



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

**RELATÓRIO DE  
ANDAMENTO n.º 1**  
Caracterização Preliminar  
da Área de Abrangência



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

**Relatório de Andamento n.º 1  
Caracterização Preliminar da Área de Abrangência**

Brasília, abril de 2008

## ÍNDICE

APRESENTAÇÃO .....	3
1 INTRODUÇÃO .....	4
2 ATIVIDADES REALIZADAS .....	4
2.1 Realização de Reuniões de Trabalho .....	4
2.2 Início do Levantamento dos Dados .....	4
2.3 Visita em Campo .....	4
2.4 Auxílio na Preparação da Audiência Pública .....	4
2.5 Caracterização Preliminar da Situação Atual .....	4
2.6 Início do Planejamento das Pesquisas .....	4
2.7 Início da Análise da Pesquisa Origem-Destino 2000 .....	4
3 ASPECTOS RELEVANTES IDENTIFICADOS NO DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS.....	5
4 PRÓXIMAS ETAPAS .....	5

### ANEXOS

**Anexo I - Cronograma de Execução das Atividades**

**Anexo II - Relatório Preliminar de Caracterização da Área de Abrangência**

## APRESENTAÇÃO

Este Relatório de Andamento nº 1 visa apresentar as atividades desenvolvidas pela Empresa Consultora no âmbito do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF, referentes ao período de 29/03/2008 a 25/04/2008.

O desenvolvimento dessas atividades é objeto do contrato nº. 08/2008-ST, firmado entre a Secretaria de Transportes - ST e a Altran TC/BR – Tecnologia e Consultoria Brasileira S.A. em 21 de janeiro de 2008.

Brasília, 25 de abril de 2008.

## 1 INTRODUÇÃO

Este relatório descreve, de modo geral, as atividades realizadas pela Consultora no âmbito do PDTU/DF, no período de 29/03/2008 a 25/04/2008 e apresenta a seguinte estrutura:

- a) Atividades realizadas;
- b) Aspectos relevantes identificados no desenvolvimento dos trabalhos;
- c) Próximas etapas.

## 2 ATIVIDADES REALIZADAS

### 2.1 Realização de Reuniões de Trabalho

Durante o período citado foram realizadas duas reuniões de trabalho com a equipe técnica da Secretaria de Estado de Transportes (ST/DF) para discussão sobre o andamento e forma de execução das atividades do PDTU/DF.

Nas reuniões, realizadas em 10/04 e 24/04 deste ano, foram abordados assuntos referentes às pesquisas de campo e demais dados necessários à execução do Plano, bem como à preparação de material para a audiência pública (apresentação em *Power point*).

As reuniões de trabalho ocorrem quinzenalmente, em cronograma pré-estabelecido com os técnicos da ST/DF.

### 2.2 Início do Levantamento dos Dados

Foram solicitados a diversos órgãos do Governo do Distrito Federal (GDF), via ST/DF, os dados necessários ao desenvolvimento do Plano Diretor. Os seguintes órgãos encaminharam informações: Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô/DF).

Os dados do sistema de Transporte do Entorno solicitados à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) foram encaminhados em 24/04/08. Em função da proximidade da data final de entrega deste relatório, a análise dessas informações somente será apresentada no próximo relatório de andamento.

Os dados foram formatados em uma base que permitiu a elaboração do relatório de caracterização preliminar da área de abrangência do PDTU/DF, que se encontra anexo a este relatório.

### 2.3 Visita em Campo

Foi realizada, pela equipe técnica da Consultora, uma visita aos oito municípios do Entorno e aos assentamentos do Distrito Federal que compõem a área de abrangência

do PDTU/DF. Essas visitas tiveram como objetivo o reconhecimento dos municípios e assentamentos, com foco no planejamento das pesquisas que serão executadas e melhor embasamento para a caracterização socioeconômica e urbanística desses locais.

Em função do prazo, uma síntese dessa atividade será apresentada no próximo relatório de andamento.

### 2.4 Auxílio na Preparação da Audiência Pública

A Consultora prestou apoio à Secretaria de Transportes na preparação da apresentação da Audiência Pública do PDTU/DF, realizada para divulgar o Plano aos prefeitos dos municípios do Entorno, administradores das Regiões Administrativas e demais autoridades do Governo do Distrito Federal e do Estado de Goiás.

### 2.5 Caracterização Preliminar da Situação Atual

No período citado, foi elaborado o relatório de caracterização preliminar da situação atual da área de abrangência do PDTU/DF. Foram usados dados obtidos junto aos órgãos do GDF, dados disponíveis em *sites na internet* e dados existentes na Consultora.

O relatório abrange os aspectos geográficos, demográficos, socioeconômicos e de transportes para o Distrito Federal e municípios do Entorno. É apresentada ainda a caracterização preliminar dos pólos geradores de tráfego na via W3 do Distrito Federal.

Esta atividade, por insuficiência de informações obtidas até o desenvolvimento deste relatório, não permitiu uma análise mais detalhada dos aspectos dos serviços de transportes de toda a área de abrangência do PDTU/DF. Os dados operacionais dos serviços de transportes e a complementação da identificação inicial dos pólos geradores de tráfego serão apresentados no Relatório de Andamento nº 02.

O relatório de caracterização preliminar encontra-se no Anexo II.

### 2.6 Início do Planejamento das Pesquisas

Foi dado início ao planejamento das pesquisas que deverão ser realizadas para obtenção dos dados de viagens, informações socioeconômicas e urbanísticas da área de abrangência do PDTU/DF.

O planejamento das pesquisas será realizado conjuntamente à equipe técnica da Secretaria de Transportes.

### 2.7 Início da Análise da Pesquisa Origem-Destino 2000

A análise da pesquisa Origem-Destino realizada em 2000, pela Companhia de Desenvolvimento do Distrito Federal – CODEPLAN, foi iniciada e será apresentada no Relatório de Andamento nº 02.

### **3 ASPECTOS RELEVANTES IDENTIFICADOS NO DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS**

Um dos aspectos identificados durante o período foi a ausência de informações socioeconômicas e operacionais para a área de estudo.

Não foram encontrados, até o momento, dados atualizados sobre emprego, renda e dados populacionais para o Distrito Federal e Entorno após o ano de 2004, com exceção das informações referentes à contagem de população (realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, em 2007) nos oito municípios da área de abrangência.

No que se refere aos dados operacionais, até a finalização deste documento, as informações sobre o Serviço de Transporte Público Alternativo (STPA) e Rural ainda não haviam sido enviadas pelo órgão gestor competente. Essas informações deverão ser apresentadas no próximo relatório.

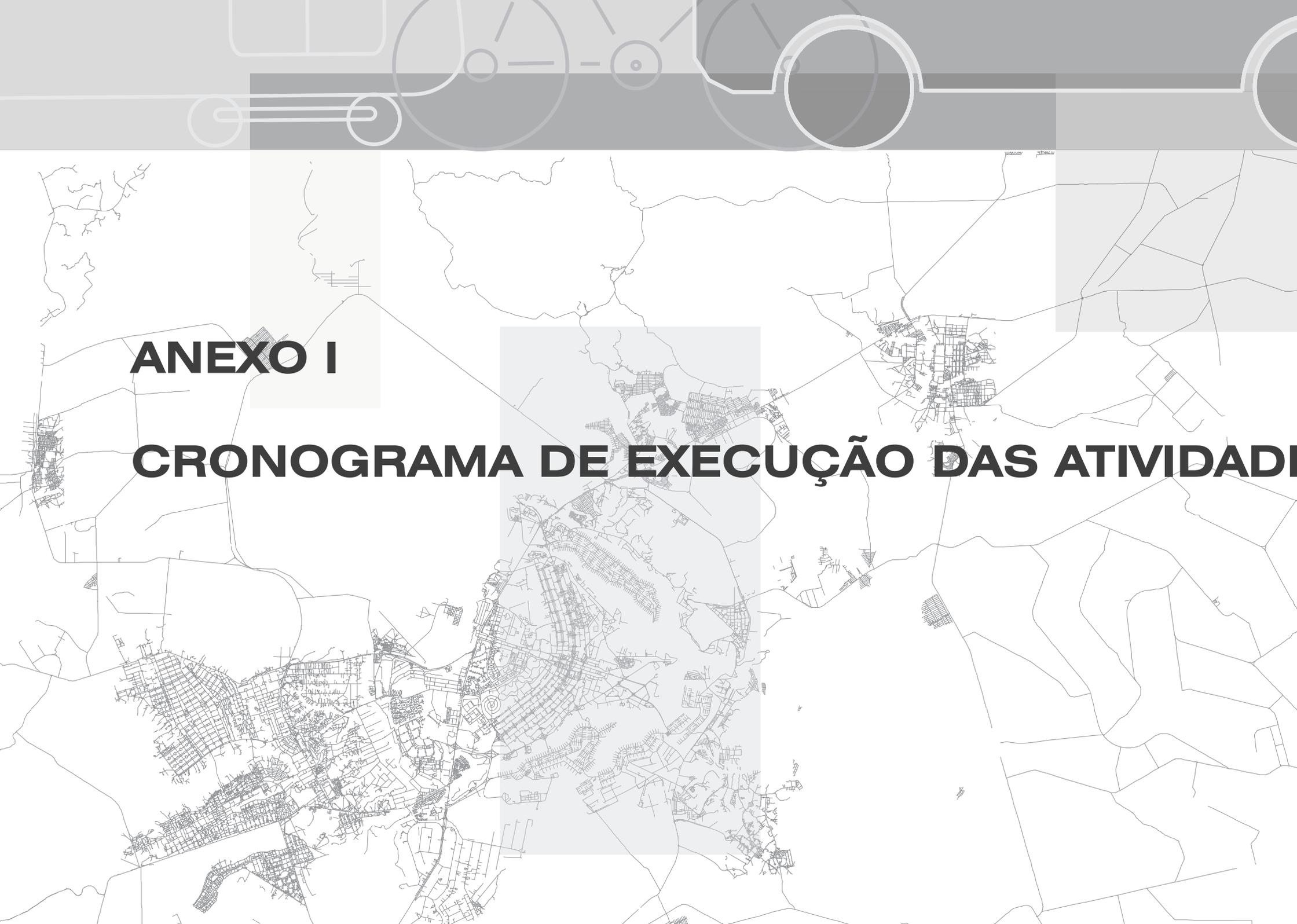
Para os municípios do Entorno não foram encontrados dados que possibilitassem a identificação dos pólos geradores de tráfego nos municípios em estudo. Essas informações serão solicitadas às respectivas prefeituras.

Os dados operacionais dos serviços de transportes serão atualizados com dados de março de 2008 (a serem enviados pelos órgãos do GDF) e apresentados no Relatório de Andamento nº 02.

### **4 PRÓXIMAS ETAPAS**

O cronograma físico do Anexo I apresenta as próximas etapas de execução das atividades. Nele também consta o prazo de entrega dos produtos pertinentes ao PDTU/DF.

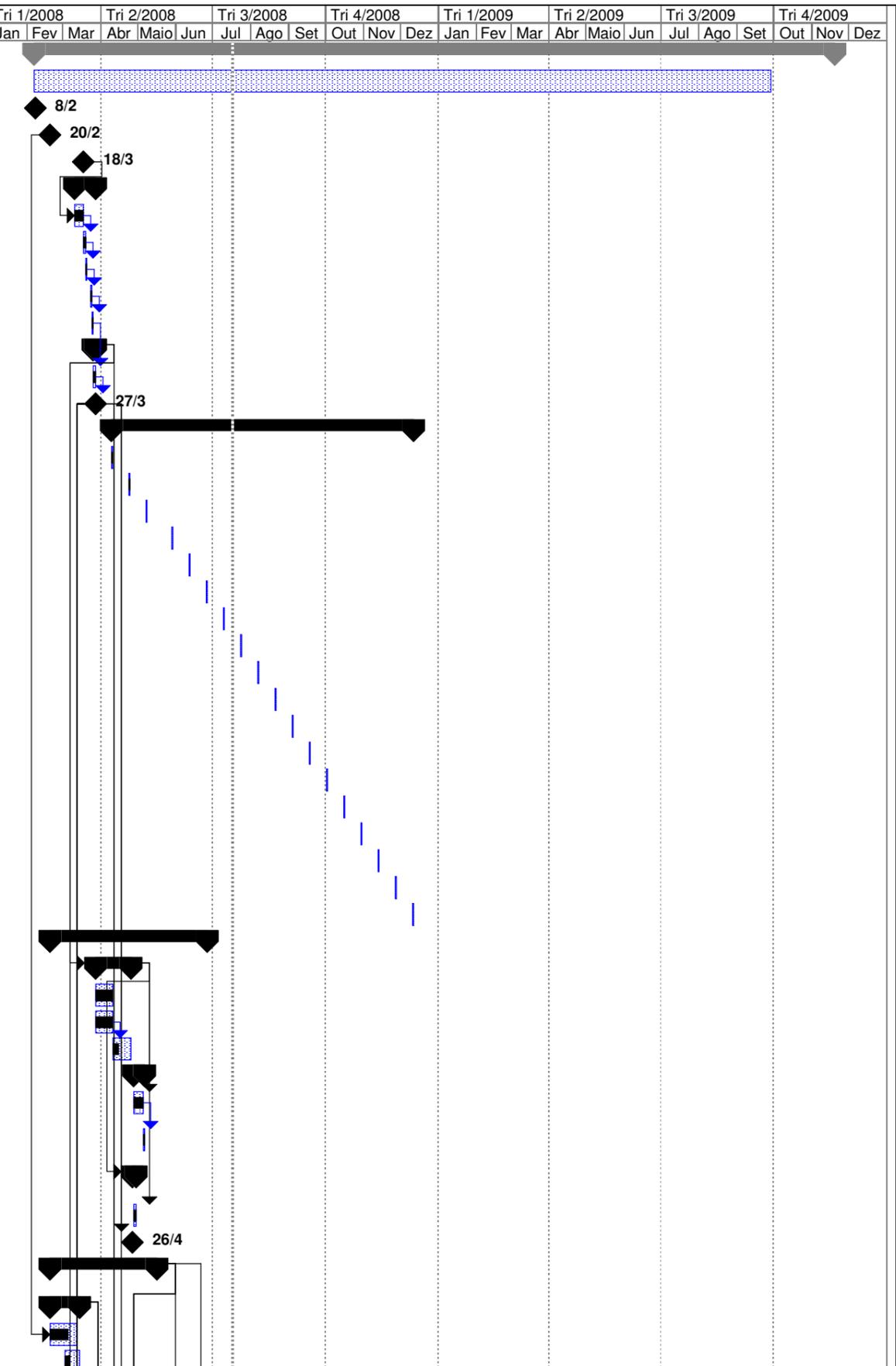
Cabe ressaltar que as datas apresentadas no cronograma físico poderão sofrer alterações, em função de possíveis ajustes na execução das pesquisas e outras atividades a serem realizadas.



**ANEXO I**

**CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DAS ATIVIDADES**

Id	Nome da tarefa	Duração	% concluída	Início	Término	Tri 1/2008			Tri 2/2008			Tri 3/2008			Tri 4/2008			Tri 1/2009			Tri 2/2009			Tri 3/2009			Tri 4/2009		
						Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
0	<b>Atividades PDTU</b>	<b>455 dias</b>	<b>3%</b>	<b>Qui 7/2/08</b>	<b>Qui 19/11/09</b>																								
1	<b>1 ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO DOS TRABALHOS</b>	600 dias	0%	Qui 7/2/08	Ter 29/9/09																								
2	2 REALIZAÇÃO DA PRIMEIRA REUNIÃO DE TRABALHO	0 dias	100%	Sex 8/2/08	Sex 8/2/08																								
3	3 REALIZAÇÃO DA SEGUNDA REUNIÃO DE TRABALHO	0 dias	100%	Qua 20/2/08	Qua 20/2/08																								
4	4 REALIZAÇÃO DA TERCEIRA REUNIÃO DE TRABALHO	0 dias	100%	Ter 18/3/08	Ter 18/3/08																								
5	<b>5 PLANEJAMENTO DOS TRABALHOS</b>	<b>12 dias</b>	<b>100%</b>	<b>Ter 11/3/08</b>	<b>Qui 27/3/08</b>																								
6	5.1 Elaboração do Plano de Gestão do Escopo	5 dias	100%	Ter 11/3/08	Seg 17/3/08																								
7	5.2 Elaboração do Plano de Gestão do Tempo	2 dias	100%	Ter 18/3/08	Qua 19/3/08																								
8	5.3 Elaboração do Plano de Gestão do Risco	1 dia	100%	Qui 20/3/08	Qui 20/3/08																								
9	5.4 Elaboração do Plano de Gestão da Qualidade	1 dia	100%	Seg 24/3/08	Seg 24/3/08																								
10	5.5 Elaboração do Plano de Gestão da Comunicação	1 dia	100%	Ter 25/3/08	Ter 25/3/08																								
11	<b>5.6 PRODUTO 1 - Elaboração do Relatório de Planejamento</b>	<b>2 dias</b>	<b>100%</b>	<b>Qua 26/3/08</b>	<b>Qui 27/3/08</b>																								
12	5.6.1 Elaboração do Relatório	2 dias	100%	Qua 26/3/08	Qui 27/3/08																								
13	5.6.2 Entrega do Relatório	0 dias	100%	Qui 27/3/08	Qui 27/3/08																								
14	<b>6 REALIZAÇÃO DE REUNIÕES DE TRABALHO</b>	<b>173 dias</b>	<b>11%</b>	<b>Qui 10/4/08</b>	<b>Qui 11/12/08</b>																								
15	6.1 Realização de Reunião de Trabalho (nº 4)	1 dia	100%	Qui 10/4/08	Qui 10/4/08																								
16	6.2 Realização de Reunião de Trabalho (nº 5)	1 dia	100%	Qui 24/4/08	Qui 24/4/08																								
17	6.3 Realização de Reunião de Trabalho (nº 6)	1 dia	0%	Qui 8/5/08	Qui 8/5/08																								
18	6.4 Realização de Reunião de Trabalho (nº 7)	1 dia	0%	Qui 29/5/08	Qui 29/5/08																								
19	6.5 Realização de Reunião de Trabalho (nº 8)	1 dia	0%	Qui 12/6/08	Qui 12/6/08																								
20	6.6 Realização de Reunião de Trabalho (nº 9)	1 dia	0%	Qui 26/6/08	Qui 26/6/08																								
21	6.7 Realização de Reunião de Trabalho (nº 10)	1 dia	0%	Qui 10/7/08	Qui 10/7/08																								
22	6.8 Realização de Reunião de Trabalho (nº 11)	1 dia	0%	Qui 24/7/08	Qui 24/7/08																								
23	6.9 Realização de Reunião de Trabalho (nº 12)	1 dia	0%	Qui 7/8/08	Qui 7/8/08																								
24	6.10 Realização de Reunião de Trabalho (nº 13)	1 dia	0%	Qui 21/8/08	Qui 21/8/08																								
25	6.11 Realização de Reunião de Trabalho (nº 14)	1 dia	0%	Qui 4/9/08	Qui 4/9/08																								
26	6.12 Realização de Reunião de Trabalho (nº 15)	1 dia	0%	Qui 18/9/08	Qui 18/9/08																								
27	6.13 Realização de Reunião de Trabalho (nº 16)	1 dia	0%	Qui 2/10/08	Qui 2/10/08																								
28	6.14 Realização de Reunião de Trabalho (nº 17)	1 dia	0%	Qui 16/10/08	Qui 16/10/08																								
29	6.15 Realização de Reunião de Trabalho (nº 18)	1 dia	0%	Qui 30/10/08	Qui 30/10/08																								
30	6.16 Realização de Reunião de Trabalho (nº 19)	1 dia	0%	Qui 13/11/08	Qui 13/11/08																								
31	6.17 Realização de Reunião de Trabalho (nº 20)	1 dia	0%	Qui 27/11/08	Qui 27/11/08																								
32	6.18 Realização de Reunião de Trabalho (nº 21)	1 dia	0%	Qui 11/12/08	Qui 11/12/08																								
33	<b>7 CARACTERIZAÇÃO PRELIMINAR DA ÁREA E OBJETO DE ESTUDO</b>	<b>88 dias</b>	<b>43%</b>	<b>Qua 20/2/08</b>	<b>Qui 26/6/08</b>																								
34	<b>7.1 Caracterização da Área de Abrangência</b>	<b>20 dias</b>	<b>75%</b>	<b>Sex 28/3/08</b>	<b>Sex 25/4/08</b>																								
35	7.1.1 Caracterização do DF	10 dias	100%	Sex 28/3/08	Qui 10/4/08																								
36	7.1.2 Caracterização do Entorno	10 dias	100%	Sex 28/3/08	Qui 10/4/08																								
37	7.1.3 Caracterização dos Pólos Geradores de Tráfego	10 dias	25%	Sex 11/4/08	Sex 25/4/08																								
38	<b>7.2 Revisão e Definição das Diretrizes Finais do PDTU</b>	<b>6 dias</b>	<b>100%</b>	<b>Seg 28/4/08</b>	<b>Ter 6/5/08</b>																								
39	7.2.1 Preparação para a reunião com os representantes do GDF e Entorno	5 dias	100%	Seg 28/4/08	Seg 5/5/08																								
40	7.2.2 Realização de reunião com representantes do GDF e municípios do Entorno	1 dia	100%	Ter 6/5/08	Ter 6/5/08																								
41	<b>7.3 PRODUTO 2 - Elaboração do Relatório de Andamento nº 1 - Caracterização Preliminar da Área de Abrangência</b>	<b>2 dias</b>	<b>100%</b>	<b>Sáb 26/4/08</b>	<b>Ter 29/4/08</b>																								
42	7.3.1 Elaboração do Relatório	2 dias	100%	Seg 28/4/08	Ter 29/4/08																								
43	7.3.2 Entrega do Relatório	0 dias	100%	Sáb 26/4/08	Sáb 26/4/08																								
44	<b>7.4 Levantamento de Estudos, Dados, e Pesquisas Existentes para o DF e Entorno</b>	<b>60 dias</b>	<b>53%</b>	<b>Qua 20/2/08</b>	<b>Sex 16/5/08</b>																								
45	<b>7.4.1 Levantamento de dados</b>	<b>18 dias</b>	<b>32%</b>	<b>Qua 20/2/08</b>	<b>Sex 14/3/08</b>																								
46	7.4.1.1 Sistema de Transporte Coletivo	15 dias	70%	Qua 20/2/08	Qua 12/3/08																								
47	7.4.1.2 Sistema de Transporte Individual	10 dias	35%	Seg 3/3/08	Sex 14/3/08																								



Tarefa Andamento Resumo Tarefas externas Prazo final 
  
 Divisão Etapa Resumo do projeto Etapa externa



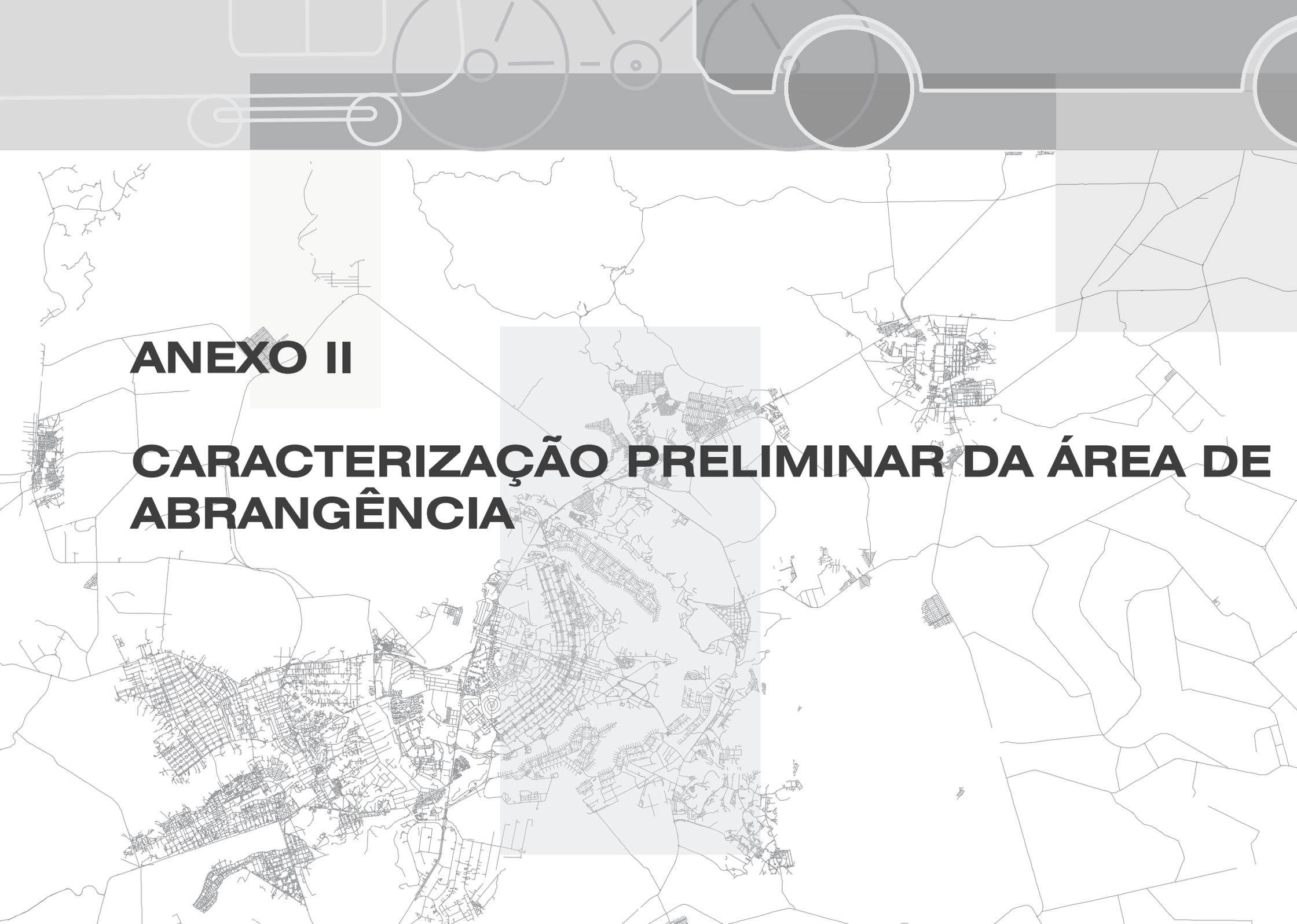










The background of the page is a technical drawing featuring various geometric shapes such as circles, rectangles, and lines, some with internal patterns. Overlaid on this is a map of a city area, showing a dense network of streets and building footprints. The map is rendered in a light gray color, and several semi-transparent gray rectangular boxes are placed over different parts of the map and the technical drawing.

