminal do Gama e paradas em todos os pontos, desde sua origem até o Plano Piloto, sendo uma com destino ao Terminal Asa Sul e outra para o Terminal Asa Norte;
- Linha Semi-expressa, com início no terminal rodoviário do Gama com paradas apenas no Trecho urbano da cidade e destino final o Plano Piloto, Terminal Asa Sul, com no máximo cinco paradas que serão pré-definidas;
- Linha Expressa, com início no terminal do Gama e parada final na Rodoviária do Plano Piloto.

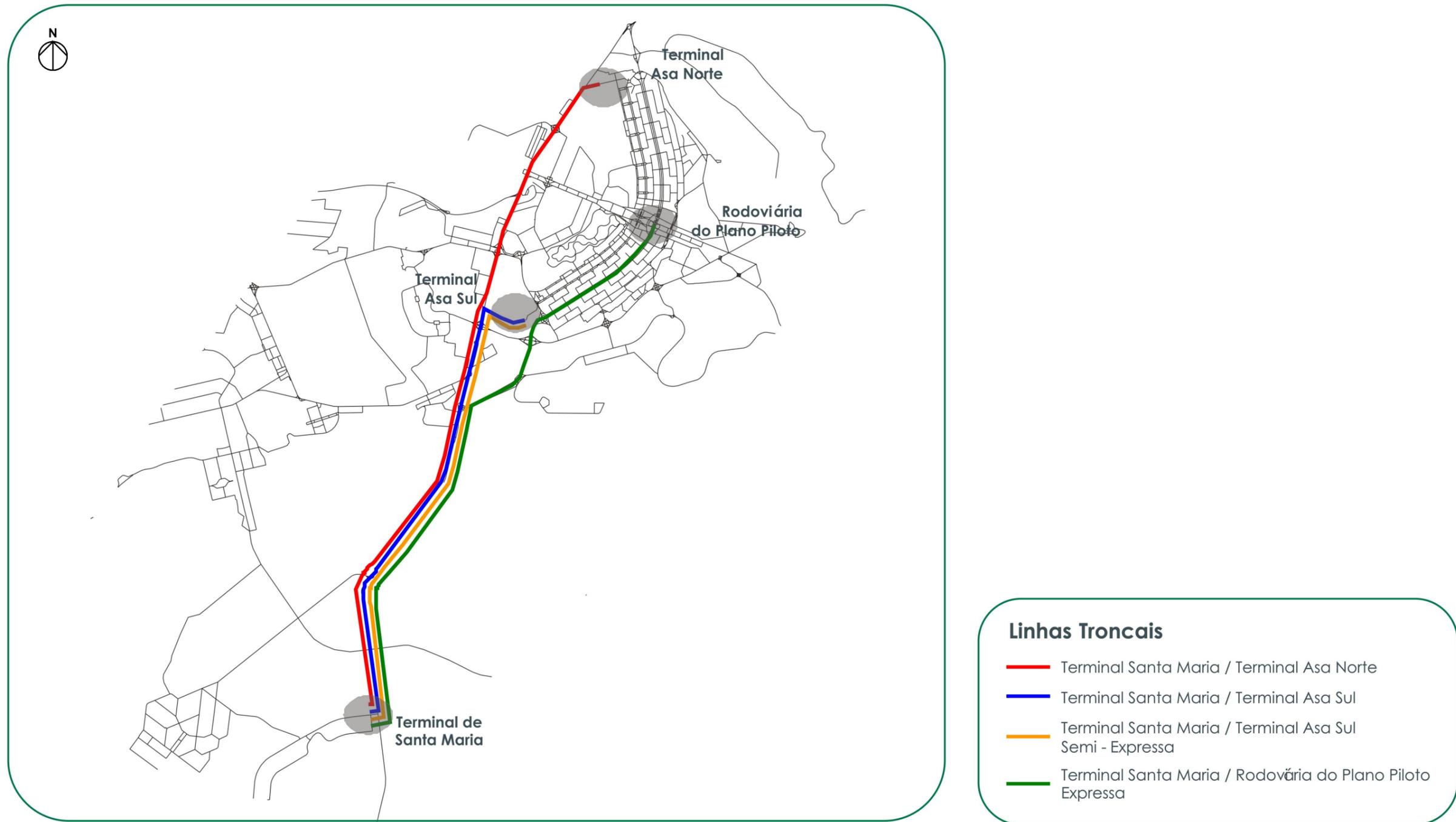
O trecho Santa Maria operará, também, com 4 (quatro) linhas troncais, são descritas a seguir e identificadas na Figura 109.