**ANEXO II**

**CARACTERIZAÇÃO PRELIMINAR DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA**

## ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO.....	5
2.	ASSENTAMENTOS IRREGULARES DO DISTRITO FEDERAL.....	6
2.1	Organização do Território.....	6
2.2	A Estrutura Urbana do Distrito Federal e Entorno.....	12
2.3	Histórico da ocupação do Território.....	14
2.4	Vetores de Crescimento.....	16
3.	ASPECTOS CONSERVACIONISTAS NA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PDTU/DF.....	18
4.	ASPECTOS DEMOGRÁFICOS DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PDTU/DF.....	21
4.1	População e População por Domicílio.....	21
4.1.1	Distrito Federal.....	21
4.1.2	Municípios do Entorno.....	23
4.1.3	Projeções.....	24
4.2	Fluxos Migratórios Intraurbanos.....	25
4.3	Densidade Demográfica.....	25
4.4	Faixa Etária.....	27
4.5	Escolaridade.....	29
5.	ASPECTOS ECONÔMICOS DO DISTRITO FEDERAL.....	31
5.1	Emprego e Renda.....	34
6.	SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	36
6.1	Base Institucional.....	36
6.2	Sistemas e Serviços de Transporte Público.....	37
6.2.1	Sistema Metroviário.....	37
6.2.2	Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal.....	40
6.2.3	Sistema de Transporte Coletivo do Entorno.....	44
6.3	Sistema Viário do Distrito Federal.....	65
6.3.1	Sistema Rodoviário.....	65
6.3.2	Sistema Viário Urbano do Distrito Federal.....	67
6.4	Sistema de Trânsito.....	69
7.	PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO.....	70

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Indicadores Socioeconômicos - Distrito Federal e Municípios da RIDE – 2003/2004..	7
Tabela 2: População urbana, por localidades.....	21
Tabela 3: Domicílios por localidades - 2004.....	22
Tabela 4: População e Taxa de Crescimento Anual para as Cidades do Entorno.....	23
Tabela 5: Domicílios por Subáreas do Entorno, em 2004.....	23
Tabela 6: Projeção populacional do Distrito Federal e Entorno, até 2030.....	24
Tabela 7: Projeção Populacional por Subáreas (Distrito Federal e Entorno) para os anos de 2006, 2010, 2020, e 2030.....	24
Tabela 8: Crescimento Populacional no Entorno para o Período de 2000 a 2007.....	25
Tabela 9: Imigrantes, Emigrantes e Trocas Líquidas do Movimento Intra-Urbano no Distrito Federal - 1996-2000.....	25
Tabela 10: Densidade demográfica por localidade, em hab/km <sup>2</sup> , por ano, considerando a população atual e as projeções adotadas.....	26
Tabela 11: População Residente do Distrito Federal, segundo grupos de idade.....	27
Tabela 12: População por nível de escolaridade no Distrito Federal.....	29
Tabela 13: População por nível de escolaridade no Entorno.....	30
Tabela 14: Produto Interno Bruto do Distrito Federal por setores da Economia - 2005.....	31
Tabela 15: Perfil Ocupacional da População - 2005.....	32
Tabela 16: Evolução de Indicadores Socioeconômicos no Distrito Federal.....	32
Tabela 17: Indicadores Socioeconômicos – Distrito Federal e RIDE (2003/2004).....	32
Tabela 18: Comparação do PIB entre as Unidades da Federação - 2005.....	33
Tabela 19: Comparação do PIB entre as cidades do Entorno.....	33
Tabela 20: Indicadores da situação socioeconômica - 2005.....	34
Tabela 21: Posição da população segunda a Ocupação - 2004.....	34
Tabela 22: Rendimentos por classes nas subáreas em 2004.....	35
Tabela 23: Dados operacionais do Sistema Metroviário do Distrito Federal.....	37
Tabela 24: Sistema Metroviário do Distrito Federal.....	38
Tabela 25: Dados Operacionais de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros, por Unidade da Federação 2005.....	45
Tabela 26: Dados Operacionais das linhas do Entorno Sul Média diária referente ao 1º semestre de 2007.....	47
Tabela 27: Dados Operacionais das linhas do Entorno Norte Média diária referente ao 1º semestre de 2007.....	55
Tabela 28: Dados Operacionais das linhas do Entorno Oeste Média diária referente ao 1º semestre de 2007.....	60
Tabela 29: Frota de Veículos - 2000 a 2006.....	69
Tabela 30: Frota de veículos registrada em Municípios da RIDE - 2006.....	69
Tabela 31: Acidentes com morte por 10.000 veículos - 2000 a 2006.....	69

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Relação de Regiões Administrativas do Distrito Federal no ano de 2006.....	8
Quadro 2: Relação das Subáreas da Área de Abrangência do PDTU/DF.....	10
Quadro 3: Principais Corredores de Transporte Coletivo do Distrito Federal.....	65

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Área de Abrangência do PDTU/DF.....	7
Figura 2: Regiões Administrativas do Distrito Federal.....	9
Figura 3: Subáreas da Área de Abrangência do PDTU/DF.....	11
Figura 4: Evolução Urbana do Distrito Federal.....	13
Figura 5: Subáreas e Assentamentos Irregulares.....	15
Figura 6: Vetores de Crescimento.....	17
Figura 7: Áreas de Preservação e Conservação do Distrito Federal.....	20
Figura 8: Mapa do sistema metroviário do Distrito Federal.....	39
Figura 9: Terminal intermodal da Asa Sul.....	40
Figura 10: Ponto de ônibus na W3 Sul.....	41
Figura 11: Ponto de ônibus na EPTG.....	41
Figura 12: Veículos (alongado e articulado) do serviço convencional em operação.....	42
Figura 13: Veículo utilizado pelo Serviço de Transporte Público Alternativo – STPA.....	43
Figura 14: Veículo utilizado no Serviço Especial de Vizinhança – “Zebrinha”.....	43
Figura 15: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Sul.....	50
Figura 16: Configuração viária – Valparaíso de Goiás.....	51
Figura 17: Veículo utilizado para o transporte urbano de Valparaíso de Goiás.....	51
Figura 18: Pedestres atravessando a BR-040 para acesso ao ponto de ônibus - Valparaíso de Goiás.....	51
Figura 19: Ponto de ônibus na BR-040 - Valparaíso de Goiás.....	51
Figura 20: Sinalização em Cidade Ocidental: inexistente.....	52
Figura 21: Veículo utilizado para o transporte urbano - Cidade Ocidental.....	52
Figura 22: Ponto do serviço de moto-táxi - Cidade Ocidental.....	52
Figura 23: Abrigo em ponto de ônibus - Cidade Ocidental.....	52
Figura 24: Configuração viária de Luziânia.....	53
Figura 25: Sinalização semafórica em Luziânia.....	53
Figura 26: Terminal Rodoviário de Luziânia.....	53
Figura 27: Abrigo em ponto de ônibus - Luziânia.....	53
Figura 28: Configuração viária de Novo Gama.....	54
Figura 29: Sinalização inexistente em Novo Gama.....	54
Figura 30: Veículo utilizado para o transporte urbano - Novo Gama.....	54
Figura 31: Terminal Rodoviário de Novo Gama.....	54
Figura 32: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Norte.....	57
Figura 33: Terminal Rodoviário de Planaltina de Goiás.....	58
Figura 34: Grande utilização de bicicletas – Planaltina de Goiás.....	58
Figura 35: Grande utilização de bicicletas – Planaltina de Goiás.....	58

Figura 36: Abrigo no ponto de ônibus – Planaltina de Goiás.....	58
Figura 37: Sinalização de trânsito – Formosa .....	59
Figura 38: Detalhe da configuração viária - Formosa .....	59
Figura 39: Detalhe da configuração viária - Formosa .....	59
Figura 40: Terminal Rodoviário de Formosa .....	59
Figura 41: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Oeste .....	62
Figura 42: Ponto de ônibus na BR-070 – Águas Lindas .....	63
Figura 43: Veículo do transporte urbano de Águas Lindas .....	63
Figura 44: Veículo do transporte urbano de Águas Lindas .....	63
Figura 45: “Terminal Rodoviário” de Águas Lindas .....	63
Figura 46: Configuração Viária - Santo Antônio do Descoberto.....	64
Figura 47: Ponto do serviço de moto-táxi - Santo Antônio do Descoberto .....	64
Figura 48: Terminal Rodoviário Central – Santo Antônio do Descoberto .....	64
Figura 49: Novo Terminal Rodoviário – Santo Antônio do Descoberto .....	64
Figura 50: Mapa das Principais Rodovias do Distrito Federal .....	66
Figura 51: Mapa das Principais Vias Urbanas do Distrito Federal .....	68
Figura 52: Pólos Geradores de Tráfego do Entorno da W3 Norte – Parte 1 .....	71
Figura 53: Pólos Geradores de Tráfego do Entorno da W3 Norte – Parte 2 .....	72
Figura 54: Pólos Geradores de Tráfego do Entorno da W3 Sul – Parte 1 .....	73
Figura 55: Pólos Geradores de Tráfego do Entorno da W3 Sul – Parte 2 .....	74

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Níveis de dependência da população do Entorno em relação aos serviços oferecidos no Distrito Federal (%) .....	8
Gráfico 2: Pirâmide etária para o Distrito Federal – Cenário de 2000 .....	27
Gráfico 3: Pirâmide etária para o Entorno do Distrito Federal – Cenário de 2000.....	27
Gráfico 4: Pirâmide etária para o Distrito Federal – Cenário de 2030 .....	28
Gráfico 5: Pirâmide etária para o Entorno do Distrito Federal – Cenário de 2030.....	28
Gráfico 6: Distribuição dos chefes de domicílio no Distrito Federal segundo grupos de idade. ....	28
Gráfico 7: Distribuição por sexo no Distrito Federal em 2004. ....	29
Gráfico 8: Nível de escolaridade no Distrito Federal.....	29
Gráfico 9: Nível de escolaridade no Entorno .....	30
Gráfico 10: Produto Interno Bruto do Distrito Federal por setores da Economia (2005).....	31
Gráfico 11: Perfil Ocupacional da População - 2005. ....	32
Gráfico 12: Comparação do PIB entre as cidades do Entorno .....	33
Gráfico 13: Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros por Unidade da Federação – 2005 (passageiros) .....	46
Gráfico 14: Brasil: Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros, dados operacionais por tipo de serviço 2005 .....	46
Gráfico 15: Linhas semi-urbanas com mais de um milhão de passageiros transportados 2005 .....	47
Gráfico 16: Empresas do serviço semi-urbano, passageiros transportados 2005. ....	47

## 1. INTRODUÇÃO

Este relatório tem como objetivo apresentar a Caracterização Preliminar da Área de Abrangência, relativa à elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU/DF, objeto do contrato n.º 08/2008 - ST.

Neste relatório serão abordados, sucinta e objetivamente, os aspectos urbanísticos, socioeconômicos, demográficos e do sistema de transportes do Distrito Federal e dos oito municípios do Entorno, relevantes para a elaboração do Plano Diretor.

Cabe salientar que este é um relatório preliminar e as informações apresentadas podem ser atualizadas em função da obtenção de dados mais recentes sobre os aspectos acima relacionados.

## 2. ASSENTAMENTOS IRREGULARES DO DISTRITO FEDERAL

Conforme estudos neste item é apresentada a caracterização urbanística e socioeconômica da área de abrangência do PDTU/DF, que considera o Distrito Federal e mais 8 (oito) municípios do Entorno, pertencentes ao Estado de Goiás, a saber: Águas Lindas, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Cidade Ocidental, Valparaíso, Luziânia, Formosa e Planaltina.

Para uma melhor compreensão do Distrito Federal e da área de abrangência do PDTU/DF é necessário que se entenda a região como um aglomerado urbano de características metropolitanas, o qual compreende a periferia do Distrito Federal e os municípios do seu Entorno, que juntos formam a RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno)<sup>1</sup>. Residem nesta região 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.

Nas duas últimas décadas, foram desenvolvidos para o Distrito Federal Planos Diretores de Ordenamento Territorial - PDOTs (1997 e 2007<sup>2</sup>), concebidos como instrumentos de políticas de ordenamento territorial e de desenvolvimento urbano, conforme dispõe a Lei Orgânica do Distrito Federal. Segundo o PDOT/2007, o desenvolvimento integrado com os municípios limítrofes, deverá acontecer e dependerá do desenvolvimento de planos, programas e projetos conjuntos, firmados entre o Distrito Federal e as prefeituras, sendo prioritária a ação sobre as cidades de Águas Lindas, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso, Cidade Ocidental, Planaltina (GO) e sobre a bacia do Ribeirão do Alagado, onde se encontra a cidade de Luziânia. No caso do PDTU/DF, além das cidades citadas pelo PDOT (2007) acrescenta-se à área de abrangência do PDTU/DF a cidade de Formosa.

Na seqüência, discutem-se mais detalhadamente as características de cada componente da área de abrangência.

### 2.1 Organização do Território

O Distrito Federal ocupa uma área de 5.789,16 km<sup>2</sup>, equivalente a 0,06% da superfície do país. O Plano Piloto<sup>3</sup> é, na verdade, 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.

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 (Ministério das Cidades, 2003). Ela é

<sup>1</sup> Por Entorno, se reconhece a parcela da metrópole que se encontra fora dos limites do Distrito Federal, ou seja, são os municípios goianos e mineiros que compõe a RIDE.

<sup>2</sup> O Projeto de Lei Complementar para o PDOT/2007 encontra-se em discussão na Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, e deverá entrar em vigor tão logo seja aprovado e sancionado. Entretanto, para efeitos de elaboração do PDTU/DF, suas diretrizes já devem ser utilizadas.

<sup>3</sup> Área central da cidade, concebida pelo urbanista Lúcio Costa em 1960.

composta por 19 municípios de Goiás, 3 de Minas Gerais e o Distrito Federal com suas 29 RAs, ocupando área de 55,14 mil km<sup>2</sup>.

Os 22 municípios que compõem oficialmente a RIDE são: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Buritis, Cabeceira Grande, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina (GO), Santo Antônio do Descoberto, Unaí, Valparaíso de Goiás e Vila Boa.

- 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, Unaí 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.

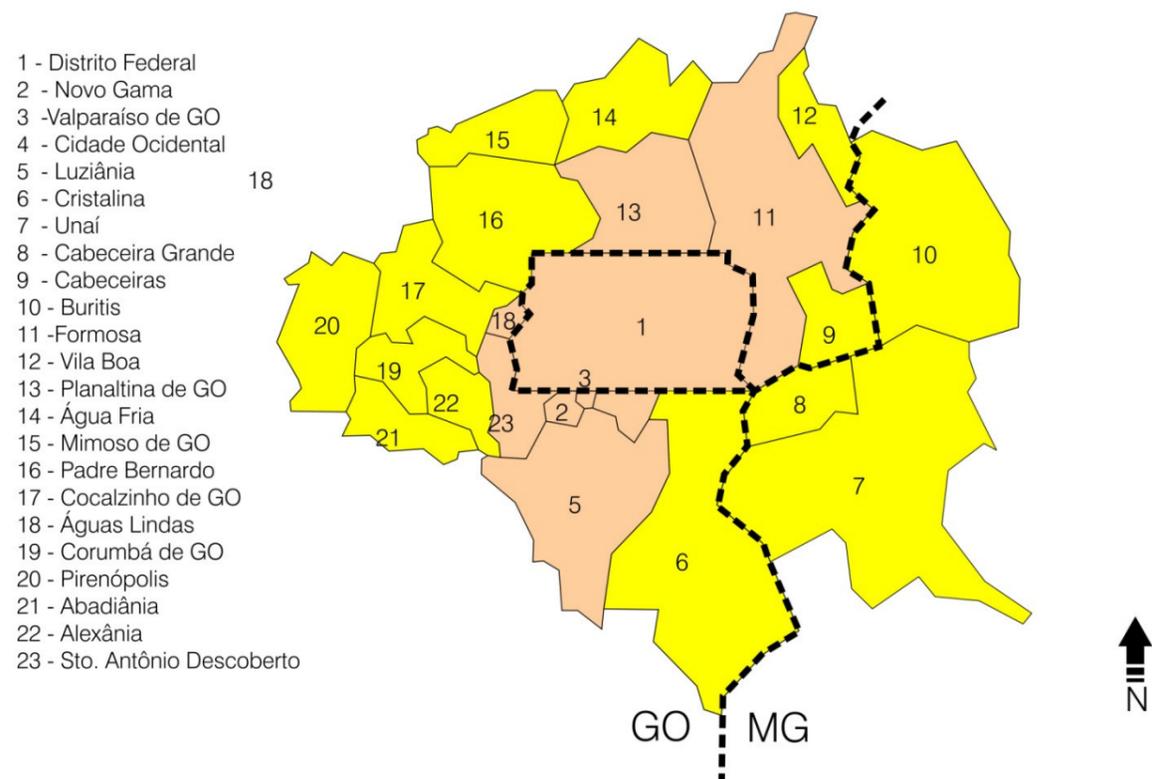
**Tabela 1:** Indicadores Socioeconômicos - Distrito Federal e Municípios da RIDE – 2003/2004

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 – 2003

Conhecer a realidade dos municípios que compõem a RIDE, num contexto de inter-relações de dependência econômica, é fundamental para o planejamento de políticas públicas, não só por parte do Governo do Distrito Federal, como também pelos Governos de Goiás, Minas Gerais e Governo Federal.

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.



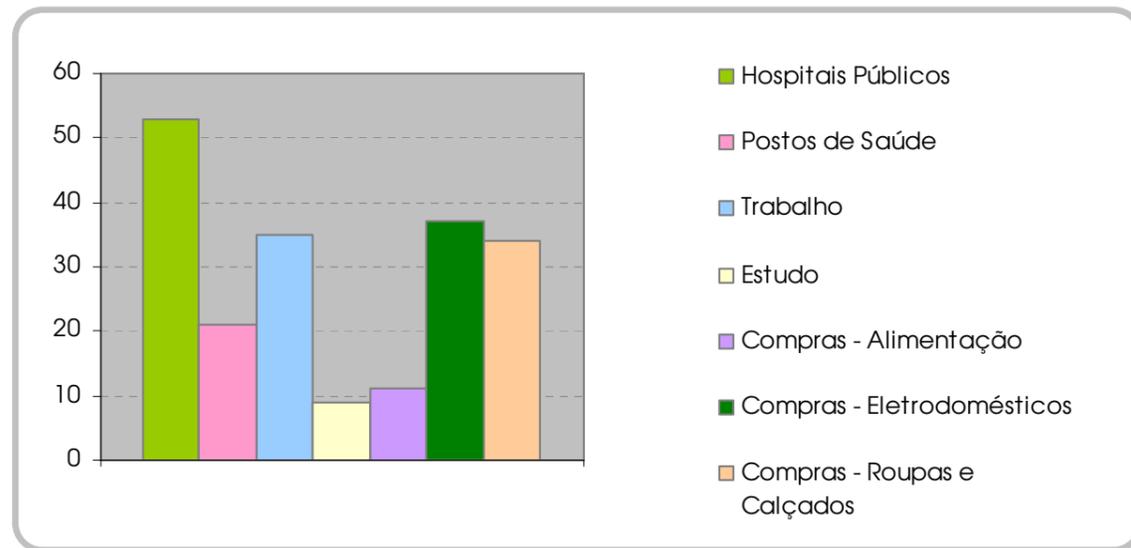
Fonte: Bittencourt, R. B. UnB, 2005.

**Figura 1:** Área de Abrangência do PDTU/DF

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%<sup>4</sup>.

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:

<sup>4</sup> PDOT – Revisão 2007 – Documentos Técnicos



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

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

A Constituição da República Federativa do Brasil institui Brasília como a Capital da República e veda ao seu Distrito Federal a subdivisão em municípios. Assim, o Distrito Federal é dividido em 29 Regiões Administrativas (RA)<sup>5</sup>, as quais não possuem autonomia gerencial, fiscal ou tributária. A relação de RAs é apresentada no Quadro 1.

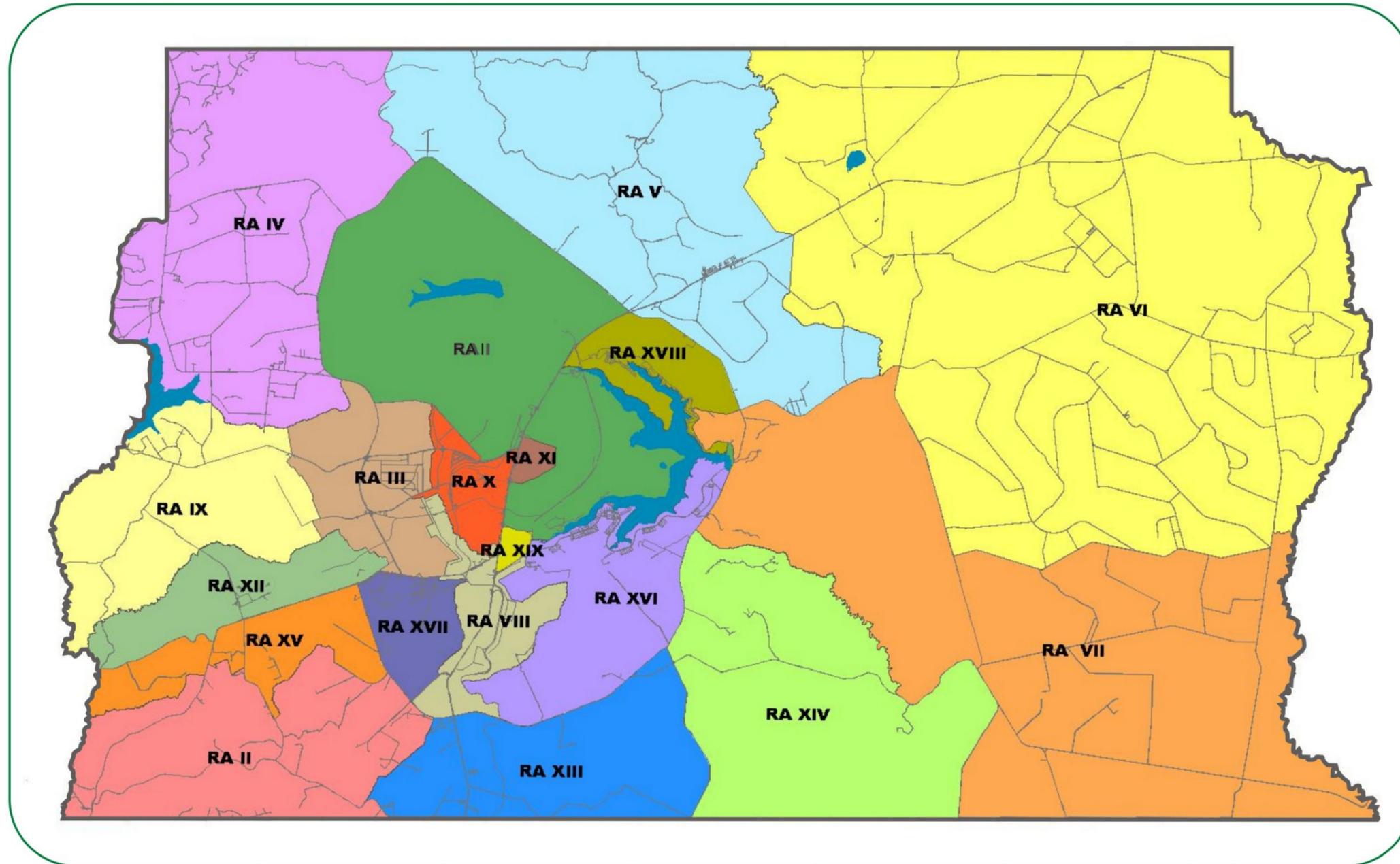
A sua distribuição espacial é representada na Figura 2 pelo mapa oficial da SEDUMA que apresenta apenas as 19 RAs disponíveis para o momento.

**Quadro 1:** Relação de Regiões Administrativas 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 – Guarã	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.  
Disponível em: [http://www.buriti.df.gov.br/autoridades/administracoes\\_subadm.cfm](http://www.buriti.df.gov.br/autoridades/administracoes_subadm.cfm)

<sup>5</sup> Informações oficiais fornecidas pelo site [www.df.gov.br](http://www.df.gov.br).



- REGIÕES ADMINISTRATIVAS:**
- RA I - Brasília
  - RA II - Gama
  - RA III - Taguatinga
  - RA IV - Brazlândia
  - RA V - Sobradinho
  - RA VI - Planaltina
  - RA VII - Paranoá
  - RA VIII - Núcleo Bandeirante
  - RA IX - Ceilândia
  - RA X - Guará
  - RA XI - Cruzeiro
  - RA XII - Samambaia
  - RA XIII - Santa Maria
  - RA XIV - São Sebastião
  - RA XV - Recanto das Emas
  - RA XVI - Lago Sul
  - RA XVII - Riacho Fundo
  - RA XVIII - Lago Norte
  - RA XIX - Candangolândia

Fonte: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SEDUMA

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 Itapuã. Tais RAs ainda não foram delimitadas nos mapas oficiais de RAs.

Também por essa razão, para melhor delimitação da área de abrangência do PDTU/DF, será adotado o conceito de “subáreas”, originalmente definido nos trabalhos de revisão do PDOT 2007<sup>6</sup>. Essas 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.

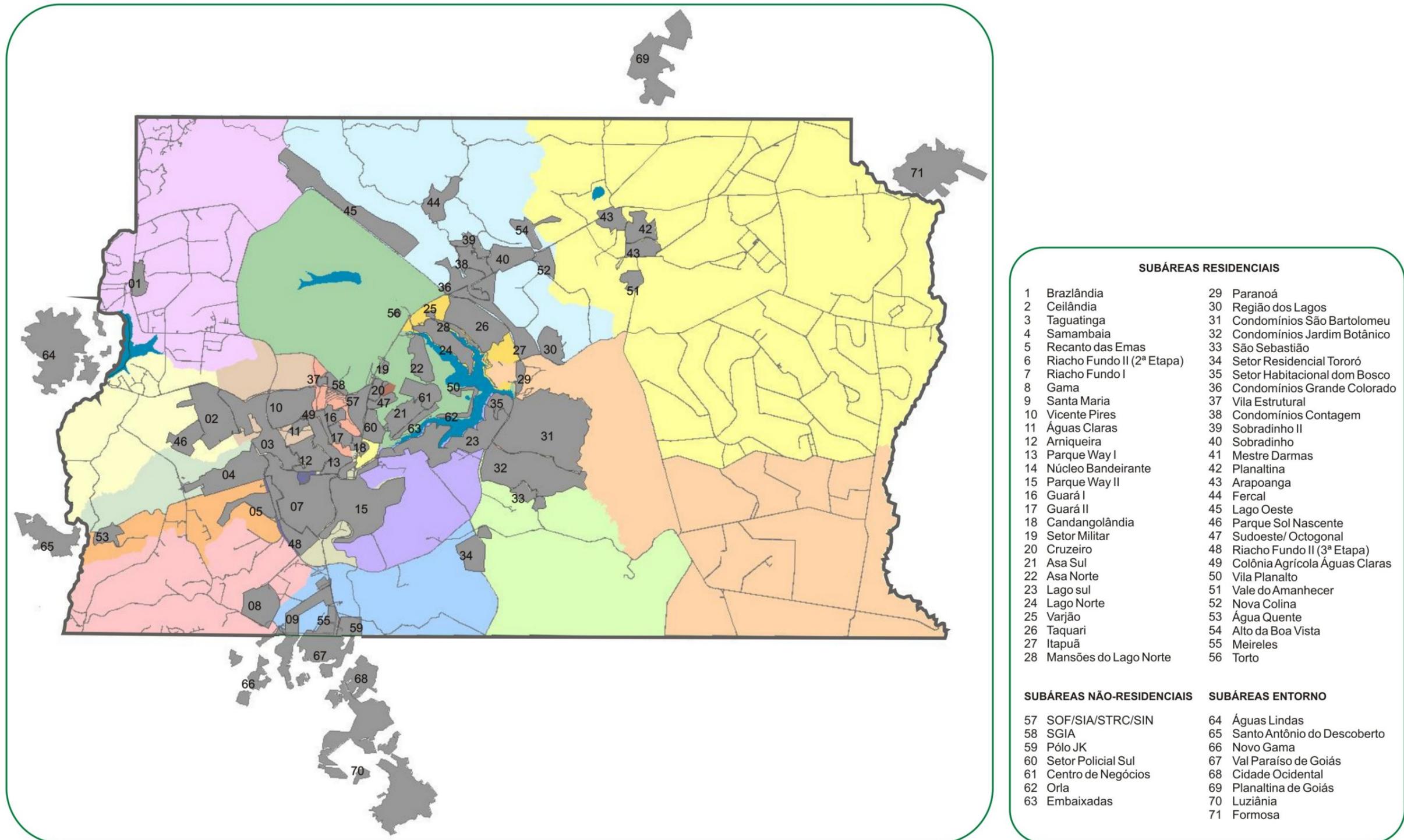
As subáreas não são definidas a partir de nenhum valor de corte, seja de tamanho de população ou área física. Todos os dados baseados nestas subáreas levam em consideração os moradores dos domicílios. Para fins deste estudo serão adotadas 63 subáreas localizadas no Distrito Federal e mais 8 subáreas 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	Condomínios 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	Itapuã	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

<sup>6</sup> O documento Dados de Referência para a Revisão do PDOT (Brasília - DF, abril de 2005. SEDUH/SUPIN), utilizou informações constantes nos Cenários Territoriais e Projeções de População, 2006/1010/2020/2030, elaborados para o Programa Transportes Urbanos do Distrito Federal.



Fonte: Adaptado de Cenários Territoriais e Demográficos do Distrito Federal e Entorno

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

## 2.2 A Estrutura Urbana do Distrito Federal e Entorno

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).

Com o crescimento da população, o território foi sendo ocupado dentro de um modelo planetário, com o Plano Piloto exercendo o papel central e tendo em volta diversos núcleos urbanos dispostos ao longo dos grandes eixos viários isolados por vazios urbanos, o que ocasiona uma subutilização da infraestrutura existente.

A origem dessa configuração está na política de instalação de conjuntos habitacionais e parcelamentos urbanos para o reassentamento de “invasores”, que se instalavam em áreas consideradas inadequadas pelo poder público. Somou-se a isso o surgimento espontâneo de assentamentos urbanos nas imediações do Plano Piloto e de localidades já consolidadas.

Esta concentração tende a diminuir à medida 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 recentes<sup>7</sup>, mas a alteração de estrutura, ainda que diretriz básica para o planejamento urbano e regional, demandará tempo para consolidar-se.

Atualmente, a mancha urbana do Distrito Federal é caracteristicamente mais densa nas porções sul, oeste e sudoeste da área central, seguindo primordialmente os grandes eixos viários que interligam o Distrito Federal às principais cidades do sul/sudeste, como Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo e à Goiânia (respectivamente pelas estradas federais BR 040/050 e BR 060). A Figura 4 apresenta a evolução do crescimento urbano no Distrito Federal, onde se pode verificar o adensamento mais ao sul e a oeste do território.

É nas direções Oeste e Sul que se encontram os núcleos urbanos mais populosos e densos do Distrito Federal, formados por Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Riacho Fundo I e II e Recanto das Emas. Estes núcleos constituem a centralidade mais importante depois do Plano Piloto. Trata-se de uma tendência de concentração que se reflete também no seu exterior, uma vez que nas mesmas direções encontram-se, contíguos à divisa do Distrito Federal, as áreas urbanas dos municípios de Águas Lindas, Luziânia, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso, Cidade Ocidental que, juntas, segundo a contagem populacional IBGE/2007, somavam uma população superior a 600 mil habitantes.

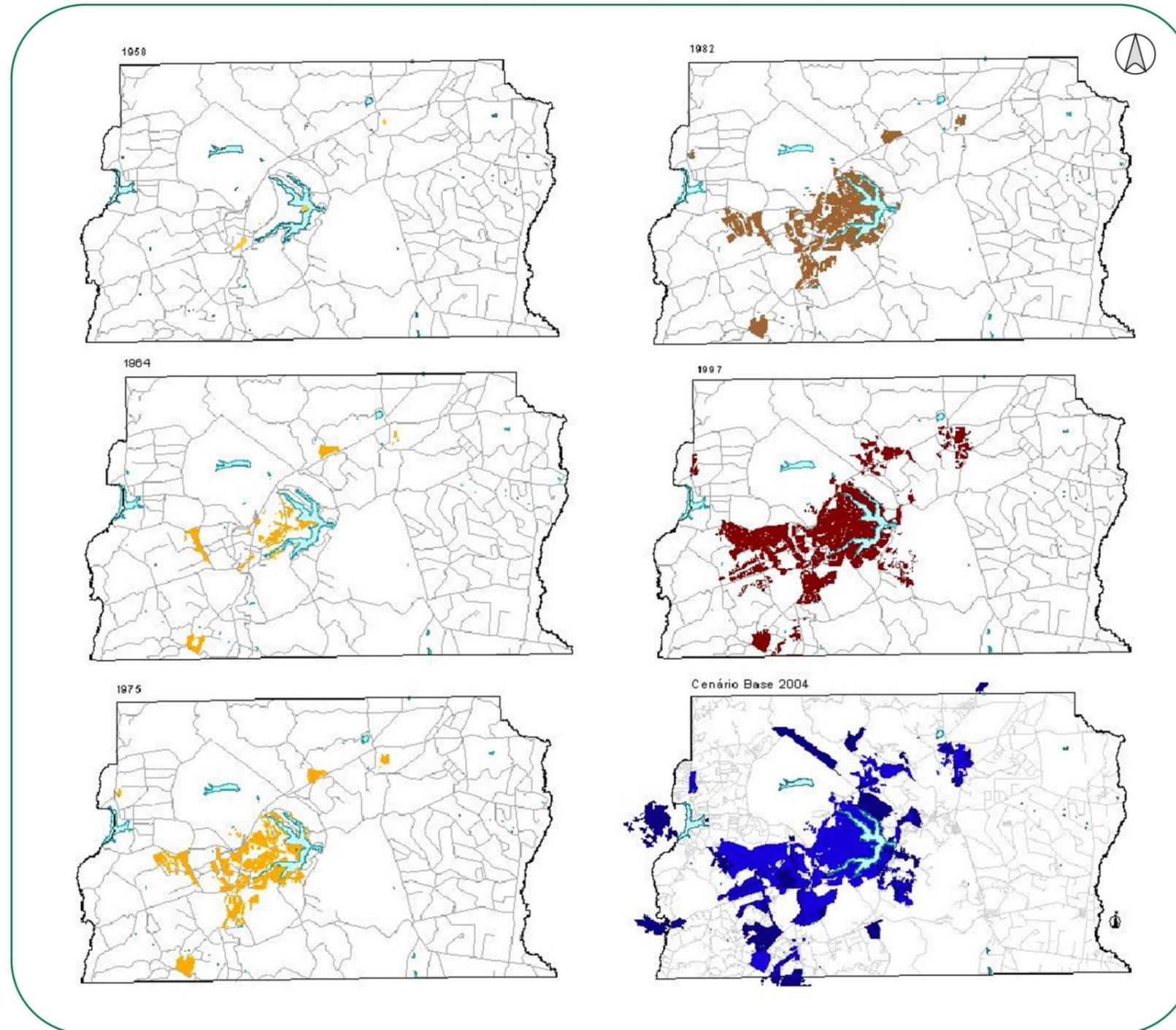
O segundo conjunto urbano mais populoso é aquele formado pelas subáreas mais próximas ao Plano Piloto como Cruzeiro, Guará, Núcleo Bandeirante, Candangolândia e Lagos Sul e Norte. Este conjunto apresenta muitos vazios urbanos devido à presença do

Lago Paranoá e de diversas unidades de conservação ambiental, além da área tombada do Plano Piloto. Apresenta também a população de renda mais alta do Distrito Federal e as maiores oportunidades de emprego.

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.

Os núcleos urbanos de Planaltina, Sobradinho e os assentamentos ali implantados, quase todos de maneira irregular e na direção nordeste do Plano Piloto, também têm apresentado elevadas taxas de crescimento. Segundo dados do censo demográfico de 2000, estas duas RAs juntas representavam 13,45% da população do Distrito Federal, tendo apresentado um crescimento anual, entre 1996 e 2000, da ordem de 6,12% ao ano. Nesta direção, seguindo pela BR 010 e DF 128, alcança-se a cidade goiana de Planaltina, que em 2007 totalizava cerca de 76.376 mil pessoas. Seguindo pela BR 020 chega-se à cidade de Formosa com 90.212 habitantes.

<sup>7</sup> Documentos Técnicos PDOT, 2007; Cenários Territoriais e Demográficos do Distrito Federal e Entorno, 2004; Brasília e sua Região Polarizada, CODEPLAN, 2003.



Fonte: Cenários Territoriais e Demográficos do Distrito Federal e Entorno

Figura 4: Evolução Urbana do Distrito Federal

### 2.3 Histórico da ocupação do Território

A concepção original de Brasília não considerou devidamente os seus processos futuros de expansão urbana e regional. A vocação de Brasília em incentivar e direcionar o crescimento do interior do Brasil e compensar o secular desenvolvimento do sudeste não foi contemplado em seu plano original, sendo desconsiderada a sociedade que se desenvolvia na época, a qual impunha novas condições às cidades como crescimento acelerado, fluxos migratórios e êxodo rural. Esta aparente falta de planejamento da expansão urbana contrasta com aquela estratégia de desenvolver o sertão que movia os idealizadores de Brasília.

Observando-se o processo de ocupação do território na área de abrangência do PDTU/DF, num primeiro momento ocorre a implantação da cidade como base física, com a instalação da Praça dos Três Poderes, boa parte da Asa Sul e inicia-se a Asa Norte. À época inúmeras ocupações populares, compostas por barracos de madeira em áreas invadidas próximas ao Plano Piloto, 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 Guará é construído e a Asa Norte começa a ser ocupada. Nota-se a execução de obras viárias de porte principalmente no Plano Piloto.

Entre os anos de 1980 e 2004 ocorre a criação de diversas localidades urbanas como o Riacho Fundo I e II, Paranoá, Recanto das Emas entre outras. Implantou-se ainda o setor Sudoeste, uma área para a classe média alta. Destaca-se nesta fase a flexibilização da legislação urbanística permitindo o reparcelamento de terrenos de chácaras e de mansões (10.000 e 20.000 metros quadrados), o que veio aumentando, muito lentamente, a densidade residencial bruta em algumas áreas urbanas do Distrito Federal. A partir do ano 2000 nota-se a execução de obras viárias de grande porte que interferem na estrutura urbana. Tem início a implantação do Metrô que, partindo da rodoviária (centro de Brasília), atinge as localidades do Guará, 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 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 Brasília serviram de apoio para a construção da cidade, outros surgiram do desmembramento do território destes 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. Esta região, provavelmente,

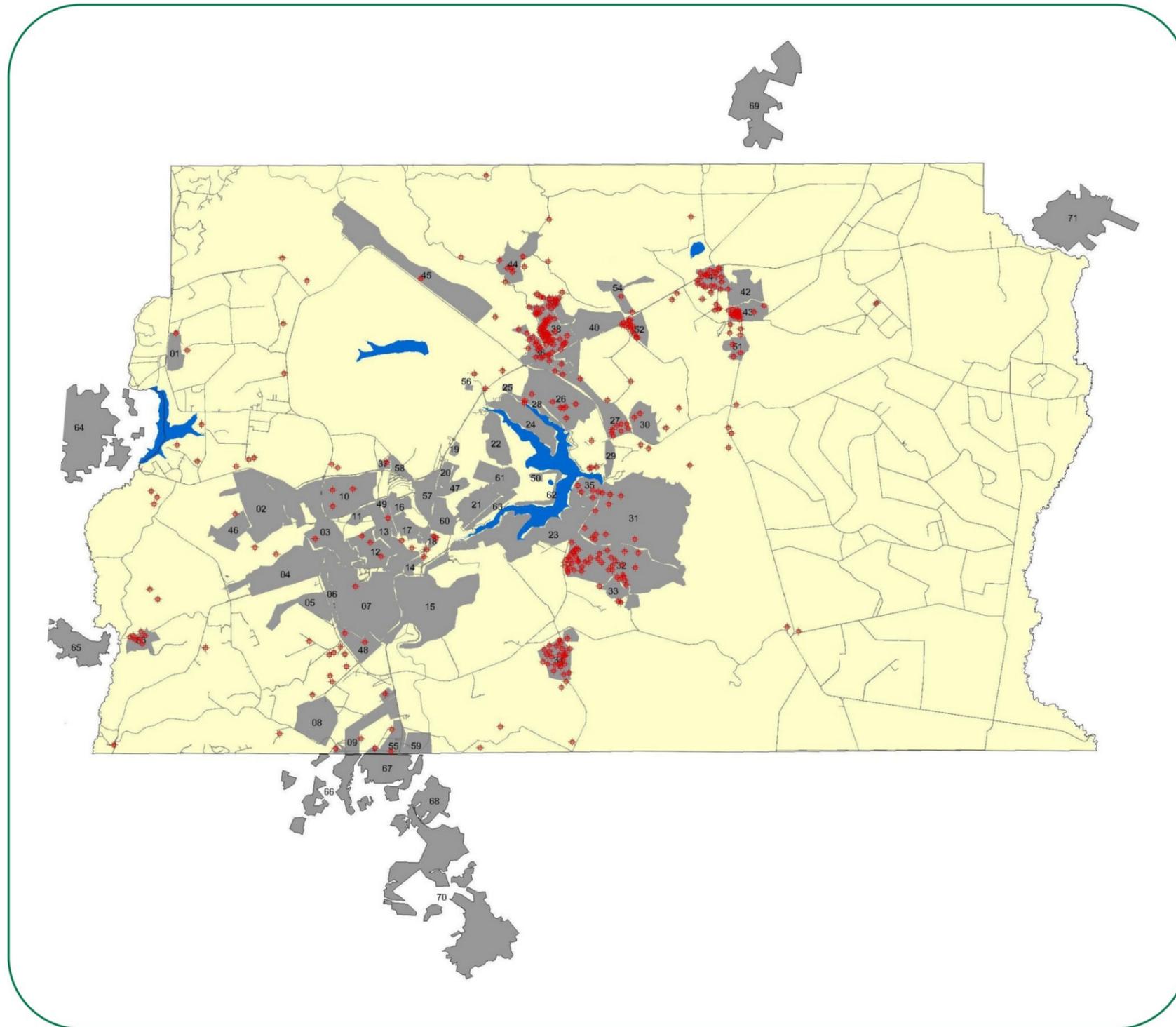
atingiu maior intensidade no processo de loteamento pela existência de rodovias que interligam Brasília às principais capitais do Brasil.

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 desequipado. Os primeiros eram financiados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e contavam com a infraestrutura necessária. Os principais empreendimentos dessa natureza surgiram na região do Entorno sul de Brasília, transformando-se na Cidade Ocidental, Valparaíso e Novo Gama, todos implantados no período entre 1970 e 1980.

Dentro do Distrito Federal, um movimento se inicia no ano de 1970 e se consolida no pós 1985, paralelamente à criação de três cidades satélites: Samambaia, Paranoá e Santa Maria. Nessa época proliferaram os assentamentos privados clandestinos horizontais voltados às mais diversas faixas de renda. Estes 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 rural<sup>8</sup>. Muitas vezes estes 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, como pode ser observado na Figura 5.

Paradoxalmente, nos tempos atuais a proliferação de assentamentos irregulares tem contribuído para a inversão da concentração de serviços e empregos no Plano Piloto, uma vez que fortalece centralidades alternativas em áreas intersticiais de assentamentos consolidados. O fortalecimento dessas centralidades vem conformando novos vetores de crescimento urbano.

<sup>8</sup> IPEA/UnB/UFRJ, 2001: 56.



**SUBÁREAS RESIDENCIAIS**

- |                               |                                  |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 1 Brazlândia                  | 31 Condomínios São Bartolomeu    |
| 2 Ceilândia                   | 32 Condomínios Jardim Botânico   |
| 3 Taguatinga                  | 33 São Sebastião                 |
| 4 Samambaia                   | 34 Setor Residencial Tororó      |
| 5 Recanto das Emas            | 35 Setor Habitacional Dom Bosco  |
| 6 Riacho Fundo II (2a. Etapa) | 36 Condomínios Grande Colorado   |
| 7 Riacho Fundo I              | 37 Vila Estrutural               |
| 8 Gama                        | 38 Condomínios Contagem          |
| 9 Santa Maria                 | 39 Sobradinho II                 |
| 10 Vicente Pires              | 40 Sobradinho                    |
| 11 Águas Claras               | 41 Mestre Darmas                 |
| 12 Arniqueira                 | 42 Planaltina                    |
| 13 Park Way 1                 | 43 Arapoanga                     |
| 14 Núcleo Bandeirante         | 44 Fercal                        |
| 15 Park Way 2                 | 45 Lago Oeste                    |
| 16 Guarã I                    | 46 Parque Sol Nascente           |
| 17 Guarã II                   | 47 Sudoeste/Octogonal            |
| 18 Candangolândia             | 48 Riacho Fundo II (3a. Etapa)   |
| 19 Setor Militar              | 49 Colônia Agrícola Águas Claras |
| 20 Cruzeiro                   | 50 Vila Planalto                 |
| 21 Asa Sul                    | 51 Vale do Amanhecer             |
| 22 Asa Norte                  | 52 Nova Colina                   |
| 23 Lago Sul                   | 53 Água Quente                   |
| 24 Lago Norte                 | 54 Alto da Boa Vista             |
| 25 Varjão                     | 55 Meireles                      |
| 26 Taquari                    | 56 Torto                         |
| 27 Itapuã                     |                                  |
| 28 Mansões do Lago Norte      |                                  |
| 29 Paranoá                    |                                  |
| 30 Região dos Lagos           |                                  |

**SUBÁREAS NÃO-RESIDENCIAIS      SUBÁREAS ENTORNO**

- |                       |                                |
|-----------------------|--------------------------------|
| 57 SOF/SIA/STRC/SIN   | 64 Águas Lindas                |
| 58 SCIA               | 65 Santo Antônio do Descoberto |
| 59 Pólo JK            | 66 Novo Gama                   |
| 60 Setor Policial Sul | 67 Valparaíso de Goiás         |
| 61 Centro de Negócios | 68 Cidade Ocidental            |
| 62 Orla               | 69 Planaltina de Goiás         |
| 63 Embaixadas         | 70 Luziânia                    |
|                       | 71 Formosa                     |

- Assentamentos Irregulares
- Subáreas
- Território do DF

Fonte: Secretaria de Estado e Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SEDUMA

Figura 5: Subáreas e Assentamentos Irregulares

## 2.4 Vetores de Crescimento

Com base na evolução dos dados de população de cada um dos núcleos urbanos da RIDE, no número de viagens metropolitanas, em observações das dinâmicas de ocupação urbana do Distrito Federal e Entorno e no trabalho editado pelo IPEA/UNB/UFRJ<sup>9</sup>, é possível a identificação de quatro vetores de expansão em Brasília. Três deles partem do pólo primaz, o Plano Piloto, 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 PDOT, de 1992, segue, a partir do Plano Piloto, 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 reafirmado<sup>10</sup> 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 de Brasília, 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. Esse 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 do Plano Piloto, 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.