- Linha troncal, com início no terminal de Santa Maria e paradas em todos os pontos, desde sua origem até o Plano Piloto, sendo uma com destino ao Terminal Asa Sul e outra para o Terminal Asa Norte;
- Linha Semi-expressa, com início no terminal Santa Maria e destino final Plano Piloto, Terminal Asa Sul, com no máximo duas paradas ao longo da EPIA, as quais serão predefinidas;
- Linha Expressa, com início no terminal Santa Maria e parada final na Rodoviária do Plano Piloto.



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 108: Desenho de Linhas troncais da Região Administrativa do Gama



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 109: Desenho de Linhas troncais da Região Administrativa de Santa Maria

9.3.3 Linhas Semiurbanas do Entorno Sul

O sistema semiurbano do Entorno Sul irá operar, em um primeiro momento, com as atuais linhas, saindo de sua origem atual com destino ao Plano Piloto, mas sem utilizar o corredor de transporte exclusivo do Eixo Sul, pois suas características operacionais são diferentes ao projetado e especificado.

9.3.4 Serviço Alimentador

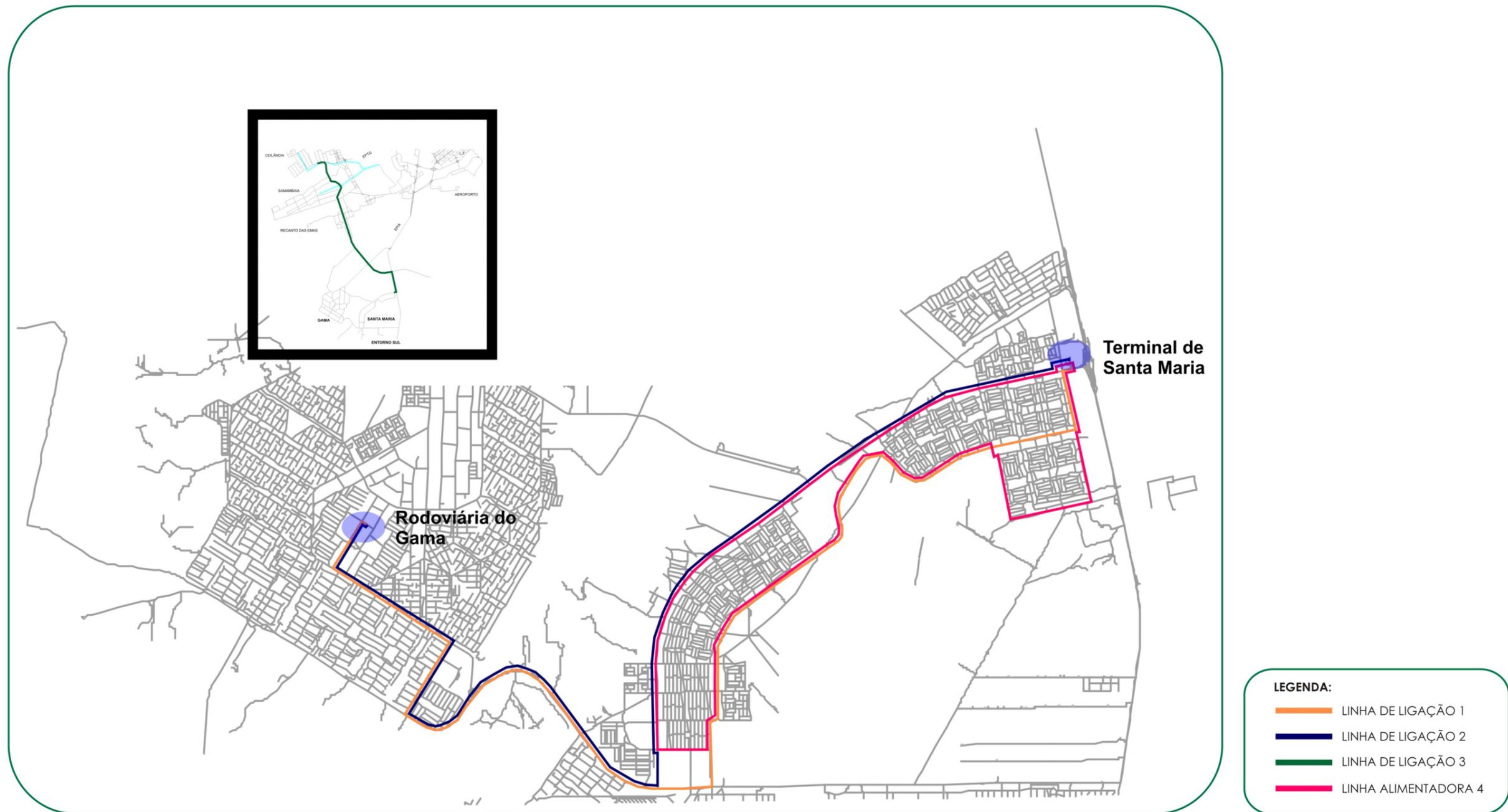
O sistema de alimentação é composto por linhas curtas que operam fora dos corredores, servindo áreas de alimentação específicas. Estas linhas têm como finalidade aumentar a acessibilidade do sistema em seus extremos. Os serviços troncais estão integrados com as linhas alimentadoras urbanas. Esta integração é, na maioria dos casos, física e tarifária.

A integração física realiza-se por meio dos terminais de integração ou estações intermediárias, e do metrô, que dispõe de infra-estrutura necessária para o acesso dos usuários de um serviço a outro.

Os serviços de alimentação serão operados com uma infra-estrutura muito parecida com a atual e terá, em média, uma extensão de 6 (seis) quilômetros. Os veículos definidos preliminarmente para operar esse serviço, são do tipo convencional e microônibus.

O sistema será composto, ainda, de serviços de ligação entre as Regiões Administrativas, operado por linhas que também exercerão a função de alimentação e distribuição das demandas dentro e entre RAs.

A seguir o mapa de ligação propostas para as regiões administrativas do Gama e de Santa Maria (Figura 110).



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 110: Desenho de Linhas Alimentadoras e de Ligação da Região Administrativa de Santa Maria

9.3.5 Infra-estrutura de Apoio - Terminais e Estações de Transferência

Os corredores têm pontos de parada fixos, os quais estão situados em distâncias que variam em um intervalo médio 800 m, proporcionando que o sistema tenha um alto nível de desempenho operacional.

Os pontos de parada projetados serão de três tipos:

- Pontos Simples: pontos de parada geralmente localizados ao lado direito da via, nos quais não existe integração física;
- Estações de pequeno porte: pontos nos corredores principais em que os usuários podem realizar transbordos entre linhas alimentadoras urbanas e linhas troncais. Cumpre com a função de receber parte dos passageiros da rede alimentadora e aqueles que chegam caminhando e integrá-los eficientemente aos corredores principais e vice-versa;
- Estações de integração de ponta (terminais): são os pontos de início e fim das linhas troncais. Nestas estações se realizam transbordos entre linhas troncais e linhas alimentadoras e as linhas do Entorno.

A Figura 111 mostra, esquematicamente, a operacionalidade do sistema nas estações no sistema troncal. As estações serão estruturas fechadas, projetadas para acomodar fisicamente os usuários e pessoal de operação. O embarque e desembarque de passageiros será realizado no mesmo nível da porta de acesso dos ônibus (90 cm de altura), possibilitando aos usuários conforto e rapidez. A tarifa é paga antecipadamente, seja na primeira linha utilizada ou ingressando no terminal por um acesso controlado por catraca onde é feita a cobrança. A cobrança antecipada da tarifa provoca economia no tempo gasto com o embarque de passageiros, que passa a ser realizado por todas as portas do veículo.

A rede de linhas concebida para o Eixo Sul exigirá a construção de 2 (dois) terminais de integração (um no Gama e outro na cidade de Santa Maria), a reforma e ou ampliação da Rodoviária do Gama e a construção de 26 (vinte e seis) estações intermediárias, localizadas em pontos estratégicos na rede do Eixo Sul. Será necessária, ainda, a implantação dos Terminais do Park Way³⁹ e do Terminal da Asa Norte (já previstos no PTU), além da adequação dos Terminais da Asa Sul e da Rodoviária do Plano Piloto para a operação dos veículos utilizados nas linhas trocais (embarque e desembarque de passageiros em nível e acesso controlado por catraca onde é feita a cobrança antecipada da tarifa).