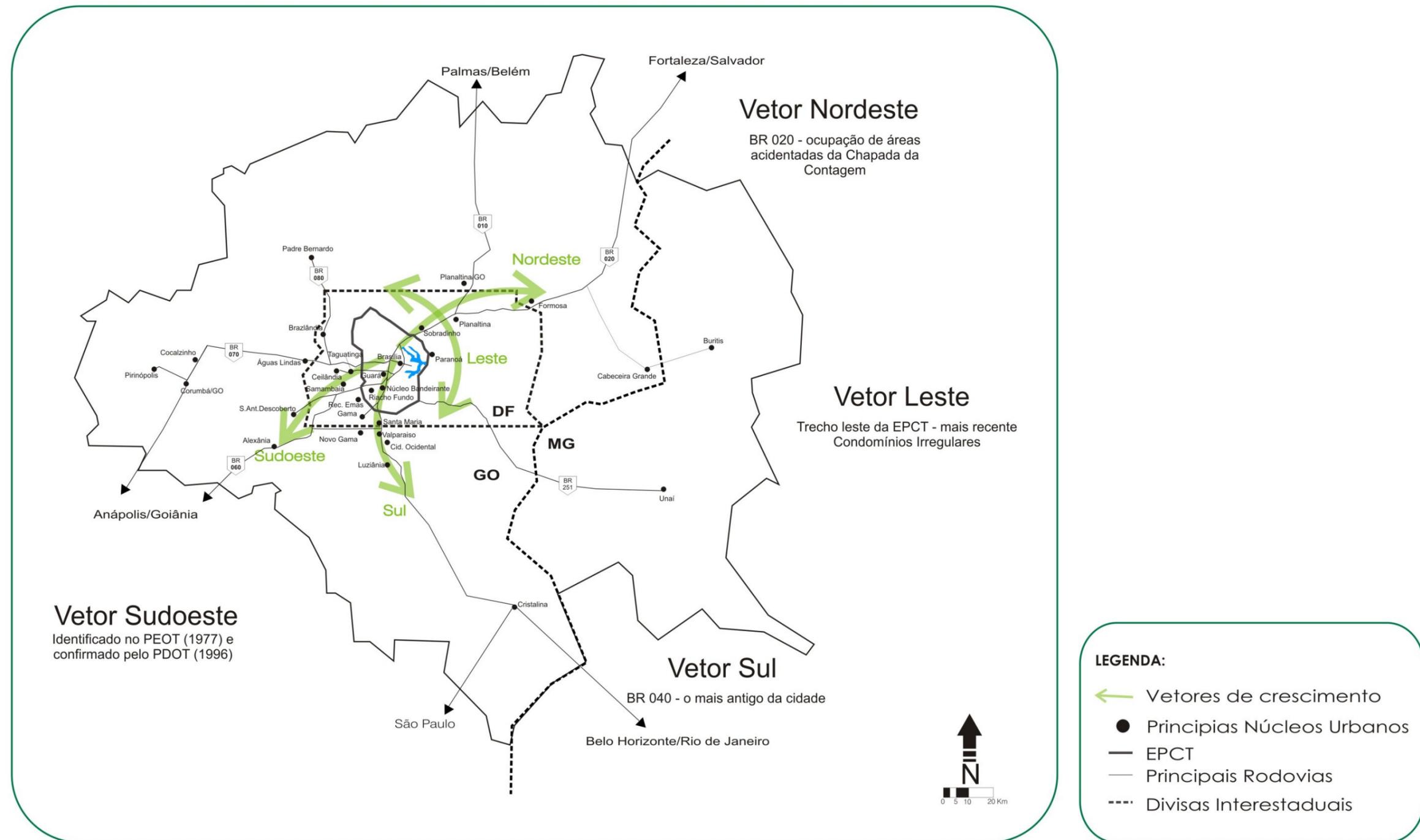
O alto preço da terra é a razão maior para que os especuladores e agentes do mercado imobiliário visem áreas do quarto vetor de expansão do aglomerado de Brasília. Chamado aqui de Vetor Leste, tem caráter mais rarefeito e o arco leste da EPCT (Estrada Parque Contorno) como eixo preferencial, se estendendo 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 com rodovia BR 251, que liga Brasília ao município mineiro de Unai,

integrante da RIDE e possuem 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.

<sup>9</sup> Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana: Brasília e Rio de Janeiro, da Série Gestão do Uso Solo e Disfunções do Crescimento Urbano, 2001.

<sup>10</sup> Este vetor de crescimento foi proposto no PEOT (Plano Estrutural de Ordenamento Territorial do Distrito Federal, 1975/1978), reafirmado nos PDOTs (1997 e 2007).



Fonte: Batista, Dissertação de Mestrado, UnB, 2005.

Figura 6: Vetores de Crescimento

### 3. ASPECTOS CONSERVACIONISTAS NA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PDTU/DF

No espaço territorial do Distrito Federal existem 27 Unidades de Conservação (UC) legalmente instituídas. Destas, 9 são de Proteção Integral<sup>11</sup> (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 18 são de Uso Sustentável<sup>12</sup>. Do total de UCs no Distrito Federal, 15 estão sob administração do GDF (IBRAM – Instituto Brasília Ambiental) e 11 sob a administração de outros órgãos, como o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, a Universidade de Brasília (UnB), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) ou de particulares.

Foi criado em 2007 o **Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos – o Brasília Ambiental (Ibram)**, órgão executivo da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA). Com a criação do Instituto fica a SEDUMA responsável pelas políticas públicas para o setor, enquanto a execução ficará a cargo da nova estrutura. O Instituto tem, entre outras funções, a de monitorar os níveis de poluição e contaminação do solo, das águas, do ar, além do cuidado com as questões envolvendo poluição visual e sonora, educação ambiental, criação e administração de área de proteção e, ainda, estabelecimento de normas relativas ao manejo e uso de recursos naturais. O Ibram tem competência para executar a Política Ambiental do Distrito Federal, instituída pela Lei 041/89, que define o Licenciamento de Atividades Potencialmente Poluidoras e/ou Degradoras como um dos instrumentos de gestão ambiental. A Lei nº. 41, de 13 de setembro de 1989, que dispõe sobre a Política Ambiental do Distrito Federal, estabelecem em seu artigo 16 que a construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os empreendimentos capazes sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento do Ibram.

O **Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade** é o mais novo órgão ambiental do governo brasileiro. Foi criado pela lei 11.156, de 28 de agosto de 2007. É uma autarquia vinculada ao Ministério do Meio Ambiente e integra o Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama). A sua principal missão institucional é administrar as unidades de conservação (UCs) federais. Nesse sentido, cabe ao instituto executar as ações da política nacional de unidades de conservação, podendo propor, implantar, gerir, proteger, fiscalizar e monitorar as UCs instituídas pela União. O instituto tem também a função de executar as políticas de uso sustentável dos recursos naturais renováveis e de apoio ao extrativismo e às populações tradicionais nas unidades de conservação federais de uso sustentável. As suas outras missões institucionais são fomentar e executar programas de pesquisa, proteção, preservação e conservação da biodiversidade e exercer o poder de polícia ambiental para a proteção das unidades de conservação federais.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> Unidades de Uso Sustentável – objetiva compatibilizar a conservação da natureza com o uso direto, porém sustentável dos seus recursos naturais. Fazem parte desse grupo as seguintes categorias: Área de Proteção Ambiental; Área de Relevante Interesse Ecológico; Floresta Nacional; Reserva Extrativista; Reserva de Fauna; Reserva de Desenvolvimento Sustentável; e Reserva Particular do Patrimônio Natural.

Até 2002, aproximadamente 42% da área do Distrito Federal encontrava-se protegida por alguma modalidade de UC, seja federal ou distrital. Com a criação da Área de Proteção Ambiental – APA do Planalto Central, que engloba, ainda, 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.

Além das unidades de conservação previstas no Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) – Lei nº 9.985 de 2000 -, o Distrito Federal criou a categoria de Parque de Uso Múltiplo com objetivos ecológicos e de lazer. São 64 Parques espalhados por todas as Regiões Administrativas. A criação e a implantação dos parques visam combinar a conservação dos ecossistemas naturais com a disponibilidade do acesso dessas áreas à população local.

Grande parte do território do Distrito Federal possui, ainda, o título de Reserva da Biosfera do Cerrado Fase I, fornecido pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) as áreas consideradas patrimônio natural da humanidade devido a relevantes características naturais e sociais.

A Reserva da Biosfera do Cerrado – RBC, criada pela Lei nº 742 de 28 de julho de 1994, é uma das três reservas de biosfera situadas em território brasileiro. Ela é composta pelas zonas núcleo, de transição e tampão. Constituem as zonas núcleo: o Parque Nacional de Brasília, a Estação Ecológica de Águas Emendadas, a Área de Proteção Ambiental APA do Gama e Cabeça de Veado, que inclui o Jardim Botânico de Brasília, a Estação Ecológica do Jardim Botânico de Brasília, a Reserva Ecológica do IBGE e a Fazenda Água Limpa da Universidade de Brasília. Em torno dessas, funcionando como um anel protetor, situam-se as Zonas Tampão e as Zonas de Transição constituídas pelas APAs das Bacias do Rio São Bartolomeu, do Rio do Descoberto, do Gama e Cabeça-de-Veado e a APA de Cafuringa. A RBC Fase I ocupa uma área de 226.000 ha, representando 40% do território do Distrito Federal.

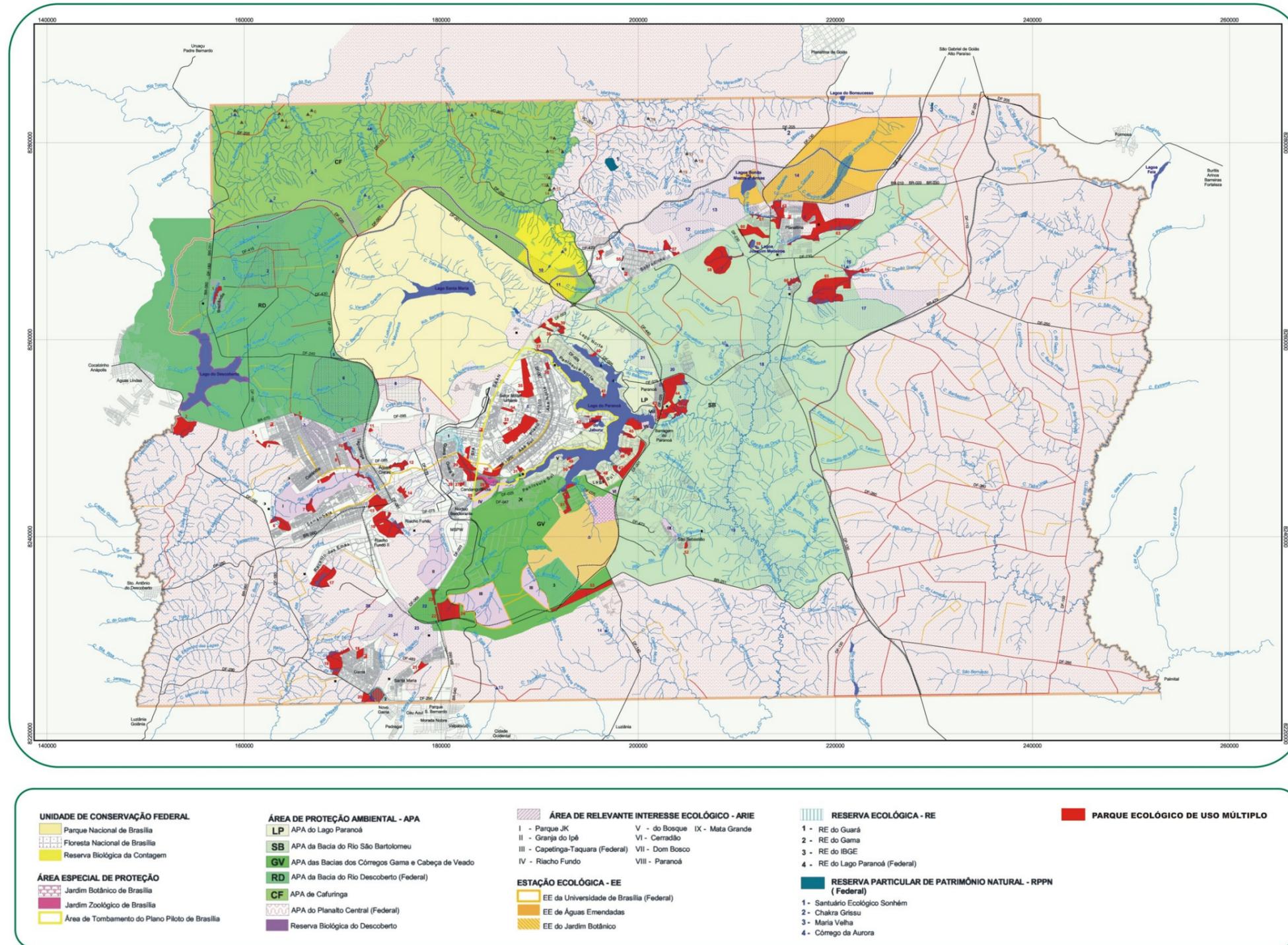
Não são consideradas formalmente como UCs, embora apresentem características semelhantes às UCs de uso sustentável, as Áreas de Proteção de Mananciais (APMs) que são destinadas à conservação, recuperação e manejo das bacias hidrográficas à montante dos pontos de captação de água da Companhia de Saneamento 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 IPHAN (Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Trata-se de uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Cultura, responsável por preservar a diversidade das contribuições dos diferentes elementos que compõem a sociedade brasileira e seus ecossistemas. Esta responsabilidade implica em preservar, divulgar e fiscalizar os bens culturais brasileiros, bem como assegurar a permanência e usufruto desses bens para a atual e as futuras gerações.

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



Fonte: Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do DF – SEMARH. 2006

Figura 7: Áreas de Preservação e Conservação do Distrito Federal

#### 4. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PDTU/DF

Este item apresenta a caracterização demográfica do Distrito Federal e dos 8 municípios do Entorno considerados dentro da área de abrangência. Serão abordados os seguintes aspectos: população, fluxos migratórios, densidade demográfica, faixa etária e escolaridade.

##### 4.1 População e População por Domicílio

A seguir serão apresentados dados referentes às populações do Distrito Federal e dos municípios do Entorno.

###### 4.1.1 Distrito Federal

Conforme descrito, no âmbito do PDTU/DF, o Distrito Federal será analisado pela divisão em subáreas, como forma de se obter uma melhor compreensão da sua realidade urbanística. As subáreas mais populosas do Distrito Federal, em 2004, eram Ceilândia, Taguatinga, Samambaia e o Gama respectivamente.

Inicialmente são apresentados os dados relativos à população e à taxa de crescimento. Foram utilizados os dados do Censo de 2000 (IBGE) e a projeção para 2004 segundo os Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno<sup>13</sup>.

**Tabela 2:** População urbana, por localidades.

	Subáreas	Censo 2000	Projeção	TCA*
1	Brazlândia	40.549	48.659	5%
<b>2</b>	<b>Ceilândia</b>	<b>334.314</b>	<b>337.657</b>	<b>0%</b>
<b>3</b>	<b>Taguatinga</b>	<b>215.680</b>	<b>219.175</b>	<b>0%</b>
<b>4</b>	<b>Samambaia</b>	<b>160.903</b>	<b>167.547</b>	<b>1%</b>
5	Recanto das Emas	89.419	104.608	4%
6	Riacho Fundo II (2ª. Etapa)	16.796	22.675	8%
7	Riacho Fundo I	21.138	27.186	7%
<b>8</b>	<b>Gama</b>	<b>119.512</b>	<b>125.488</b>	<b>1%</b>
9	Santa Maria	96.779	106.741	3%
10	Vicente Pires	16.560	22.687	8%
11	Águas Claras	3.878	19.317	49%
12	Arniqueira	4.922	6.743	8%
13	Park Way 1	4.386	5.828	7%
14	Núcleo Bandeirante	20.290	23.147	3%
15	Park Way 2	8.454	9.435	3%
16	Guará I	42.754	44.604	1%
17	Guará II	54.020	57.629	2%

<sup>13</sup> Como para o Distrito Federal é vedada a divisão em Municípios, o IBGE não considerou o DF e suas cidades para a contagem populacional de 2007. Um dos objetivos do PDTU/DF é forçar políticas de transporte com base nas taxas de crescimento populacional das subáreas e municípios da área de abrangência.

Subáreas	Censo 2000	Projeção	TCA*
18 Candangolândia	14.395	14.947	1%
19 Setor Militar	4.274	4.866	3%
20 Cruzeiro	32.200	32.200	0%
21 Asa Sul	86.631	86.631	0%
22 Asa Norte	94.710	104.181	2%
23 Lago Sul	25.579	25.579	0%
24 Lago Norte	19.489	20.264	1%
25 Varjão	5.758	7.356	6%
26 Taquari	2.325	3.083	7%
27 Itapuã	2.050	35.000	103%
28 Mansões do Lago Norte	525	669	6%
29 Paranoá	43.482	44.017	0%
30 Região dos Lagos	2.469	5.000	19%
31 Condomínios Jardim Botânico	3.015	5.838	18%
32 Condomínios São Bartolomeu	9.037	16.522	16%
33 São Sebastião	49.543	70.304	9%
34 Setor Residencial Tororó	1.477	2.000	8%
35 Setor Habitacional Dom Bosco	1.581	1.774	3%
36 Condomínios Grande Colorado	12.111	15.776	7%
37 Vila Estrutural	10.482	12.109	4%
38 Condomínios Contagem	5.616	7.316	7%
39 Sobradinho II	34.663	40.270	4%
40 Sobradinho	51.012	53.563	1%
41 Mestre D'Armas	25.362	31.703	6%
42 Planaltina	68.760	71.510	1%
43 Arapoanga	24.662	36.993	11%
44 Fercal	5.359	6.226	4%
45 Lago Oeste	2.508	3.210	6%
46 Parque Sol Nascente	4.156	4.156	0%
47 Sudoeste/Octogonal	31.406	39.838	6%
48 Riacho Fundo II (3ª. Etapa)	1.813	2.448	8%
49 Colônia Agrícola Águas Claras	901	919	1%
50 Vila Planalto	7.544	8.487	3%
51 Vale do Amanhecer	9.922	10.120	1%
52 Nova Colina	2.641	3.440	7%
53 Água Quente	1.940	3.040	12%
54 Alto da Boa Vista	3.911	5.095	7%
55 Meireles	687	1.000	10%
56 Torto	2.903	3.662	6%
- Rural	93.893	91.814	-1%
<b>Total Distrito Federal</b>	<b>2.051.146</b>	<b>2.282.052</b>	<b>3%</b>

\* TCA= Taxa de Crescimento Anual.

Fonte: Contagem da População 1996 e Censo Demográfico 2000, IBGE, em Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno (2004).

Quanto ao crescimento populacional, observa-se que as subáreas Águas Claras, região dos Lagos, Condomínios Jardim Botânico e São Bartolomeu, Arapoanga, Água Quente e Meireles possuem as maiores taxas de crescimento no período. A subárea de Itapuã cresceu aproximadamente 103% entre 2000 e 2004.

A expectativa de crescimento populacional para os anos posteriores a 2004 será observada a partir da atualização dos Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno, conforme previsto nas atividades do PDTU/DF constantes no Relatório de Planejamento.

O número de habitantes por domicílios é uma variável calculada pelo quociente da população pelo número de domicílios por subárea (Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno - 2004), sendo apresentados na Tabela 3.

Tabela 3: Domicílios por localidades - 2004.

Subáreas	Hab/Domicílios	Domicílios
1 Brazlândia	3,65	13.344
2 Ceilândia	3,43	98.377
3 Taguatinga	3,19	68.751
4 Samambaia	3,60	46.593
5 Recanto das Emas	3,62	28.865
6 Riacho Fundo II (2ª. Etapa)	3,39	6.688
7 Riacho Fundo I	3,48	7.817
8 Gama	3,44	36.519
9 Santa Maria	3,75	28.457
10 Vicente Pires	3,01	7.529
<b>11 Águas Claras</b>	<b>1,70</b>	<b>11363</b>
12 Arniqueira	3,05	2208
13 Park Way 1	3,34	1.745
14 Núcleo Bandeirante	2,93	7.896
15 Park Way 2	3,11	3.035
16 Guará I	3,00	14.870
17 Guará II	3,35	17.187
18 Candangolândia	3,60	4147
19 Setor Militar	3,34	1458
20 Cruzeiro	3,20	10.062
21 Asa Sul	2,74	31574
22 Asa Norte	2,50	41711
23 Lago Sul	3,57	7160
<b>24 Lago Norte</b>	<b>3,81</b>	<b>5.314</b>
25 Varjão	3,46	2.127
26 Taquari	2,03	1.521
27 Itapuã	3,08	11.348
28 Mansões do Lago Norte	2,51	267

Subáreas	Hab/Domicílios	Domicílios
29 Paranoá	3,54	12.424
30 Região dos Lagos	2,20	2.275
31 Condomínios Jardim Botânico	2,42	2.411
32 Condomínios São Bartolomeu	2,61	6.336
33 São Sebastião	3,29	21.368
34 Setor Residencial Tororó	2,43	822
35 Setor Habitacional Dom Bosco	2,49	713
36 Condomínios Grande Colorado	2,91	5.418
37 Vila Estrutural	2,89	4.192
38 Condomínios Contagem	3,23	2.268
39 Sobradinho II	3,65	11.041
40 Sobradinho	3,33	16.080
41 Mestre D'Armas	3,40	9.333
42 Planaltina	3,52	20.301
43 Arapoanga	3,33	11.094
44 Fercal	3,38	1.841
45 Lago Oeste	2,06	1.560
46 Parque Sol Nascente	3,07	1.354
47 Sudoeste/Octogonal	2,30	17.337
48 Riacho Fundo II (3a. Etapa)	3,21	763
49 Colônia Agrícola Águas Claras	3,40	270
50 Vila Planalto	3,17	2.676
51 Vale do Amanhecer	2,69	3.763
52 Nova Colina	2,97	1.159
53 Água Quente	3,02	1.007
54 Alto da Boa Vista	2,93	1.737
55 Meireles	2,41	415
<b>56 Torto</b>	<b>3,81</b>	<b>961</b>
- Rural	2,84	32.341
<b>Total Distrito Federal</b>	<b>3,10</b>	<b>741.648</b>

Fonte: Contagem da População 1996 e Censo Demográfico 2000, IBGE, em Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e do Entorno 2004.

A média no Distrito Federal é de 3,10 hab/dom, valor abaixo do observado no Lago Norte e Torto (3,81) e da média nacional (3,4), entretanto, é um valor maior que o encontrado em Águas Claras (1,7).

#### 4.1.2 Municípios do Entorno

Neste item são apresentados os dados populacionais da área do Entorno, observando que 5 deles foram criados após a década de 1980.

Luziânia, Formosa e Planaltina de Goiás são municípios que têm sua formação no século XVII. Na década de 1980, Santo Antônio do Descoberto foi desmembrado de Luziânia. Na década de 1990, foi criado o município de Cidade Ocidental, também

desmembrado de Luziânia. Após 1996 foram criadas as cidades de Águas Lindas, desmembrada de Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama e Valparaíso de Goiás desmembrados do município de Luziânia.