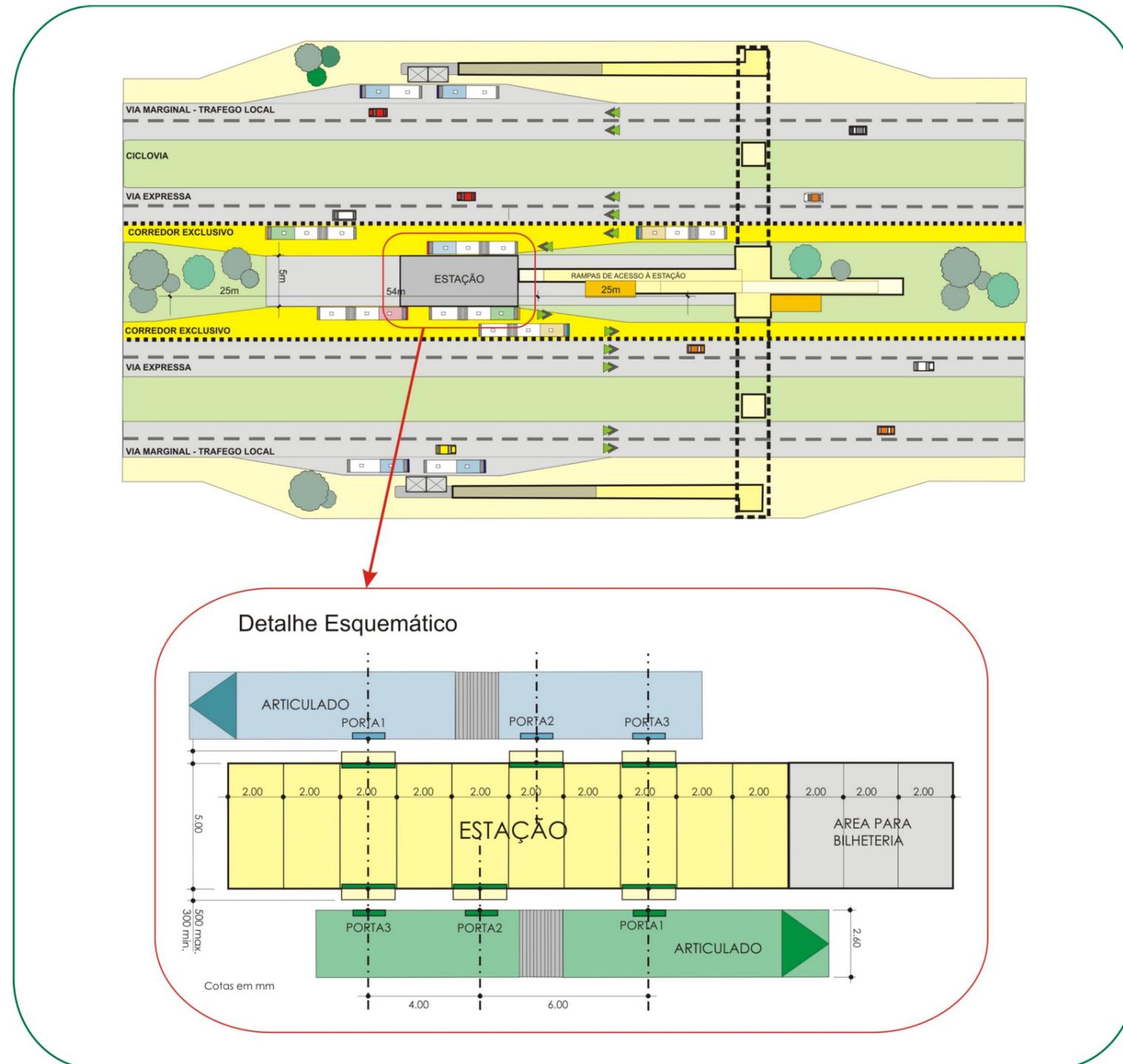
A Figura 112 apresenta a localização dos Terminais e Estações do corredor proposto.

A transferência entre as linhas do sistema tronco-alimentador e linhas convencionais não ocorrerão em áreas físicas específicas, com isso os usuários poderão

passar de uma linha a outra com integração tarifária, caminhando de uma estação de parada do sistema troncal a uma parada de linhas convencionais e vice-versa.

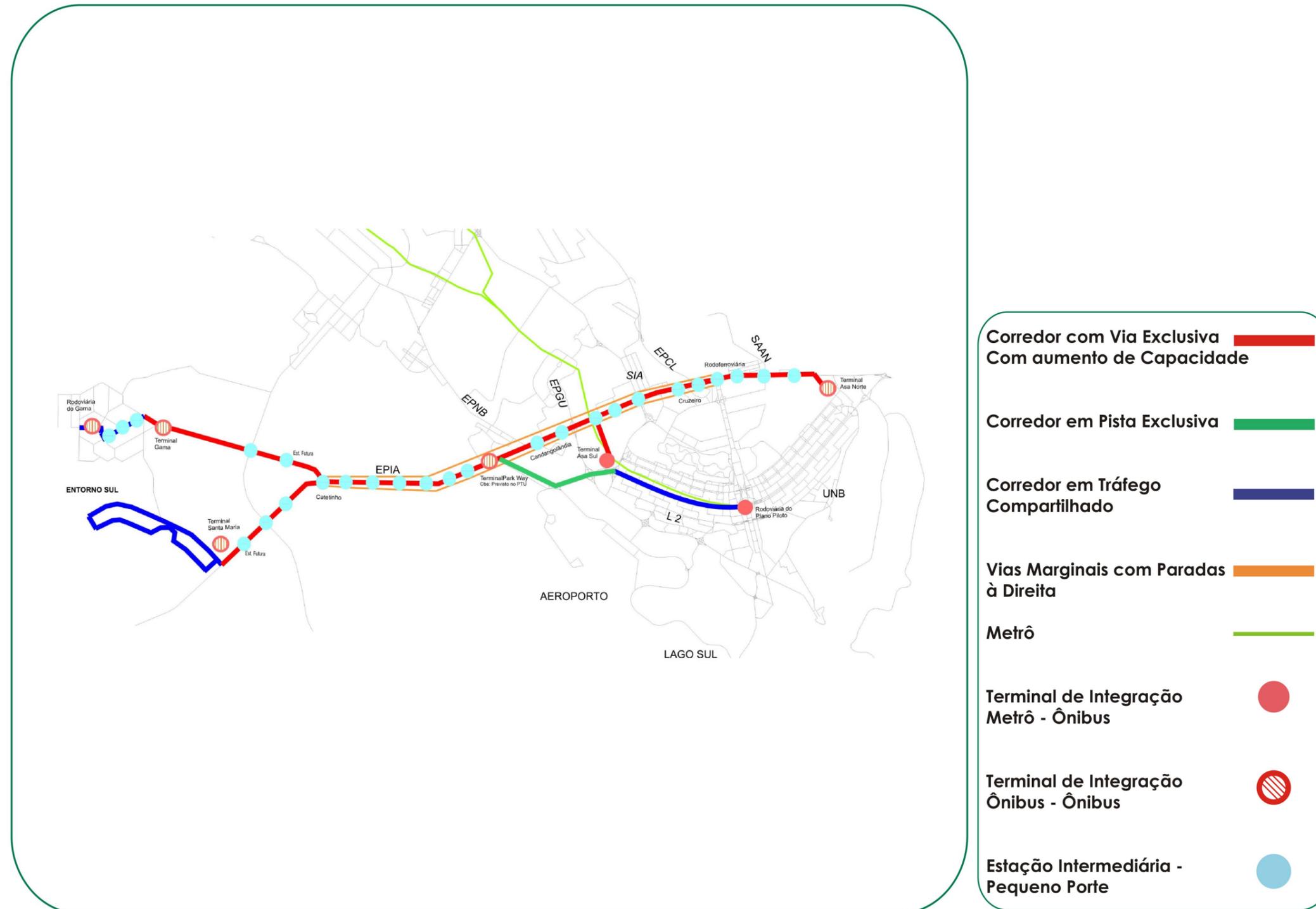
O sistema de bilhetagem eletrônica deverá permitir a integração do sistema tronco-alimentador com linhas convencionais, bem como com as linhas do metrô (intermodal) de forma aberta e temporal, sem a necessidade de integração física com áreas fechadas.