A Tabela 4 apresenta a população dos 8 municípios da área de estudo do PDTU/DF, aqui também compreendidos como subáreas, 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 4:** População e Taxa de Crescimento Anual para as Cidades do Entorno

Cidades	Censo 2000	Projeção 2004	TCA 2000/2004	Contagem Populacional 2007
64 Águas Lindas de Goiás	105.746	149.598	9,261	131.884
65 Santo Ant. do Descoberto	51.897	70.707	8,217	55.621
66 Novo Gama	74.380	89.694	4,896	83.599
67 Valparaíso de Goiás	94.856	115.032	5,047	114.450
68 Cidade Ocidental	40.377	46.209	3,505	48.589
69 Planaltina de Goiás	73.718	90.914	5,499	76.376
70 Luziânia(1)	141.082	173.138	5,367	196.046
71 Formosa	78.651	88.147	2,953	90.212

(1) Utilizada a projeção de população para 2004 em relação ao n.º. de pessoas por domicílio médio do Entorno, 3,68.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

A Tabela 5 apresenta o número de domicílios nos municípios do Entorno, a partir dos dados populacionais.

**Tabela 5:** Domicílios por Subáreas do Entorno, em 2004

Municípios do Entorno	Habitantes por Domicílio	Nº de Domicílios
64 Águas Lindas de Goiás	3,49	37.827
65 Santo Antônio do Descoberto	3,33	16.697
66 Novo Gama	3,78	22.099
67 Valparaíso de Goiás	3,83	29.878
68 Cidade Ocidental	4,76	10203
69 Planaltina de Goiás	3,60	21.244
70 Luziânia	3,85	50.922
71 Formosa	3,77	23.953(1)
<b>Total Entorno</b>	<b>3,75</b>	<b>212.823</b>

**Fonte:** Contagem da População 1996 e Censo Demográfico 2000, IBGE, em Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno (2004).

Nesses municípios observa-se uma média de 3,75 hab/dom, um valor acima daquele encontrado para Formosa e Santo Antônio do Descoberto (3,33) e da média nacional (3,4).

#### 4.1.3 Projeções

O trabalho Cenários Demográficos e Territoriais para o Distrito Federal e Entorno Imediato desenvolveu projeções de população para o Distrito Federal e Entorno para os anos de 2004, 2006, 2010, 2020 e 2030, apresentadas na Tabela 6.

**Tabela 6:** Projeção populacional do Distrito Federal e Entorno, até 2030.

Ano	População			Taxa de crescimento		
	DF	Entorno	Total	DF	Entorno	Total
2000	2.051.146	440.974	2.492.120	-	-	-
2004	2.283.154	562.154	2.845.308	2,72%	6,26%	3,37%
2006	2.383.624	613.530	2.997.154	2,18%	4,47%	2,63%
2010	2.580.676	703.426	3.284.102	2,01%	3,48%	2,31%
2020	2.957.904	920.429	3.878.333	1,37%	2,73%	1,68%
2030	3.250.854	1.082.768	4.333.622	0,95%	1,64%	1,12%

**Fonte:** Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno (2004).

Confirmando-se as projeções, a população da RIDE poderá alcançar o número superior a 4.300.000 habitantes. A mesma projeção pode ser expressa em números locais, com os números da população futura para cada uma das subáreas (Tabela 7).

**Tabela 7:** Projeção Populacional por Subáreas (Distrito Federal e Entorno) para os anos de 2006, 2010, 2020, e 2030.

Nº	Localidade	2006	2010	2020	2030
1	Brazlândia	48.311	54.295	63.813	67.346
2	Ceilândia	336.048	344.867	338.947	341.394
3	Taguatinga	224.531	231.741	232.129	234.132
4	Samambaia	170.590	178.331	182.889	191.378
5	Recanto das Emas	112.107	117.727	127.126	127.366
6	Riacho Fundo II (2ª Etapa)	18.650	19.262	29.624	38.140
7	Riacho Fundo I	29.898	34.276	35.703	36.291
8	Gama	124.676	128.678	140.728	155.712
9	Santa Maria	108.364	114.385	140.149	158.660
10	Vicente Pires	20.682	23.318	33.102	49.116

Nº	Localidade	2006	2010	2020	2030
11	Águas Claras	42.116	90.764	106.755	125.936
12	Arniqueira	7.538	9.266	21.123	29.021
13	Park Way 1	6.717	8.754	13.665	18.639
14	Núcleo Bandeirante	23.224	24.444	26.001	26.823
15	Park Way 2	17.976	23.758	21.958	22.548
16	Guará I	45.462	47.831	53.472	54.958
17	Guará II	64.762	73.035	81.800	87.303
18	Candangolândia	16.173	16.490	17.230	17.887
19	Setor Militar	1.934	1.934	2.954	2.980
20	Cruzeiro	42.871	45.011	43.509	43.567
21	Asa Sul	86.891	87.065	87.551	87.771
22	Asa Norte	102.428	105.555	111.097	114.331
23	Lago Sul	25.965	26.382	27.862	28.285
24	Lago Norte	22.199	23.381	26.608	28.527
25	Varjão	6.535	6.818	7.581	8.297
26	Taquari	5.160	6.100	14.466	21.886
27	Itapoã	48.400	54.268	62.166	64.162
28	Mansões do Lago Norte	729	865	1.327	1.952
29	Paranoá	45.173	46.579	49.950	53.307
30	Região dos Lagos	3.440	3.806	5.840	8.693
31	Condomínios São Bartolomeu	5.189	6.202	8.561	11.896
32	Condomínios Jardim Botânico	11.886	13.918	43.305	46.270
33	São Sebastião	63.565	69.112	82.281	93.678
34	Setor Residencial Tororó	2.014	2.378	19.190	25.126
35	Setor Habitacional Dom Bosco	1.915	3.137	5.098	5.707
36	Condomínios Grande Colorado	17.097	19.763	26.962	32.969
37	Vila Estrutural	17.586	19.758	30.350	39.913
38	Condomínios Contagem	7.928	9.164	12.706	16.782
39	Sobradinho II	43.456	46.452	53.176	58.623
40	Sobradinho	52.550	53.601	55.905	57.878
41	Mestre D'armas	33.215	37.705	47.955	55.669
42	Planaltina	83.972	91.607	106.913	112.380
43	Arapoanga	35.537	39.936	55.049	66.546
44	Fercal	7.173	7.371	7.766	7.969
45	Lago Oeste	3.494	3.997	6.449	7.892
46	Parque Sol Nascente	4.954	5.158	7.463	8.892
47	Sudoeste/Octogonal	48.923	51.883	61.856	65.258
48	Riacho Fundo II (3ª Etapa)	2.672	3.209	6.016	36.088
49	Colônia Agrícola Águas Claras	1.337	1.750	2.034	2.635
50	Vila Planalto	8.435	8.562	9.167	9.328
51	Vale do Amanhecer	10.456	10.715	11.694	12.681
52	Nova Colina	3.679	4.209	6.087	8.644
53	Água Quente	6.135	6.431	18.987	13.710

Nº	Localidade	2006	2010	2020	2030
54	Alto da Boa Vista	5.449	6.232	9.013	12.801
55	Meireles	1.419	1.466	5.192	9.088
56	Torto	3.323	3.407	3.649	4.382
64	Águas Lindas de Goiás	-	-	-	-
65	Santo Antônio do Descoberto	-	-	-	-
66	Novo Gama	94.235	103.572	132.735	151.878
67	Valparaíso de Goiás	123.124	132.255	171.615	197.855
68	Cidade Ocidental	41.564	44.143	54.111	60.419
69	Planaltina de Goiás	-	-	-	-
70	Luziânia(1)	187.282	219.093	324.312	480.061
71	Formosa	-	-	-	-

**Fonte:** Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno (2004).

(1) - Os municípios de Luziânia, Santo Antônio do Descoberto, Formosa, Planaltina e Águas Lindas de Goiás não fizeram parte do escopo dos Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno.

(2) - Subáreas de 57 até 63 não foram consideradas em virtude de sua natureza não residencial.

A Tabela 8 apresenta os números para o crescimento populacional nos municípios do Entorno no período 2000 a 2007.

**Tabela 8:** Crescimento Populacional no Entorno para o Período de 2000 a 2007

	2000	2007	tx período	tx aa
Novo Gama	73.026	83.599	14,48%	3,44%
Águas Lindas	105.746	131.884	24,72%	5,68%
Santo Antonio	51.897	55.621	7,18%	1,75%
Formosa	78.651	90.212	14,70%	3,49%
Planaltina	73.718	76.376	3,61%	0,89%
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%
<b>Total</b>	<b>343.429</b>	<b>796.777</b>	<b>132,01%</b>	<b>23,42%</b>

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

#### 4.2 Fluxos Migratórios Intraurbanos

Outra informação relevante para a caracterização da área de abrangência são os números de fluxos migratórios existentes. A Tabela 9 apresenta esses números, em que imigrantes são pessoas que chegam à cidade, estado ou região, que não a sua origem e estabelecem; já os emigrantes são pessoas que saem de suas áreas de origem por certo tempo ou definitivamente para residirem em outro lugar.

**Tabela 9:** Imigrantes, Emigrantes e Trocas Líquidas do Movimento Intra-Urbano no Distrito Federal - 1996-2000

Unidades Territoriais	Imigrantes	Emigrantes	Trocas Líquidas
Área Central	21.279	62.505	-41.226
Área Adjacente	56.115	51.769	4.346
Área Periférica	74.320	37.440	36.880

**Fonte:** CODEPLAN – Pesquisa Origem-Destino 2000

Analisando-se a Tabela 9, percebe-se que a área central, que compreende Brasília, Cruzeiro, Sudoeste, Lago Norte e Lago Sul, destaca-se como a que mais expulsa população, apresentando uma troca líquida negativa de aproximadamente -41.226 pessoas. Na área adjacente, que compreende Taguatinga, Sobradinho, Guará, Núcleo Bandeirante e Candangolândia, constata-se relativo equilíbrio em suas trocas migratórias. Em contrapartida, a área periférica, que abrange Gama, Brazlândia, Planaltina, Ceilândia, Samambaia, Santa Maria, São Sebastião, Recanto das Emas e Riacho Fundo I e II, apresentou troca líquida de 36.880 pessoas<sup>14</sup>.

Conclui-se então que a maioria das pessoas que se fixam permanentemente no Distrito Federal o fazem nas áreas periféricas, ainda que inicialmente se dirijam às áreas centrais, que permanecem como área de trabalho. Isso explicaria o grande contingente de pessoas que migram das áreas centrais se deslocando para as áreas adjacentes e periféricas. Esse padrão migratório reflete a concentração de pessoas em áreas mais distantes do Plano Piloto.

#### 4.3 Densidade Demográfica

De acordo com os procedimentos metodológicos seguidos até agora, especialmente válidos para o caso das estimativas populacionais há pouco apresentadas, os dados de densidade populacional foram também obtidos dos Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno. Os resultados são apresentados na Tabela 10.

Os dados do censo demográfico realizado pelo IBGE em 2000 mostram que as RAs, localizadas no quadrante sudoeste, computavam a maior população do Distrito Federal. As cidades de Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Recanto das Emas e Riacho Fundo formam o conjunto mais populoso do Distrito Federal, com um total de 886.624 habitantes, ou seja, 43,23% do total da população. Este conjunto de núcleos urbanos apresenta uma densidade bruta de 1.442 hab/km<sup>2</sup>.

<sup>14</sup> Extraído dos Documentos Técnicos do PDOT 2007.

**Tabela 10:** Densidade demográfica por localidade, em hab/km<sup>2</sup>, por ano, considerando a população atual e as projeções adotadas.

No.	Localidade	2000	2004	2006	2010	2020	2030
1	Brazlândia	63,2	75,9	75,3	84,7	99,5	105,0
2	Ceilândia	521,3	526,6	524,1	537,8	528,6	532,4
3	Taguatinga	336,3	341,8	350,1	361,4	362,0	365,1
4	Samambaia	250,9	261,3	266,0	278,1	285,2	298,4
5	Recanto das Emas	139,4	163,1	174,8	183,6	198,2	198,6
6	Riacho Fundo II (2ª Etapa)	26,2	35,4	29,1	30,0	46,2	59,5
7	Riacho Fundo I	33,0	42,4	46,6	53,5	55,7	56,6
8	Gama	186,4	195,7	194,4	200,7	219,5	242,8
9	Santa Maria	150,9	166,5	169,0	178,4	218,6	247,4
10	Vicente Pires	25,8	35,4	32,3	36,4	51,6	76,6
11	Águas Claras	6,0	30,1	65,7	141,5	166,5	196,4
12	Arniqueira	7,7	10,5	11,8	14,4	32,9	45,3
13	Park Way 1	6,8	9,1	10,5	13,7	21,3	29,1
14	Núcleo Bandeirante	31,6	36,1	36,2	38,1	40,5	41,8
15	Park Way 2	13,2	14,7	28,0	37,0	34,2	35,2
16	Guará I	66,7	69,6	70,9	74,6	83,4	85,7
17	Guará II	84,2	89,9	101,0	113,9	127,6	136,1
18	Candangolândia	22,4	23,3	25,2	25,7	26,9	27,9
19	Setor Militar	6,7	7,6	3,0	3,0	4,6	4,6
20	Cruzeiro	50,2	50,2	66,9	70,2	67,9	67,9
21	Asa Sul	135,1	135,1	135,5	135,8	136,5	136,9
22	Asa Norte	147,7	162,5	159,7	164,6	173,3	178,3
23	Lago Sul	39,9	39,9	40,5	41,1	43,4	44,1
24	Lago Norte	30,4	31,6	34,6	36,5	41,5	44,5
25	Varjão	9,0	11,5	10,2	10,6	11,8	12,9
26	Taquari	3,6	4,8	8,0	9,5	22,6	34,1
27	Itapoã	3,2	54,6	75,5	84,6	96,9	100,1
28	Mansões do Lago Norte	0,8	1,0	1,1	1,3	2,1	3,0
29	Paranoá	67,8	68,6	70,4	72,6	77,9	83,1
30	Região dos Lagos	3,9	7,8	5,4	5,9	9,1	13,6
31	Condomínios São Bartolomeu	4,7	9,1	8,1	9,7	13,4	18,6
32	Cond. Jardim Botânico	14,1	25,8	18,5	21,7	67,5	72,2
33	São Sebastião	77,3	109,6	99,1	107,8	128,3	146,1
34	Setor Residencial Tororó	2,3	3,1	3,1	3,7	29,9	39,2
35	Setor Habitacional Dom Bosco	2,5	2,8	3,0	4,9	8,0	8,9
36	Condomínios Grande Colorado	18,9	24,6	26,7	30,8	42,0	51,4
37	Vila Estrutural	16,3	18,9	27,4	30,8	47,3	62,2
38	Condomínios Contagem	8,8	11,4	12,4	14,3	19,8	26,2
39	Sobradinho II	54,1	62,8	67,8	72,4	82,9	91,4
40	Sobradinho	79,6	83,5	81,9	83,6	87,2	90,3
41	Mestre Darnas	39,6	49,4	51,8	58,8	74,8	86,8

No.	Localidade	2000	2004	2006	2010	2020	2030
42	Planaltina	107,2	111,5	131,0	142,9	166,7	175,3
43	Arapoanga	38,5	57,7	55,4	62,3	85,8	103,8
44	Fercal	8,4	9,7	11,2	11,5	12,1	12,4
45	Lago Oeste	3,9	5,0	5,4	6,2	10,1	12,3
46	Parque Sol Nascente	6,5	6,5	7,7	8,0	11,6	13,9
47	Sudoeste/Octogonal	49,0	62,1	76,3	80,9	96,5	101,8
48	Riacho Fundo II (3ª Etapa)	2,8	3,8	4,2	5,0	9,4	56,3
49	Colônia Agr. Águas Claras	1,4	1,4	2,1	2,7	3,2	4,1
50	Vila Planalto	11,8	13,2	13,2	13,4	14,3	14,5
51	Vale do Amanhecer	15,5	15,8	16,3	16,7	18,2	19,8
52	Nova Colina	4,1	5,4	5,7	6,6	9,5	13,5
53	Água Quente	3,0	4,7	9,6	10,0	29,6	21,4
54	Alto da Boa Vista	6,1	7,9	8,5	9,7	14,1	20,0
55	Meireles	1,1	1,6	2,2	2,3	8,1	14,2
56	Torto	4,5	5,7	5,2	5,3	5,7	6,8
64	Águas Lindas de Goiás	-	-	-	-	-	-
65	Santo Ant. do Descoberto	-	-	--	-	-	-
66	Novo Gama	65,54	79,13	84,57	95,65	119,12	136,3
67	Valparaíso de Goiás	46,30	56,15	60,10	68,18	83,77	96,58
68	Cidade Ocidental	29,56	33,96	35,65	39,02	46,41	51,83
69	Planaltina de Goiás	-	-	-	-	-	-
70	Luziânia	35,61	49,48	47,27	55,30	81,86	121,17
71	Formosa	-	-	-	-	-	-

Fonte: Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno (2004).

#### 4.4 Faixa Etária

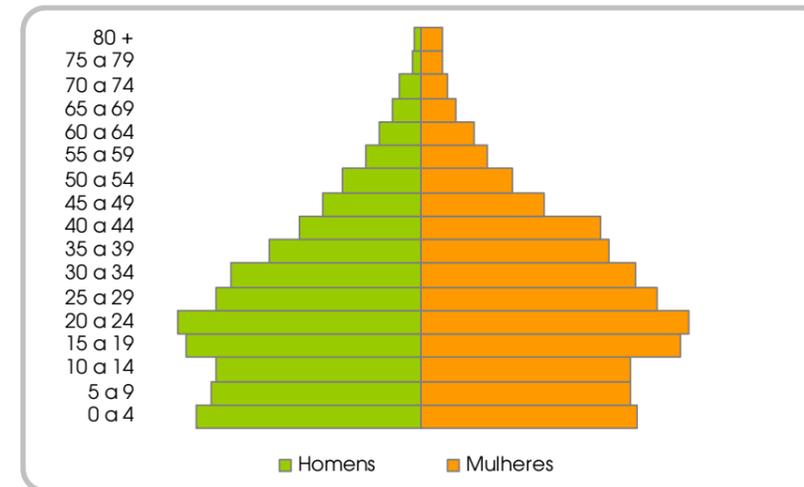
Quanto à faixa etária, a Tabela 11 apresenta o percentual de pessoas por grupo de idade para o ano de 2004. Observa-se a concentração de 52,1% de população na faixa de 19 a 49 anos.

**Tabela 11:** População Residente do Distrito Federal, segundo grupos de idade.

Grupos de Idade	População	Percentual
Até 1 ano	56.471	2,7%
2 a 4 anos	105.270	5,0%
5 a 6 anos	70.496	3,4%
7 a 9 anos	105.841	5,0%
10 a 14 anos	177.735	8,5%
15 a 18 anos	167.561	8,0%
<b>19 a 24 anos</b>	<b>281.292</b>	<b>13,4%</b>
<b>25 a 29 anos</b>	<b>209.441</b>	<b>10,0%</b>
<b>30 a 34 anos</b>	<b>179.211</b>	<b>8,5%</b>
<b>35 a 49 anos</b>	<b>424.187</b>	<b>20,2%</b>
50 a 59 anos	164.733	7,9%
60 anos ou mais	154.295	7,4%
<b>Total</b>	<b>2.096.534</b>	<b>100,0%</b>

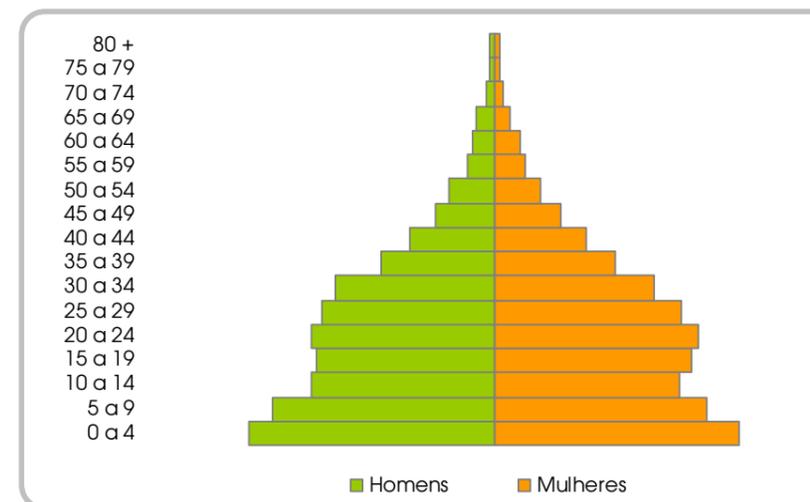
Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.

Até o momento, não foram obtidos dados de população por grupos de idade para os municípios do Entorno que compõem a área de abrangência. Entretanto, o trabalho Cenários Territoriais e Demográficos para Distrito Federal e Entorno apresenta dados relativos que demonstram um processo de envelhecimento da população do Distrito Federal e Entorno, conforme mostrado no Gráfico 2 ao Gráfico 5.



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.

**Gráfico 2:** Pirâmide etária para o Distrito Federal – Cenário de 2000



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.

**Gráfico 3:** Pirâmide etária para o Entorno do Distrito Federal – Cenário de 2000



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.

**Gráfico 4:** Pirâmide etária para o Distrito Federal – Cenário de 2030



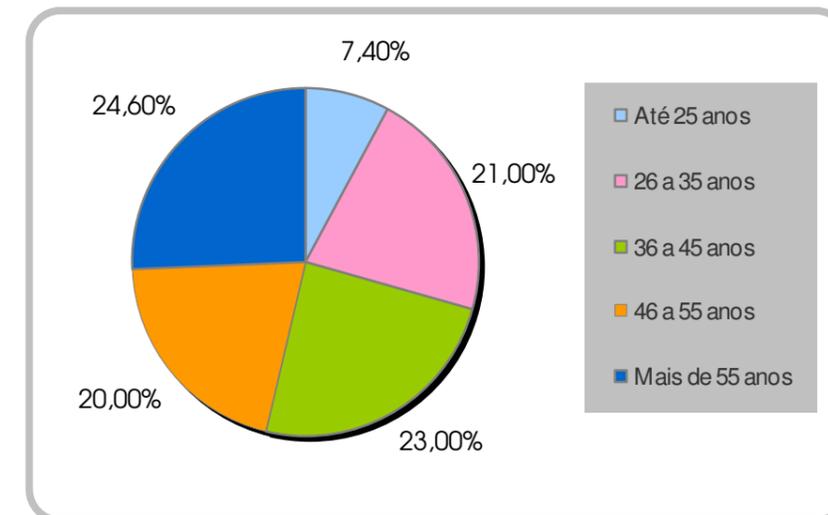
Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.

**Gráfico 5:** Pirâmide etária para o Entorno do Distrito Federal – Cenário de 2030

Percebe-se que para o ano de 2000 os gráficos se assemelham a um triângulo, com base larga e ápice estreito, ou seja, grande concentração de jovens e pequena quantidade de idosos.

Já para o ano 2030, considerando projeções de população, o gráfico apresenta a base mais estreita e um alargamento das faixas etárias intermediárias, o que representa tendências de envelhecimento da população.

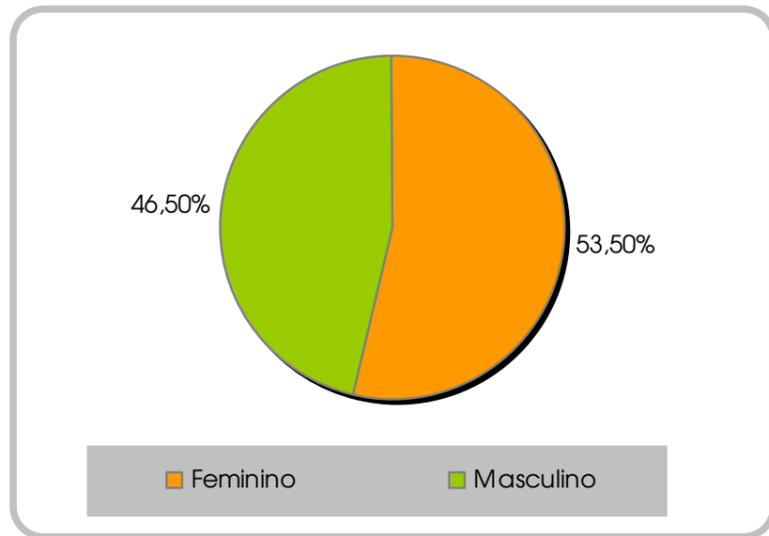
Quanto à distribuição dos chefes de domicílio por grupos de idade no Distrito Federal (Gráfico 6), percebe-se um equilíbrio em relação aos grupos de 26 a 35 anos, 36 a 45 anos e 46 a 55 anos, todos com percentuais próximos a 20%. Já os chefes de família com mais de 55 anos representavam em 2004, 23,6%. A idade média dos chefes de família do Distrito Federal é 45,3 anos, em 2004.



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.

**Gráfico 6:** Distribuição dos chefes de domicílio no Distrito Federal segundo grupos de idade.

Observa-se no Gráfico 7 que mais de 53% dos residentes no Distrito Federal eram mulheres no ano de 2004. Não foram, até o momento, encontrados dados recentes da população segundo sexos dos municípios do Entorno na área de abrangência.



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.

Gráfico 7: Distribuição por sexo no Distrito Federal em 2004.

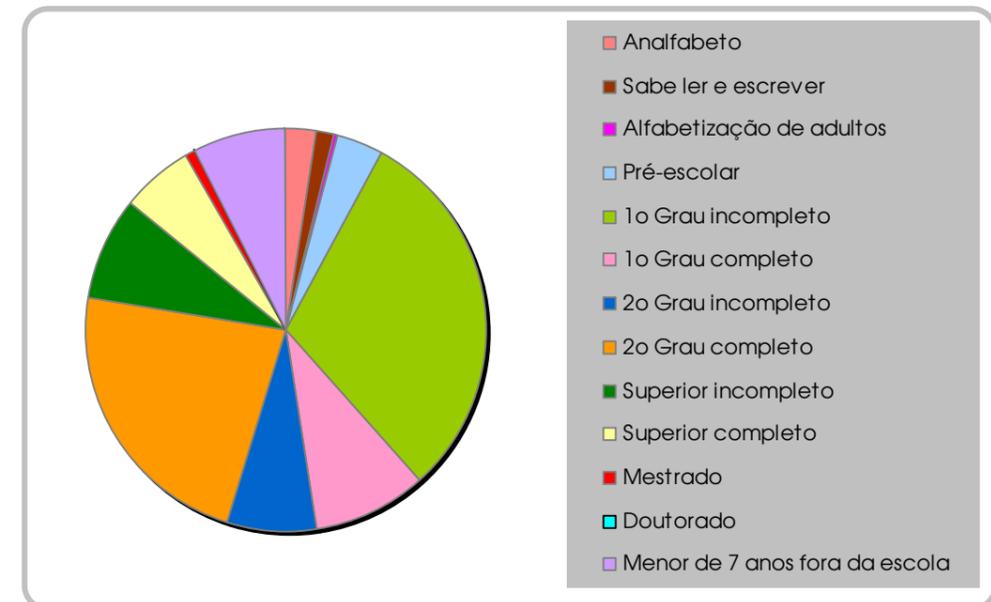
#### 4.5 Escolaridade

Quanto à escolaridade observa-se na Tabela 12 que, para o Distrito Federal em 2004, os maiores percentuais de população concentram-se nos grupos com 1º grau incompleto (30,2%) e 2º grau completo (22,6%). O percentual de analfabetos não ultrapassa 3% da população e os com nível superior são 6,8% da população. Entretanto, 8,4% declararam possuir nível superior incompleto. O Gráfico 8 ilustra essas informações.

Tabela 12: População por nível de escolaridade no Distrito Federal.

Escolaridade	População	
	Valores Absolutos	Percentual
Total	2.096.534	100,0
Analfabeto	54.247	2,6
Sabe ler e escrever	28.540	1,4
Alfabetização de adultos	4.422	0,2
Pré-escolar	81.091	3,9
1º Grau incompleto	634.026	30,2
1º Grau completo	194.745	9,3
2º Grau incompleto	150.093	7,2
2º Grau completo	474.649	22,6
Superior completo	124.325	5,9
Superior incompleto	176.726	8,4
Mestrado	14.059	0,7
Doutorado	4.669	0,2
Menor de 7 anos fora da escola	154.944	7,4

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.

Gráfico 8: Nível de escolaridade no Distrito Federal

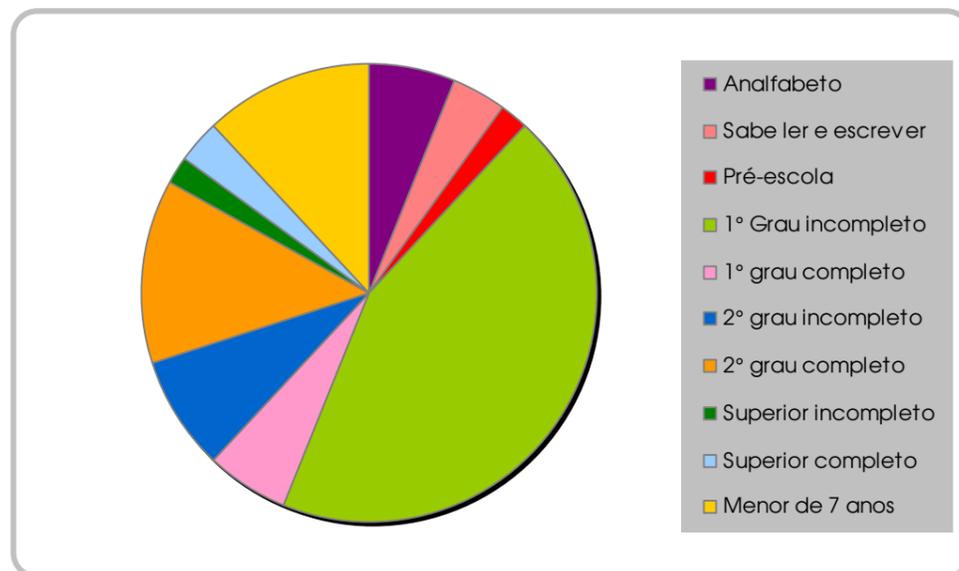
Nos municípios do Entorno percebe-se que 44% da população possuem 1º grau incompleto, 13% concluíram o 2º grau e 2% o 3º grau. Cerca de 2% declararam-se com curso superior incompleto. Pelo descrito, excetuando-se o índice de 6% para analfabetos,

no Entorno observa-se o mesmo padrão de escolaridade do Distrito Federal. Esses dados são apresentados na Tabela 13 e ilustrado no Gráfico 9

**Tabela 13:** População por nível de escolaridade no Entorno.

Grau de Instrução	Total	%
Analfabeto	47.960	6
Sabe ler e escrever	35.131	4
Pré-escola	18.370	2
1º Grau incompleto	354.365	44
1º grau completo	49.957	6
2º grau incompleto	66.056	8
2º grau completo	102.697	13
Superior incompleto	16.336	2
Superior completo	14.204	2
Menor de 7 anos	93.274	12
<b>Total</b>	<b>798.350</b>	<b>100</b>

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



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

**Gráfico 9:** Nível de escolaridade no Entorno

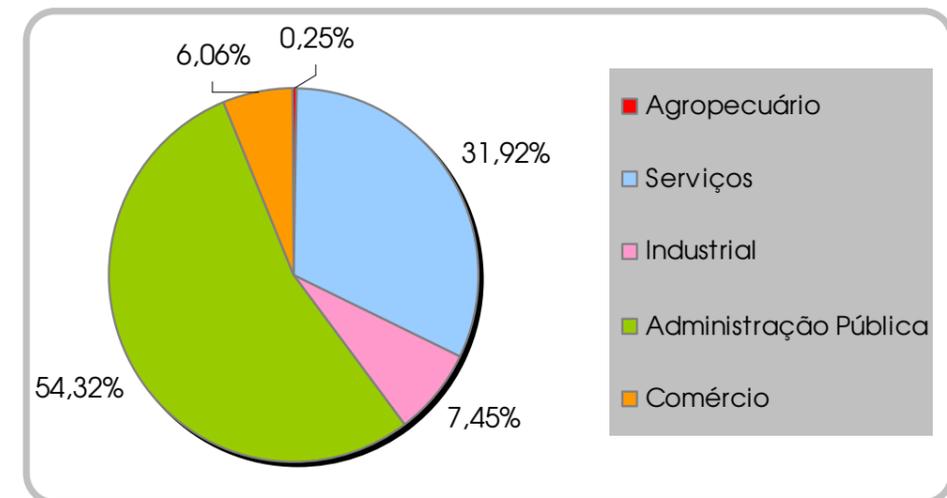
## 5. ASPECTOS ECONÔMICOS DO DISTRITO FEDERAL

A economia do Distrito Federal se fundamenta no setor terciário, sendo que as atividades governamentais têm um papel preponderante na composição do PIB brasileiro, como pode ser observado na Tabela 14 e no Gráfico 10.

**Tabela 14:** Produto Interno Bruto do Distrito Federal por setores da Economia - 2005

Setor/Atividade	%	Absoluto (em mil R\$)
Agropecuário	0,25%	201.292
Industrial	7,45%	5.998.493
Comércio	6,06%	4.879.311
Serviços	31,92%	25.700.925
Administração Pública	54,31%	43.728.610

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE e Federação das Indústrias do Distrito Federal - FIBRA, 2005



**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE e Federação das Indústrias do Distrito Federal - FIBRA, 2005

**Gráfico 10:** Produto Interno Bruto do Distrito Federal por setores da Economia (2005).

Não existe outra unidade da federação com tamanha participação do setor de administração pública, característica da sede dos poderes instituídos da República. O Distrito Federal, nos últimos anos, tem apresentado o PIB per capita mais alto do Brasil, reflexo do alto poder aquisitivo de parte de sua população, associado ao seu contingente populacional.

Quando se analisa os setores produtivos em relação ao pessoal ocupado, a situação de preponderância da atividade governamental se altera e verifica-se uma

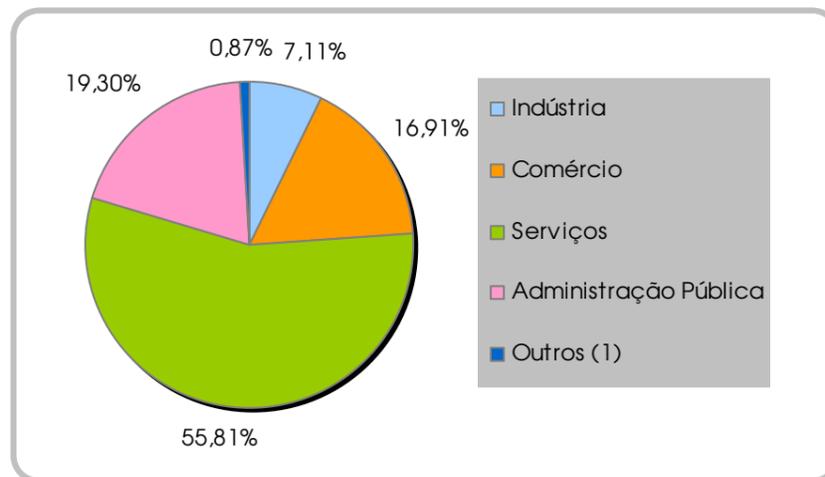
diversificação recente na atividade econômica do Distrito Federal, principalmente pelo aquecimento do setor de serviços em cidades como Taguatinga. Esse fato tende a alterar, numa escala de médio e longo prazo, o perfil da circulação das pessoas, que podem passar a ter outros destinos que não o Plano Piloto. Estratégia, aliás, preconizada pelo novo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT, em discussão na Câmara Legislativa. A Tabela 15 e o Gráfico 11 ilustram os dados do perfil ocupacional da população do Distrito Federal para o ano de 2005.

**Tabela 15:** Perfil Ocupacional da População - 2005.

Setor/Atividade	%	Absoluto (em mil ocupados)
Indústria	7,11%	72
Comércio	16,91%	171,1
Serviços	55,81%	564,8
Administração Pública	19,30%	195,3
Outros <sup>(1)</sup>	0,87%	8,8

<sup>(1)</sup> Inclui os trabalhadores do Setor agropecuário, de embaixadas, consulados e representações políticas.

Fonte: Pesquisa de Emprego e Desemprego - PED/DF, 2005.



Fonte: Pesquisa de Emprego e Desemprego - PED/DF, 2005.

**Gráfico 11:** Perfil Ocupacional da População - 2005.

Na seqüência, complementando a caracterização socioeconômica do Distrito Federal, apresenta-se a evolução dos indicadores sociais de 1997 a 2004 (Tabela 16), segundo a CODEPLAN.

**Tabela 16:** Evolução de Indicadores Socioeconômicos no Distrito Federal.

Indicadores Socioeconômicos	1997	2000	2004
Renda Domiciliar (em Salários mínimos)	15,0	11,4	9,0
Renda Per capita (em Salários mínimos)	3,6	3,0	2,4
Nº médio de moradores por domicílio	4,2	3,8	3,7
% de chefes de domicílio do sexo feminino	22,9	26,1	28,8
% da população urbana de 60 anos e mais	4,7	6,5	7,4
% da população analfabeta	...	5,4	3,3
% da população com 1º grau completo	39,5	46,5	54,3
% da população com 2º grau completo	24,8	30,1	37,9
% da população com nível superior completo	7,6	9,2	9,3
% de domicílios alugados	18,8	21,4	23,9
% de barracos	10,2	9,0	3,7
% de domicílios com renda até 1 salário mínimo	...	5,4	20,2
% de domicílios com renda acima de 20 SM	...	14,2	9,6
Coefficiente de Gini	0,463	...	0,573
Domicílios com microcomputador	14,9	...	31,6

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD, 2004. CODEPLAN – Perfil Socioeconômico das Famílias do Distrito Federal, 1997. CODEPLAN – Pesquisa Domiciliar Transporte – 2000.

A condição socioeconômica no Entorno de Brasília é bem distinta e os indicadores socioeconômicos refletem as discrepâncias existentes, conforme apresentado na Tabela 17.

**Tabela 17:** Indicadores Socioeconômicos – Distrito Federal e RIDE (2003/2004)

INDICADORES	DF	RIDE*
Renda domiciliar média mensal bruta (em salários mínimos)	9,0	3,3
Renda per capita (em salários mínimos)	2,4	0,9
Número de pessoas por domicílio	3,7	3,9
Percentual de analfabetos	3,3	6,0
Taxa de desemprego total (%)**	18,2	35,0

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN - Perfil Socioeconômico e Demográfico dos moradores da RIDE – 2003  
SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD – 2004.

\*Abrange informações sobre os 22 municípios exclusive o Distrito Federal.

\*\*Inclui Desemprego aberto e oculto por trabalho precário.

Quando se compara o PIB per capita do Distrito Federal e de outras Unidades da Federação (Tabela 18), percebe-se a superioridade do valor atribuído ao Distrito Federal, cerca de 3 vezes o valor médio do Brasil, ainda que sua participação nacional não ultrapasse os 4%.

**Tabela 18:** Comparação do PIB entre as Unidades da Federação - 2005

Estado	PIB		
	per capita (reais)	a preços correntes (reais)	% Nacional
1 Distrito Federal	34.510	80.516.682.000	3,75
2 São Paulo	17.977	727.052.824.000	33,86
3 Rio de Janeiro	16.052	246.936.060.000	11,50
4 Santa Catarina	14.539	85.295.324.000	3,97
5 Espírito Santo	13.846	47.190.914.000	2,20
6 Mato Grosso	13.365	37.466.137.000	1,74
7 Rio Grande do Sul	13.310	144.344.171.000	6,72
8 Paraná	12.339	126.621.933.000	5,90
9 Amazonas	10.320	33.359.086.000	1,55
10 Minas Gerais	10.012	192.610.905.000	8,97
Brasil	11.658	2.147.239.292.000	100,00

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Diretoria de pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais, 2005.

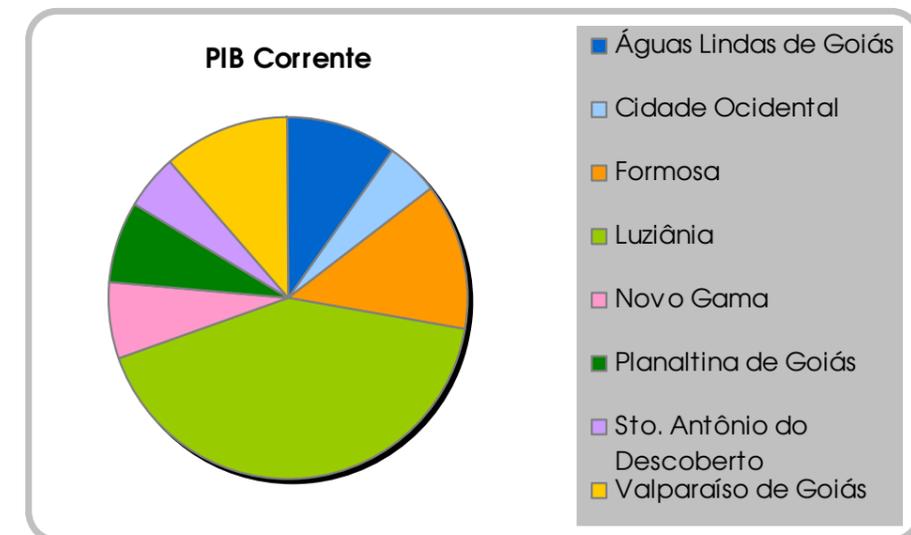
Apesar do Distrito Federal, em tempos atuais, manter indicadores de renda, saúde e educação superiores a outras metrópoles do seu porte, muitos problemas emergem da estrutura urbana descrita, sendo o principal deles a grande desigualdade de renda, que se reflete diretamente na estrutura territorial. São famílias com renda muito alta residindo no Plano Piloto e suas imediações, em espaços de baixíssimas densidades e qualidade superior, e os mais pobres residindo nas áreas periféricas. Isto não significa dizer que em todas as localidades periféricas as famílias tenham uma renda excessivamente homogênea. Há exceções, como no caso de Taguatinga e Guará.

A Tabela 19 apresenta o PIB em valores per capita e corrente para os municípios do Entorno que compõem a área de abrangência do PDTU/DF.

**Tabela 19:** Comparação do PIB entre as cidades do Entorno

MUNICÍPIO	PIB per capita (reais)	PIB CORRENTE (reais)
Águas Lindas de Goiás	2.100	334.295.000
Cidade Ocidental	3.290	156.168.000
Formosa	4.750	428.702.000
Luziânia	7.660	1.380.833.000
Novo Gama	2.460	228.737.000
Planaltina de Goiás	2.510	237.511.000
Sto. Antônio do Descoberto	2.200	164.377.000
Valparaíso de Goiás	3.160	377.154.000
<b>Total</b>	<b>28.120</b>	<b>3.307.777.000</b>

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 2005.



**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 2005.

**Gráfico 12:** Comparação do PIB entre as cidades do Entorno

Cabe dar destaque para os valores atribuídos a Luziânia e Formosa, entendidos neste estudo como cidades em elevado nível de consolidação e dinâmicas próprias. Já Planaltina (GO), Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas de Goiás, as quais parecem ser mais dependentes da polarização do Distrito Federal, apresentam valores bem mais baixos.

## 5.1 Emprego e Renda

Neste item são apresentados os dados relativos à situação de emprego e renda do Distrito Federal e dos municípios do Entorno. Alguns dados específicos sobre o Entorno de Brasília não foram ainda identificados, fato que dificulta, no momento, a análise de aspectos mais específicos da estrutura urbana do Distrito Federal e Entorno. Essas informações serão coletadas e analisadas posteriormente, a partir da execução de pesquisas de campo previstas no âmbito do PDTU/DF.

O perfil do emprego da População Economicamente Ativa – PEA, número de ocupados, desempregados e taxa de desemprego no Distrito Federal, considerando os ocupados e os desempregados, é apresentado através de indicadores na Tabela 20 e na Tabela 21 apresenta a posição da população segundo sua ocupação. Não foram obtidos até o momento dados para os municípios do Entorno.

**Tabela 20:** Indicadores da situação socioeconômica - 2005

Indicadores	Quantidade
PEA (em mil)	1.230,9
Ocupados (em mil)	1.012,0
Desempregados (em mil)	218,9
Aberto	146,7
Oculto pelo trabalho precário	39,4
Oculto pelo desalento	32,8
Taxa de desemprego (%)	17,8
Aberto	11,9
Oculto pelo trabalho precário	3,2
Oculto pelo desalento	2,7

**Fonte:** SEPLAN/CODEPLAN. Síntese Socioeconômica do Distrito Federal, 2006.

**Tabela 21:** Posição da população segunda a Ocupação - 2004

Posição na Ocupação	População	Percentual
Empregado com carteira assinada	373.390	44,0%
Empregado sem carteira assinada	103.279	12,2%
Empregado temporário	10.031	1,2%
Funcionário público/militar	159.948	18,8%
Conta própria (Autônomo)	166.068	19,6%
Empregador	13.700	1,6%
Estagiário	13.696	1,6%
Cargo comissionado	5.217	0,6%
Programas de Emprego	912	0,1%
Trabalhador Não Remunerado	2.974	0,4%
<b>Total</b>	<b>849.215</b>	<b>100,0%</b>
Menor de 10 anos	338.079	-
Não Trabalha	909.240	-
<b>Total Geral</b>	<b>2.096.534</b>	<b>-</b>

**Fonte:** Pesquisa Domiciliar por Amostra de Domicílio (PDAD), 2004.

A renda média bruta mensal por domicílio no Distrito Federal era da ordem de 9,0 Salários Mínimos - SM em 2004. As maiores rendas (em SM) foram detectadas no Lago Sul (43,4), Lago Norte (34,3), Sudoeste/Octogonal (24,1) e Brasília (19,3). Isto se deve ao fato de que residirem nestas localidades os dirigentes do país, funcionários públicos graduados, profissionais liberais, comerciantes, que possuem rendimentos mais elevados.

Dados de rendimento para o ano 2004 por subáreas são apresentados na Tabela 22, nesta tabela está identificado os rendimentos por classe e pela pessoa responsável do domicílio nas devidas subáreas. Não foram obtidos, até o momento, dados sobre rendimentos para os municípios de Luziânia e Formosa.

**Tabela 22:** Rendimentos por classes nas subáreas em 2004

Subáreas	Até 1SM	Entre 1 e 3 SM	Entre 3 e 5 SM	Entre 5 e 10 SM	10 SM e mais
<b>Distrito Federal</b>					
1 Brazlândia	9.762	18.533	8.306	10.352	1.706
2 Ceilândia	40.332	128.796	72.107	86.203	10.219
3 Taguatinga	14.463	45.181	34.263	86.603	38.665
4 Samambaia	27.035	72.777	30.845	33.259	3.631
5 Recanto das Emas	19.694	50.427	19.068	14.497	922
6 Riacho Fundo II (2a. Etapa)	3.750	9.959	4.416	4.264	286
7 Riacho Fundo I	2.272	7.678	5.401	9.612	2.224
8 Gama	15.126	36.021	23.078	42.005	9.257
9 Santa Maria	16.876	47.253	19.388	20.832	2.391
10 Vicente Pires	1.373	4.115	2.895	8.981	5.323
11 Águas Claras	34	530	479	5.658	12.616
12 Arniqueira	461	1.477	816	2.366	1.622
13 Park Way 1	385	1.298	436	1.562	2.147
14 Núcleo Bandeirante	890	3.697	3.337	10.210	5.012
15 Park Way 2	627	2.449	470	1.473	4.415
16 Guará I	1.167	3.985	4.930	22.243	12.279
17 Guará II	1.993	6.075	5.997	24.049	19.514
18 Candangolândia	1.201	3.943	3.054	5.439	1.310
19 Setor Militar	220	616	279	3.115	636
20 Cruzeiro	385	2.275	3.002	17.306	9.231
<b>21 Asa Sul</b>	<b>803</b>	<b>2.552</b>	<b>3.296</b>	<b>22.275</b>	<b>57.705</b>
<b>22 Asa Norte</b>	<b>481</b>	<b>2.984</b>	<b>4.736</b>	<b>32.816</b>	<b>63.163</b>
<b>23 Lago Sul</b>	<b>97</b>	<b>635</b>	<b>322</b>	<b>2.446</b>	<b>22.080</b>
<b>24 Lago Norte</b>	<b>47</b>	<b>206</b>	<b>183</b>	<b>1.756</b>	<b>18.072</b>
25 Varjão	1.839	3.763	1.024	626	104
26 Taquari	396	1.033	281	677	697
27 Itapuã	7.059	14.706	4.706	5.882	2.647
28 Mansões do Lago Norte	34	213	24	97	301
29 Paranoá	8.708	23.346	6.750	4.651	561
30 Região dos Lagos	309	912	412	1.669	1.699
31 Condomínios Jardim Botânico	544	1.285	339	1.299	2.372
32 Condomínios São Bartolomeu	1.295	3.100	1.206	3.803	7.118
33 São Sebastião	9.924	36.001	13.303	10.203	873
34 Setor Residencial Tororó	119	405	153	681	642
35 Setor Habitacional Dom Bosco	27	105	87	325	1.230
36 Condomínios Grande Colorado	290	1.276	1.326	5.799	7.085
37 Vila Estrutural	4.337	6.272	994	473	34
38 Condomínios Contagem	656	2.290	1.312	2.311	748
39 Sobradinho II	5.775	14.107	7.076	10.956	2.355
40 Sobradinho	4.327	10.631	7.899	20.934	9.773

Subáreas	Até 1SM	Entre 1 e 3 SM	Entre 3 e 5 SM	Entre 5 e 10 SM	10 SM e mais
41 Mestre D'Armas	4.551	15.905	5.842	4.849	556
42 Planaltina	11.664	26.010	12.533	18.122	3.182
43 Arapoanga	7.769	18.959	5.932	4.020	313
44 Fercal	1.386	3.110	951	736	43
45 Lago Oeste	509	1.503	199	436	562
46 Parque Sol Nascente	955	2.159	387	540	115
<b>47 Sudoeste/Octogonal</b>	<b>58</b>	<b>557</b>	<b>1.126</b>	<b>10.078</b>	<b>28.019</b>
48 Riacho Fundo II (3a. Etapa)	536	1.145	317	323	128
49 Colônia Agrícola Águas Claras	116	326	103	205	170
50 Vila Planalto	862	2.891	1.364	2.350	1.020
51 Vale do Amanhecer	2.906	4.029	1.448	1.476	261
52 Nova Colina	228	1.120	785	1.034	274
53 Água Quente	355	1.559	566	520	39
54 Alto da Boa Vista	887	1.870	763	1.199	376
55 Meireles	219	438	107	130	107
56 Torto	325	802	555	1.318	662
- Rural	21.134	37.360	9.504	15.405	8.411
<b>Total Distrito Federal</b>	<b>259.573</b>	<b>692.650</b>	<b>340.478</b>	<b>602.449</b>	<b>386.903</b>
<b>Municípios do Entorno</b>					
64 Águas Lindas de Goiás	25.162	82.046	27.003	12.427	2.777
65 Santo Antônio do Descoberto	15.446	33.680	10.551	5.404	1.707
66 Novo Gama	15.958	42.270	15.850	10.630	3.469
67 Valparaíso de Goiás	13.631	42.863	20.957	23.200	14.380
68 Cidade Ocidental	5.525	14.207	8.021	8.503	3.332
69 Planaltina de Goiás	20.967	41.832	13.693	7.522	2.027
70 Luziânia	-	-	-	-	-
71 Formosa	-	-	-	-	-
<b>Total Entorno</b>	<b>96.689</b>	<b>256.898</b>	<b>96.075</b>	<b>67.686</b>	<b>27.692</b>

**Fontes:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Contagem da População 1996 e Censo Demográfico 2000, IBGE, Cenários Territoriais e Demográficos para o Distrito Federal e Entorno.