³⁹ O Terminal do Park Way será um local de passagem das linhas troncais provenientes do Gama e de Santa Maria, e não um ponto de início e fim das linhas, permitindo os transbordos para as linhas do futuro Sistema Integrado de Transportes que se destinam ao Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Recanto das Emas, Lago Sul, São Sebastião e Paranoá.



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 111: Sistema Troncal - Modelo operacional das estações de transferência



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 112: Localização dos Terminais e Estações de Transferência.

9.4 Sistema de Metrô Leve de Brasília – VLT

O sistema do Metrô Leve de Brasília é um projeto que está atualmente em desenvolvimento pelo Governo do Distrito Federal. O objetivo é ser rápido, confortável, eficiente e confiável. É adequado a visitantes, turistas e usuários locais, facilitando o acesso à área central da cidade, e permitirá a distribuição da demanda proveniente das RAs para as Asas Norte e Sul.

Será composto por duas linhas: a Linha 1 (um) fará a ligação do Aeroporto Internacional JK ao Plano Piloto, passando por todo o trecho da Avenida W3 (Sul e Norte) até o Terminal proposto da Asa Norte; a Linha 2 (dois) circulará pelo Eixo Monumental, do Memorial JK à Esplanada dos Ministérios.

A Linha 1 trafegará sobre via permanente sobre plataforma no canteiro central da avenida W3, com prioridade semafórica, sinalização por GPS.

A implantação dessa linha ocorrerá em três etapas:

- 1ª. etapa: trecho entre o Terminal da Asa Sul e a 503 Norte (altura do Brasília Shopping), com 8,7 km de extensão;
- 2ª. etapa: trecho entre a 503 Norte e o Terminal da Asa Norte, com 7,4 km de extensão; e
- 3ª. etapa: trecho entre o aeroporto e o Terminal da Asa Sul, com 6,4 km de extensão.

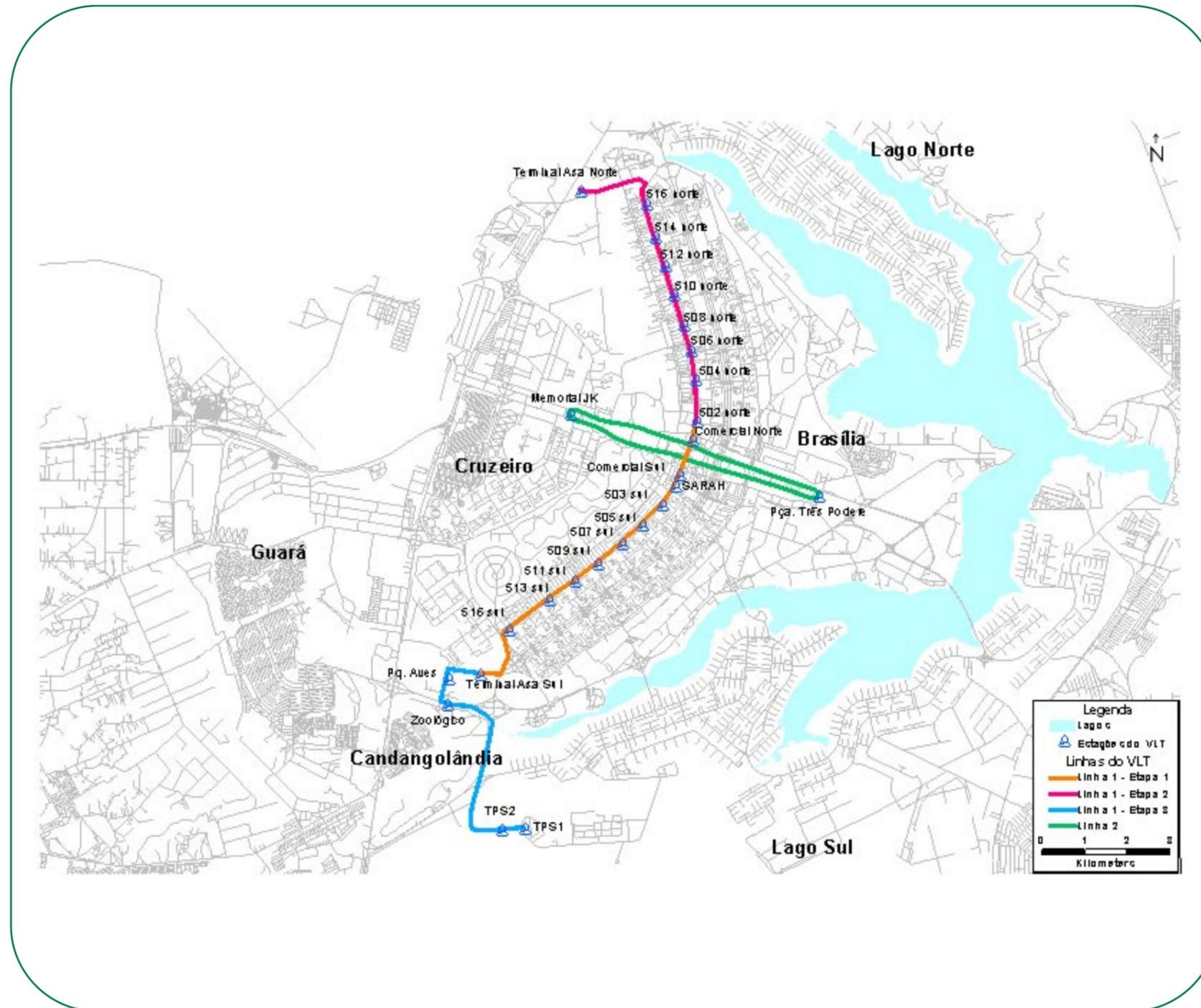
O veículo terá o comprimento de 42 m com possibilidade de extensão para 54 m, velocidade máxima de 70 km/h, 2,65 m de largura, bitola standard de 1,435 m, alimentação elétrica e capacidade de 569 passageiros, para os veículos de 42 m, e 748 passageiros para os de 54 m.