## 6. 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 infraestrutura de apoio e sistema viário.

### 6.1 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 sistema de transporte, sistema viário, trânsito e sobre 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 infraestrutura de passageiros; delegação da prestação indireta dos serviços de transporte público de passageiros e de provisão de sua infraestrutura.

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 Infraestrutura, 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.

No atual Governo, 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 Infraestrutura 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 Infraestrutura e Obras, responsável pelas ações de implantação e manutenção do sistema viário urbano do Distrito Federal.

Em matéria de transportes, cabe ao GDF articular-se formalmente com os órgãos da União mais diretamente envolvidos, que são o Departamento Nacional de Infraestrutura 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 GDF e o Governo Federal.

## 6.2 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 nível de integração.

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 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.

### 6.2.1 Sistema Metroviário

O Metrô-DF opera duas linhas que atendem ao principal eixo de transporte coletivo do Distrito Federal, o Sudoeste, 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. O mapa da Figura 8 mostra a área de atendimento do sistema metroviário no Distrito Federal.

São 21 (vinte e uma) 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, Guariroba, 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, Guariroba e 108 Sul). A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal estima um acréscimo de 40 mil passageiros, passando a transportar cerca de 140 mil pessoas por dia.

Com base em dados fornecidos pelo Metrô-DF, referentes ao período de outubro de 2007, o sistema oferece, na hora de pico da tarde (17:30 as 18:29), uma média de 16.576 lugares<sup>15</sup> e transporta 10.052 passageiros, o que representa 61%<sup>16</sup> de ocupação. A Tabela 23 apresenta os dados operacionais do Sistema Metroviário.

**Tabela 23:** Dados operacionais do Sistema Metroviário do Distrito Federal

Linha	Trecho	Frota (trens)		Headway (min.)		Capacidade média do trem (passag.)	Capacidade ofertada		Demanda transportada		Índice de ocupação	
		Pico	Fora Pico	Pico	Fora Pico		Pico	Fora Pico	Pico	Fora Pico	Pico	Fora Pico
Linha 1 Ceilândia / RPP	Ceilândia / Águas Claras	8	6	9,0	14,0	1.036	8.288	49.728	5.387	33.522	0,65	0,67
Linha 2 Samambaia / RPP	Samambaia / Águas Claras	8	6	9,0	14,0	1.036	8.288	49.728	4.665	28.704	0,56	0,58
<b>Sistema</b>	<b>Águas Claras/ RPP</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>9,0</b>	<b>14,0</b>	<b>1.036</b>	<b>16.576</b>	<b>198.912</b>	<b>10.052</b>	<b>62.226</b>	<b>0,61</b>	<b>0,31</b>

Fonte: Metrô-DF (2º semestre de 2007).

<sup>15</sup> A frota empenhada na hora de pico (17:30 as 18:29) conta com 16 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 m<sup>2</sup>) o que resulta em uma oferta total de 16.576 lugares.

<sup>16</sup> 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 102 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 80 viagens por linha.

A frota necessária para o cumprimento da oferta no horário de pico dos dias úteis é de 16 trens, sendo cada composição formada por 4 carros.

A Tabela 24 apresenta alguns dados relativos ao segundo semestre de 2007, fornecidos pelo Metrô-DF.

**Tabela 24:** 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	74.872	1.896.760	65.725	1.665.033	2,00

Fonte: Metrô-DF (2º semestre de 2007).

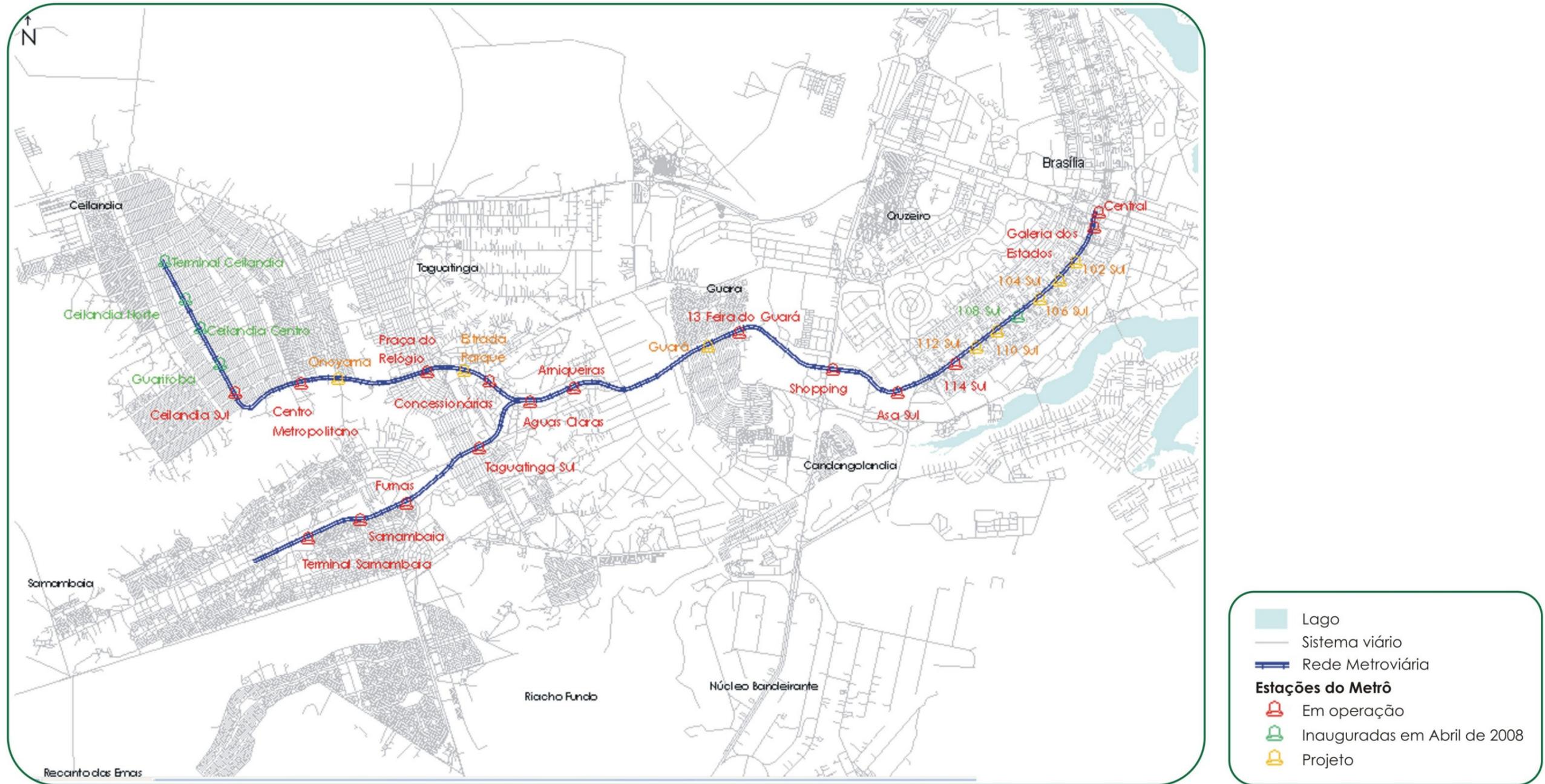


Figura 8: Mapa do sistema metroviário do Distrito Federal

## 6.2.2 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, à grosso modo, cinco vezes mais habitantes.

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 infraestrutura 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 9, é fruto de uma concepção de meados da década passada e base do modelo integrado do PTU17. 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 aproximadamente 3.370 pontos de ônibus, sendo que cerca de 60% possuem abrigos instalados (Figura 10 e Figura 11) e 27% possuem placas indicativas de parada. Estes abrigos são utilizados por todos os serviços de transportes, indistintamente.

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 infraestrutura 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.

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

- Serviço Convencional, que abrange também as linhas rurais;
- Serviço Especial, que abrange o Serviço de Transporte Público Alternativo (STPA) e o Serviço de Vizinhança.

O STPA opera, nos dias de hoje, apenas fora do Plano Piloto.

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 caracterização 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.



Fonte: Adaptado do Google Earth, 2007.

Figura 9: Terminal intermodal da Asa Sul

<sup>17</sup> Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF.



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 10: Ponto de ônibus na W3 Sul



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 11: Ponto de ônibus na EPTG

a) Serviço Convencional

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 cerca de 860 (oitocentas e sessenta) 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 pé<sup>18</sup> 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 Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 12 ilustra os modelos de veículos utilizados pelo serviço convencional.



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

<sup>18</sup> Considerando a taxa de 6 passageiros em pé por m<sup>2</sup>.

**Figura 12:** Veículos (alungado e articulado) do serviço convencional em operação

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 as 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 1,29, enquanto o índice nacional<sup>19</sup> está em 1,62. Essa baixa produtividade contribui para a exclusão da população de baixa renda do acesso ao sistema de transporte público coletivo, uma vez que o impacto causado pela baixa produtividade recai diretamente sobre a tarifa.

Com base em dados fornecidos pela DFTrans (outubro de 2007), o período de operação é de 18 horas em dias úteis, sábados, domingos e feriados. Das 860 (oitocentas e sessenta) linhas do serviço convencional, 107 (cento e sete) operam em horários noturnos (depois das 00:00h), o que representa 12,4%, e outras 7 (sete) linhas operam em caráter eminentemente social, circulando apenas no horário noturno (corujões entre 00:00 e 04:59). Cerca de 50% das linhas operam exclusivamente nos dias úteis, enquanto que o atendimento criado apenas para os fins de semana significam apenas 4% dos serviços.

Atualmente, doze empresas privadas (Condor, Lotáxi, 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 quantidade de linhas e o carregamento nos picos da manhã e da tarde justificam a frota operacional existente, mas que, fora destes períodos, fica ociosa. Com base em dados fornecidos pela DFTrans (outubro de 2007), cerca de 18% das viagens diárias do Distrito Federal concentram-se no pico da manhã.

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.

Outro elemento que contribui de forma significativa para a reduzida qualidade do serviço operado por ônibus é a inexistência de estratégias operacionais que priorizem 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.

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 tarifário vigente no STPC é de tarifação diferenciada por tipo de serviço. A base é o tipo e a extensão da linha. As tarifas do serviço convencional possuem níveis tarifários em função das características do deslocamento dos usuários. A tarifa predominante no Distrito Federal é de R\$3,00 (três reais)<sup>20</sup>, que corresponde às linhas de ligação de longa distância (Decreto nº 26.501/2005). A tarifa para estudante tem desconto de dois terços do valor da tarifa integral. Idosos e pessoas com deficiência física estão dispensados de pagar a tarifa.

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.

**b) Serviço Especial - Serviço de Transporte Público Alternativo - STPA**

Com o objetivo de ser um serviço complementar ao convencional, o STPA foi criado em 1990. Este opera pelo regime de permissão concedida pelo GDF, via Secretaria de Transportes. Em 1995 passou por uma reformulação, quando 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 por permissionário.

<sup>19</sup> 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.

<sup>20</sup> Em abril de 2008.

O serviço opera atualmente com 55 linhas regulamentadas. 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 Figura 13 é possível verificar os veículos usados no STPA.



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 13:** Veículo utilizado pelo Serviço de Transporte Público Alternativo – STPA

#### c) Serviço Especial - Serviço de Vizinhança

Esse serviço é operado por 11 linhas nas RAs do Plano Piloto, Cruzeiro e Octogonal, com uma frota de 40 veículos do tipo microônibus com 26 assentos. A Figura 14 ilustra a operação desse serviço, popularmente chamado de “Zebrinha”. É operado pelas empresas Condor e Lotaxi.

Conforme banco de dados fornecidos pela DFTRANS (base outubro de 2007), este serviço é responsável por parcela pouco significativa da demanda por transporte coletivo (modo rodoviário), transportando cerca de 25.400 passageiros diariamente em cerca de 478 viagens, o que produz uma quilometragem de 390 mil quilômetros / mês. Esse serviço opera apenas nos dias úteis.

O IPK do Serviço de Vizinhança é um pouco superior ao do serviço convencional, ficando em 1,43, ainda abaixo do índice nacional<sup>21</sup> que é de 1,62.

No horário de pico (06:00 as 07:00) são realizadas 33 viagens e transportados 1.557 passageiros, o que representa cerca de 6% da demanda diária.



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 14:** Veículo utilizado no Serviço Especial de Vizinhança – “Zebrinha”

#### d) Serviço Especial - Autônomo Rural

É um tipo de serviço complementar ao serviço de transporte público convencional 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.

<sup>21</sup> 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.

É operado por transportadores autônomos, selecionados em processo licitatório, em que se pode receber vale-transporte como pagamento da tarifa. Os operadores são obrigados a assumir as gratuidades e os descontos previstos. Os itinerários e as tabelas horárias são pré-estabelecidos pelo órgão gestor.

Em outubro de 2002, a demanda transportada por este serviço foi de 238.459 passageiros. No serviço, operam 55 ônibus (abr/04), convencional ou alongado, com idade média de 8,69 anos (out/02). Cerca de dois terços desta demanda desfrutam do benefício da gratuidade. O serviço é composto por 35 linhas (abr/04).

Há 16 operadores autônomos neste serviço. Cada permissionário pode ser proprietário de até 4 veículos. No período (out/02) percorreram-se, aproximadamente, 455.348 km/mês, em 7.266 viagens.

### 6.2.3 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 13 e o Gráfico 14 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 milhões; Minas Gerais, com 11,618 milhões; Piauí, com 6,551 milhões e Rio de Janeiro, com 5,824 milhões de passageiros.

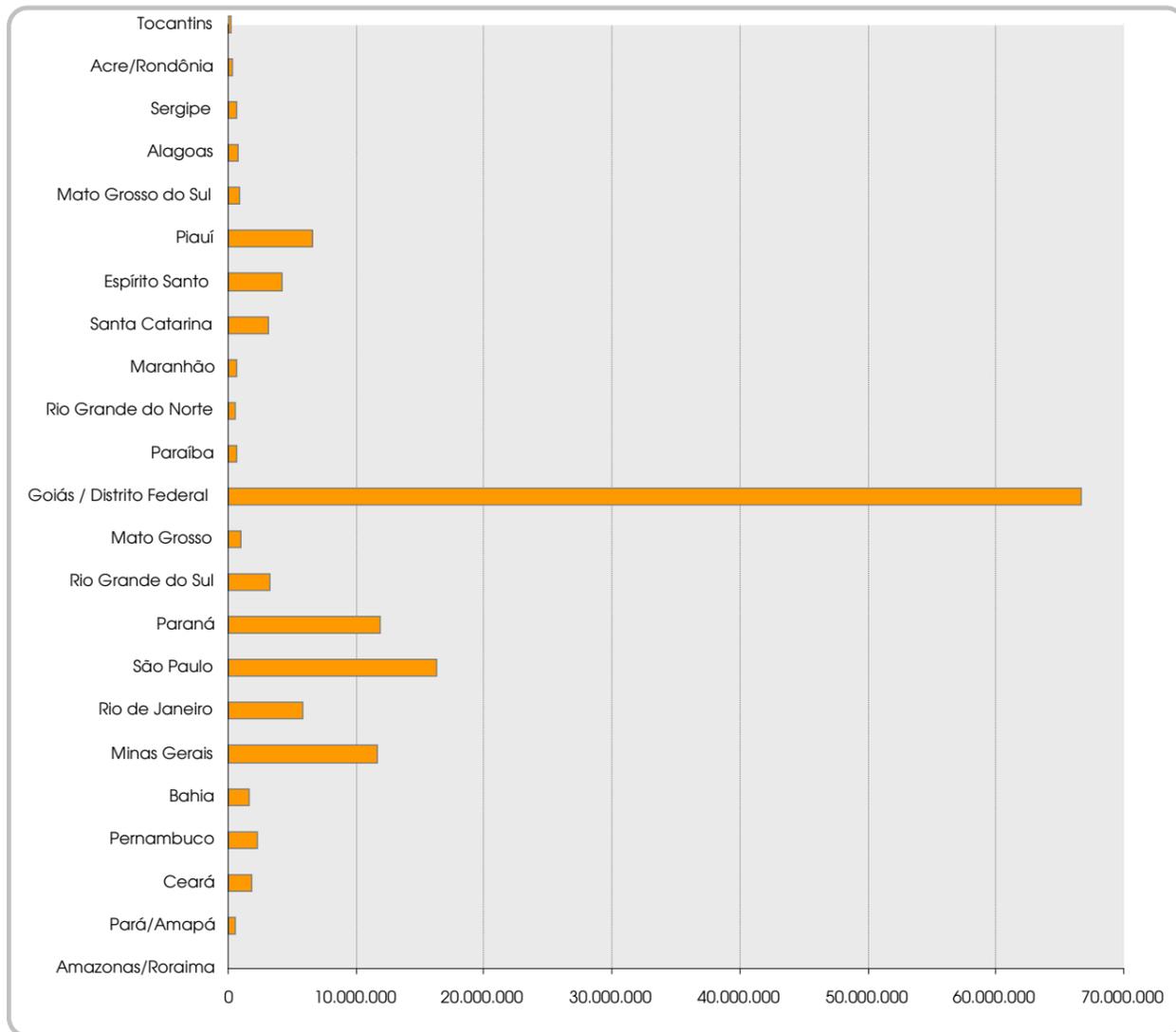
As características urbanas (ou semi-urbanas, na classificação da ANTT para viagens com menos de 75 quilômetros) evidenciam-se ao se computarem as ocupações médias dos veículos utilizados (passageiros transportados por viagens realizadas): Goiás/ Distrito Federal apresentam 40 passageiros por viagem, em média, contra 27 passageiros por viagem para São Paulo, 30 no Paraná e 32 em Minas Gerais. O Piauí, cuja 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 no Entorno.

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

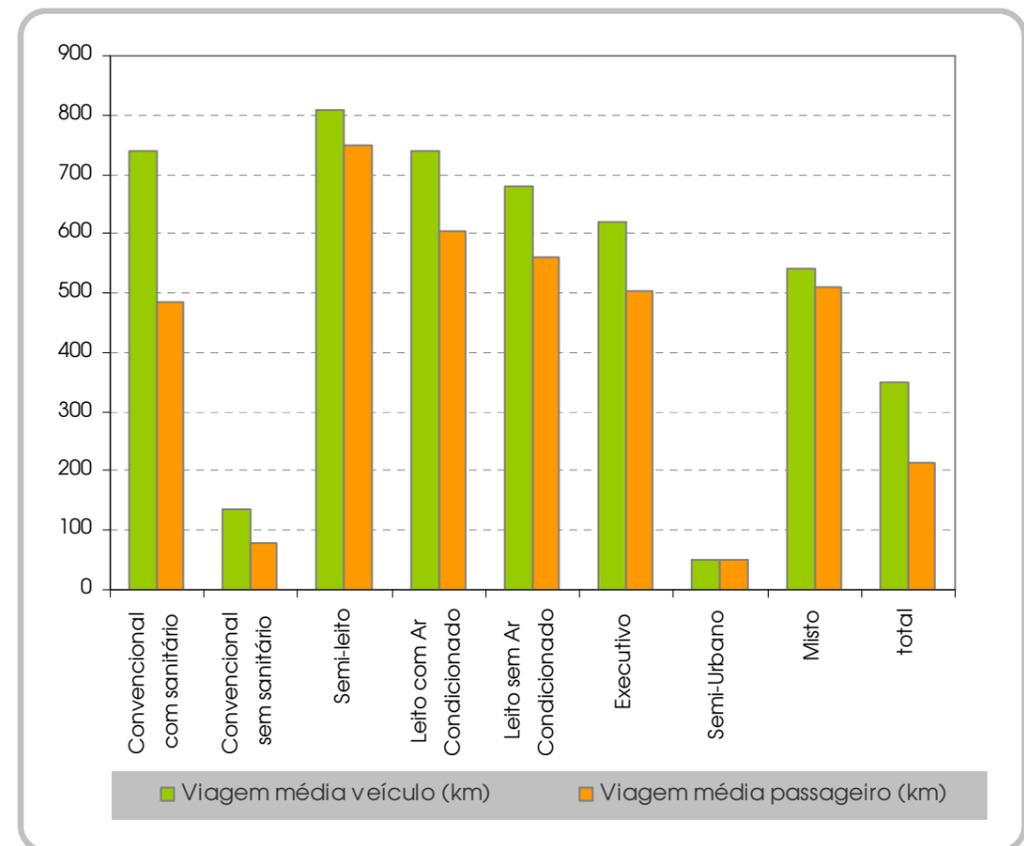
Unidade da Federação	Passageiros Transportados	Passageiros / km	Viagens Realizadas (veículo)	Distância Percorrida pela Frota (km)	Passageiros/ Viagem	Viagem Média Veículo (km)	Viagem Média (Passageiro/km)
Amazonas/Roraima	105.778	60.249.657	3.702	3.091.592	29	835	570
Pará/Amapá	567.947	408.778.414	23.248	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
<b>Goiás / Distrito Federal</b>	<b>66.642.012</b>	<b>5.292.054.719</b>	<b>1.684.918</b>	<b>204.484.187</b>	<b>40</b>	<b>121</b>	<b>79</b>
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
<b>Piauí</b>	<b>6.551.192</b>	<b>515.328.101</b>	<b>145.103</b>	<b>22.113.677</b>	<b>45</b>	<b>152</b>	<b>79</b>
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
<b>Total</b>	<b>141.171.698</b>	<b>30.249.140.171</b>	<b>4.209.538</b>	<b>1.453.494.640</b>	<b>34</b>	<b>345</b>	<b>214</b>

Fonte: Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT)



Fonte: Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT)

Gráfico 13: Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros por Unidade da Federação – 2005 (passageiros)



Fonte: Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTT)