Ao longo dos 8,7km do primeiro trecho serão instaladas 11 (onze) estações. A frota será de 16 veículos e capacidade de 12 mil passageiros por hora por sentido. O tempo de espera estimado nas estações é de 3 a 4 minutos.

O custo do primeiro trecho será de, aproximadamente, R\$ 512 milhões⁴⁰, sendo R\$ 70 milhões liberados para início da obra pelo GDF e os demais obtidos por meios de parcerias.

A linhas 1 e 2 previstas para esse programa são apresentadas na Figura 113.

⁴⁰ Fonte: Jornal Correio Braziliense.



Fonte: Correio Braziliense.

Figura 113: Desenho das Linhas do VLT

9.5 Via Interbairros

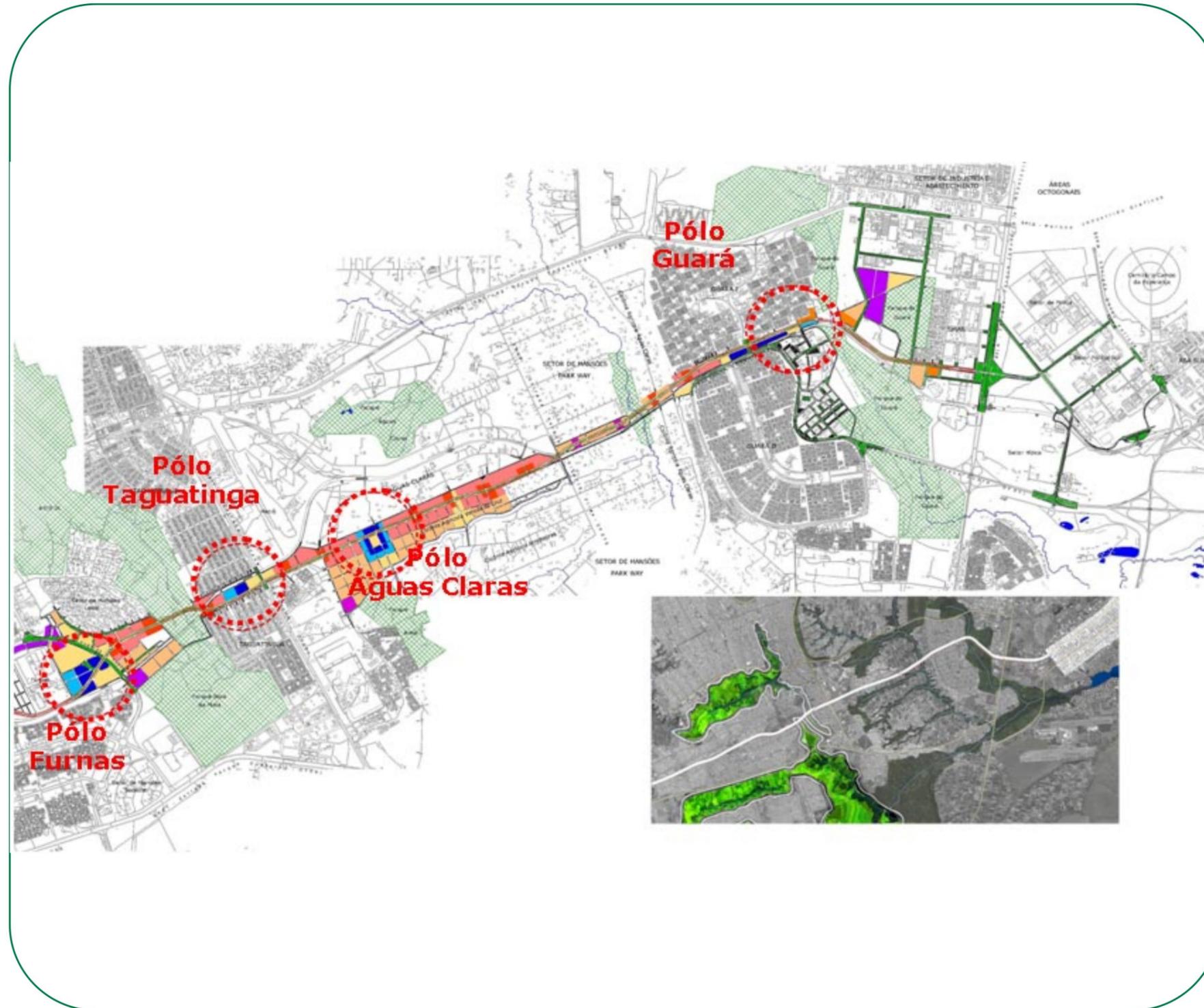
O conceito original da Interbairros era o de funcionar como uma via estritamente de ligação entre as Regiões Administrativas de Taguatinga Sul, Samambaia, Águas Claras e Guará ao Plano Piloto. O objetivo sofreu ajustes no decorrer da concepção do projeto, passando a ser uma via de atividades, com pólos de atração de pessoas e viagens ao longo de sua extensão, destacando-se os seguintes pólos: (Pólo Furnas, Pólo Taguatinga, Pólo Águas Claras e Pólo Guará), mostrados na Figura 114.

A via Interbairros constituirá, então, um grande eixo de articulação do Plano Piloto com as cidades vizinhas.

O projeto constitui a implantação de um “*boulevard*” interligando as Regiões Administrativas citadas e propondo novas ocupações nos vazios existentes ao longo do seu percurso (onde hoje se encontra a rede de alta tensão), garantindo a continuidade da paisagem urbana com edificações de uso misto (habitação, comércio e serviços), ressaltando além da diversidade dos usos, funções e tipologias.

De acordo com os dados fornecidos pela SEDUMA, são aproximadamente 43 mil unidades habitacionais, 175 mil habitantes e 205 mil empregos gerados.

Seu traçado inicia-se nas proximidades da estação FURNAS do Metrô, entre Samambaia e Taguatinga, seguindo em direção a Águas Claras, passando entre o Guará 1 e 2, cruzando a EPIA e desembocando na via ESPM, com extensão total de 13Km. A via será implantada com duas pistas, com três faixas por sentido, sendo uma para o transporte coletivo sem exclusividade para o mesmo, canteiro central e calçadas. A Figura 115 ilustra o traçado da Via Interbairros.



Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (2008).

Figura 114: Localização dos pólos atratores de viagens



Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (2008).

Figura 115: Traçado da Via Interbairros

PDTU