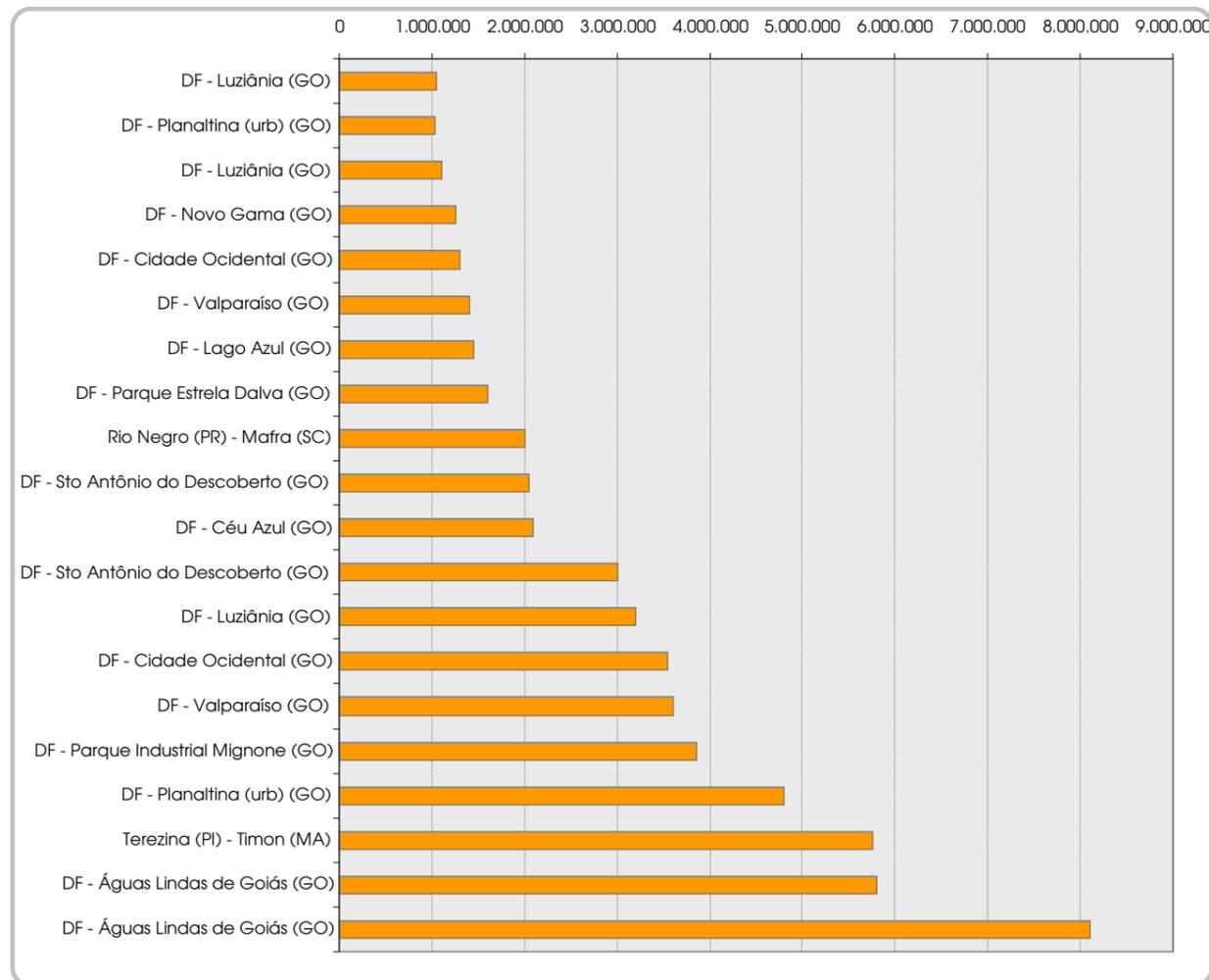
Gráfico 14: Brasil: Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros, dados operacionais por tipo de serviço 2005

Quanto a valores médios de extensão das viagens, tanto por veículo quanto por passageiro, o Gráfico 14 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

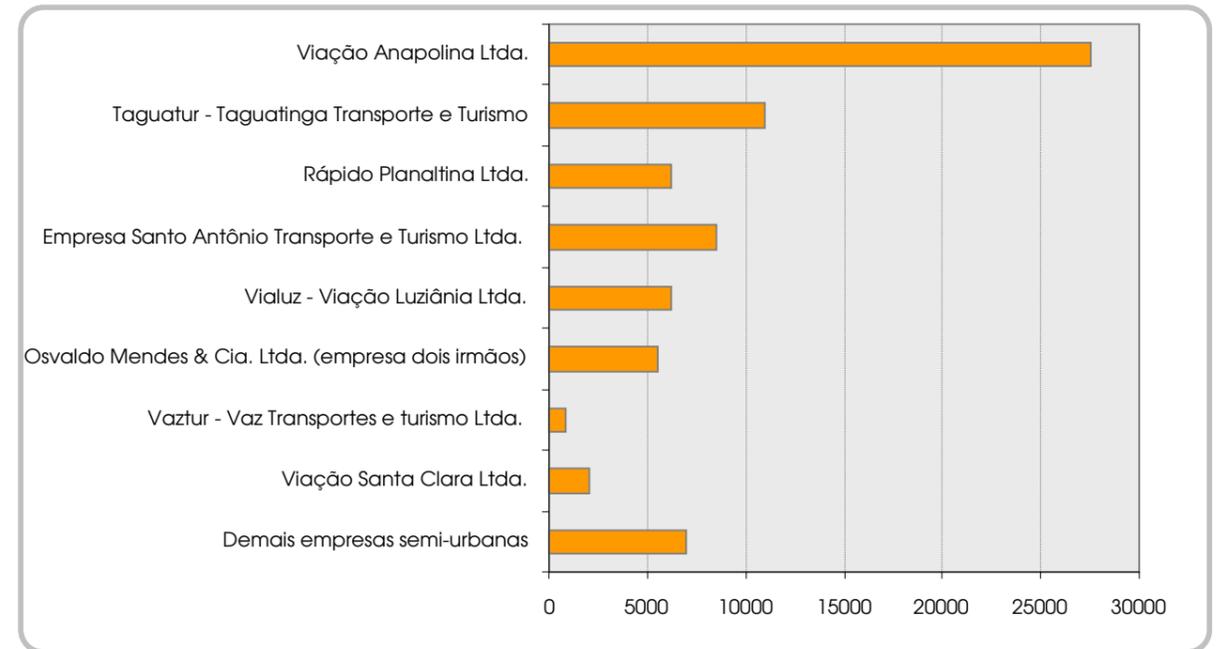
mais de dois milhões de passageiros anuais, totalizam 25,3 milhões de passageiros e fazem a ligação do Distrito Federal com o Entorno Sul e o Entorno Sudoeste. As linhas semi-urbanas em 2005 com mais de um milhão de passageiros encontram-se no Gráfico 15.

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 16).



Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Gráfico 15: Linhas semi-urbanas com mais de um milhão de passageiros transportados 2005



Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Gráfico 16: 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 se dá através da BR-040, conforme apresentado no mapa da Figura 15.

Diariamente são realizadas 1.700 viagens que transportam cerca de 65 mil passageiros nas 17 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 Média diária referente ao 1º semestre de 2007

Denominação	Itinerário	Nº de Viagens	Transporte pass. Km	Distância percorrida (km)	Transporte de passageiros		
					Ida	Volta	Total
BRASILIA (DF) - CIDADE OCIDENTAL (GO)	BR-040, DF-003 (EPIA)	9	16.636	457	168	151	319
BRASILIA (DF) - CIDADE OCIDENTAL (GO)	BR-040, DF-003 (EPIA)	290	560.573	14.770	5.680	5.311	10.992
BRASILIA (DF) - LUZIANIA (GO)	BR-040, DF-003 (EPIA)	5	12.468	312	97	97	194

Denominação	Itinerário	Nº de Viagens	Transporte pass. Km	Distância percorrida (km)	Transporte de passageiros		
					Ida	Volta	Total
BRASILIA (DF) - LUZIANIA (GO)	BR-040, DF-003 (EPIA)	256	606.508	16.065	5.064	4.593	9.658
BRASILIA (DF) - LUZIANIA (GO) VIA TAGUATINGA (DF)	BR-040, DF 001 (EPCT), DF-095 (EPCL), DF-003(EPIA)	5	327	416	3	4	7
BRASILIA (DF) - NOVO GAMA (GO)	DF-290, BR-040 (EPIA)	3	3.851	187	33	31	63
BRASILIA (DF) - NOVO GAMA (GO)	DF-290, BR-040 (EPIA)	294	688.679	17.489	5.928	5.666	11.594
BRASILIA (DF) - VALPARAISO (GO)	BR-040, DF-003 (EPIA)	12	18.134	566	157	229	387
BRASILIA (DF) - VALPARAISO (GO)	BR-040, DF-003 (EPIA)	290	525.876	13.264	5.974	5.508	11.482
GAMA (DF) - CIDADE OCIDENTAL (GO)	BR-040, DF-290	106	115.320	3.695	1.681	1.633	3.314
GAMA (DF) - LUZIANIA (GO)	BR-040, DF-290	92	156.762	4.274	1.679	1.685	3.364
GAMA (DF) - NOVO GAMA (GO)	DF-290	82	49.671	1.378	1.679	1.278	2.957
GAMA (DF) - VALPARAISO (GO)	BR-040, DF-290	97	105.277	2.857	1.878	1.679	3.557
TAGUATINGA (DF) - CIDADE OCIDENTAL (GO)	BR-040, DF-001 (EPCT)	41	87.868	2.412	783	711	1.494
TAGUATINGA (DF) - LUZIANIA (GO)	BR-040, DF-001 (EPCT)	72	201.295	5.111	1.499	1.352	2.851
TAGUATINGA (DF) - NOVO GAMA (GO)	BR-040, DF-001 (EPCT)	29	46.727	1.182	562	584	1.145
TAGUATINGA (DF) - VALPARAISO (GO)	BR-040, DF-001 (EPCT)	46	88.253	2.458	781	866	1.647
<b>TOTAL</b>		<b>1.729</b>	<b>3.284.225</b>	<b>86.893</b>	<b>33.646</b>	<b>31.378</b>	<b>65.025</b>

Fonte: 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 junto 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 Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 16 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\$1,50<sup>22</sup>. A Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 17 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 ônibus 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 18 e Figura 19 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 ônibus, 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 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 semaforica, como se verifica no exemplo da Figura 20.

<sup>22</sup> Em junho de 2007.

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\$1,4023. Não se dispõe no local de informações sobre a demanda transportada. A Figura 21 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 22 é possível visualizar um ponto onde vários motociclistas ficam concentrados.

O município não dispõe de terminal rodoviário e os abrigos existentes nos pontos de ônibus são precários, não proporcionando conforto e segurança aos usuários. A Figura 23o 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 pode ser visualizado nas Figura 24 e Figura 25. 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 sem dúvida 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\$1,65<sup>24</sup>, 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 26. Os abrigos nos pontos de ônibus ( Figura 27) 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 28. 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 semaforica, nem tampouco ciclovias, como ilustrado na Figura 29.

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 30). Outras vinte e duas vans também circulam pelo município, amparadas por autorização. A tarifa é de R\$1,2025.

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 31) apresenta uma estrutura acanhada para abrigar os veículos do transporte urbano e de ligação com o Distrito Federal.

<sup>23</sup> Em junho de 2007.

<sup>24</sup> Em junho de 2007.

<sup>25</sup> Em junho de 2007.

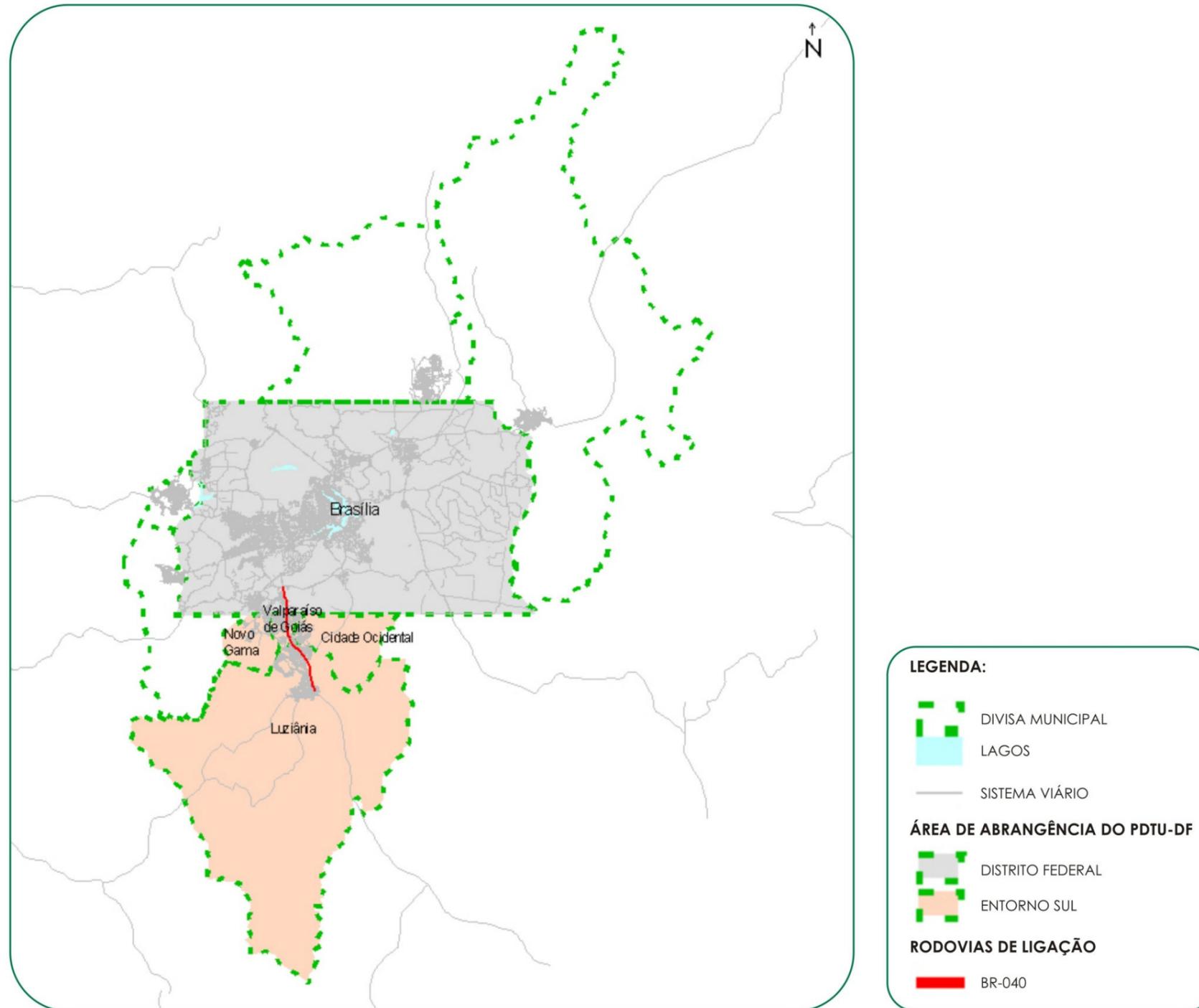


Figura 15: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Sul



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 16: Configuração viária – Valparaíso de Goiás.



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 18: Pedestres atravessando a BR-040 para acesso ao ponto de ônibus - Valparaíso de Goiás



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 17: Veículo utilizado para o transporte urbano de Valparaíso de Goiás.



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 19: Ponto de ônibus na BR-040 - Valparaíso de Goiás



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 20: Sinalização em Cidade Ocidental: inexistente



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 22: Ponto do serviço de moto-táxi - Cidade Ocidental



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 21: Veículo utilizado para o transporte urbano - Cidade Ocidental



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 23: Abrigo em ponto de ônibus - Cidade Ocidental



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 24:** Configuração viária de Luziânia



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 26:** Terminal Rodoviário de Luziânia



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 25:** Sinalização semafórica em Luziânia



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 27:** Abrigo em ponto de ônibus - Luziânia



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 28:** Configuração viária de Novo Gama



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 30:** Veículo utilizado para o transporte urbano - Novo Gama



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 29:** Sinalização inexistente em Novo Gama



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 31:** Terminal Rodoviário de 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, conforme o mapa da Figura 32.

Diariamente são realizadas cerca de 350 viagens que transportam mais de 13,3 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  
Média diária referente ao 1º semestre de 2007

Denominação	Itinerário	Nº de Viagens	Transporte pass. Km	Distância percorrida (km)	Transporte de passageiros		
					Ida	Volta	Total
BRASILIA (DF) - FORMOSA (GO)	BR-020, DF-003 (EPIA)	29	73.259	527	527	433	960
BRASILIA (DF) - FORMOSA (GO)	BR-020, DF-003 (EPIA)	25	26.924	157	157	157	314
BRASILIA (DF) - PLANALTINA(URB) (GO)	DF-128, BR-020, DF-003 (EPIA)	3	10.798	152	152	2	154
PLANALTINA (DF) - FORMOSA (GO)	DF-128, BR-020, DF-003 (EPIA)	188	577.206	3.998	3.998	4.260	8.258
PLANALTINA (DF) - FORMOSA (GO)	DF-128, BR-020	7	2.034	27	27	15	41
BRASILIA (DF) - PLANALTINA(URB) (GO)	DF-128, BR-020	24	41.400	432	423	460	883
PLANALTINA(URB) (DF) - PLANALTINA(URB) (GO)	DF-128, BR-020	41	59.419	804	804	789	1.593
SOBRADINHO(URB) (DF) - PLANALTINA(URB) (GO)	BR-020	30	60.247	570	570	580	1.150
<b>TOTAL</b>		<b>347</b>	<b>851.287</b>	<b>6.667</b>	<b>6.658</b>	<b>6.696</b>	<b>13.353</b>

**Fonte:** 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 Infraestrutura 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\$1,50<sup>26</sup>. 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 33 - 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 34 e na Figura 35 apesar de não haver nenhuma prioridade ou projeto para ciclovias no município.

- Formosa (GO)

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 37). 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 38 e Figura 39 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\$1,25<sup>27</sup>. 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.

<sup>26</sup> Em junho de 2007.

<sup>27</sup> Em junho de 2007.

Os pontos de ônibus são, na sua maioria, sinalizados com placas fixadas em postes. O terminal rodoviário (Figura 40) é utilizado pelas linhas urbanas e de ligação com o Distrito Federal e outras localidades.

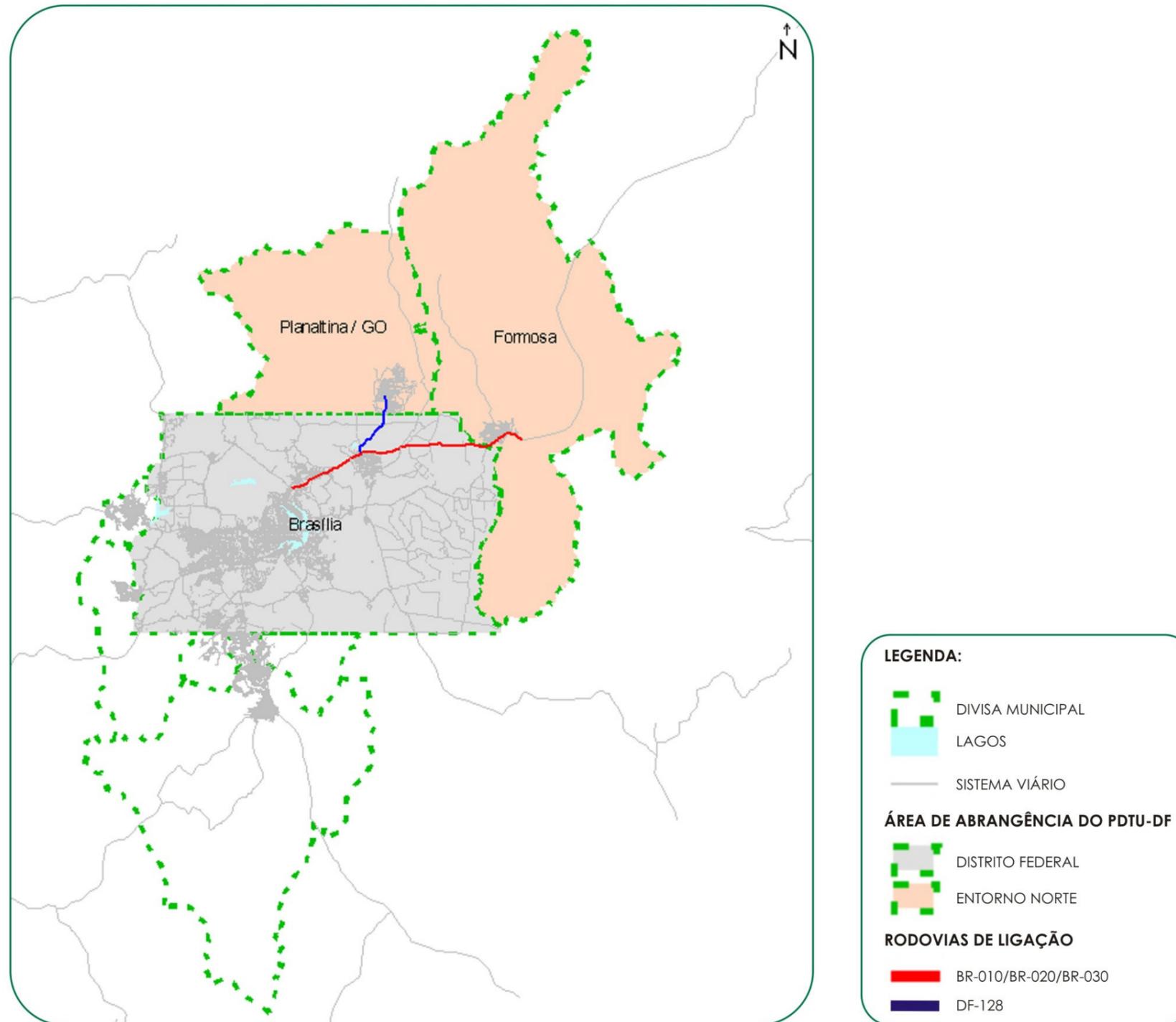


Figura 32: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Norte



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 33:** Terminal Rodoviário de Planaltina de Goiás



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 35:** Grande utilização de bicicletas – Planaltina de Goiás



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 34:** Grande utilização de bicicletas – Planaltina de Goiás



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 36:** Abrigo no ponto de ônibus – Planaltina de Goiás



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.  
**Figura 37:** Sinalização de trânsito – Formosa



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.  
**Figura 39:** Detalhe da configuração viária - Formosa



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.  
**Figura 38:** Detalhe da configuração viária - Formosa



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.  
**Figura 40:** 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, conforme o mapa da Figura 41.

Diariamente são realizadas cerca de 1.300 viagens que transportam mais de 51 mil passageiros nas 5 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  
Média diária referente ao 1º semestre de 2007

Denominação	Itinerário	Nº de Viagens	Transporte pass. Km	Distância percorrida (km)	Transporte de passageiros		
					Ida	Volta	Total
BRASILIA (DF) - AGUAS LINDAS (GO)	BR-070, DF-095 (EPCL), DF-003(EPIA)	302	721.034	19.620	6.468	7.491	13.959
BRASILIA (DF) - Sto. ANTONIO DO DESCOBERTO (GO)	DF-280, BR-060, DF-075(EPNB), DF 003 (EPIA)	4	6.694	214	53	57	110
BRASILIA (DF) - Sto. ANTONIO DO DESCOBERTO (GO)	DF-280, BR-060, DF-075(EPNB), DF 003 (EPIA)	222	622.189	13.658	5.160	4.957	10.117
BRASILIA (DF) - AGUAS LINDAS(GO)	BR-070, DF-095 (EPCL), DF-003(EPIA)	609	1.071.552	39.937	10.424	10.016	20.440
TAGUATINGA (DF) - Sto. ANTONIO DO DESCOBERTO (GO)	DF-280, BR-060, DF-001	162	317.034	7.949	300	3.170	6.470
<b>TOTAL</b>		<b>1.299</b>	<b>2.738.503</b>	<b>81.378</b>	<b>22.405</b>	<b>25.691</b>	<b>51.096</b>

**Fonte:** 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 (GO)

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 42 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 existe 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\$1,50<sup>28</sup>. A Figura 43 e a Figura 44 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 45).

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 45 exemplifica tal cenário.

- Santo Antônio do Descoberto (GO)

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 46 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

<sup>28</sup> Em junho de 2007.

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 47 mostra um ponto de moto-táxi.

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 48 ). O segundo, mais distante da área central, é mais novo e apresenta melhores condições operacionais (Figura 49).

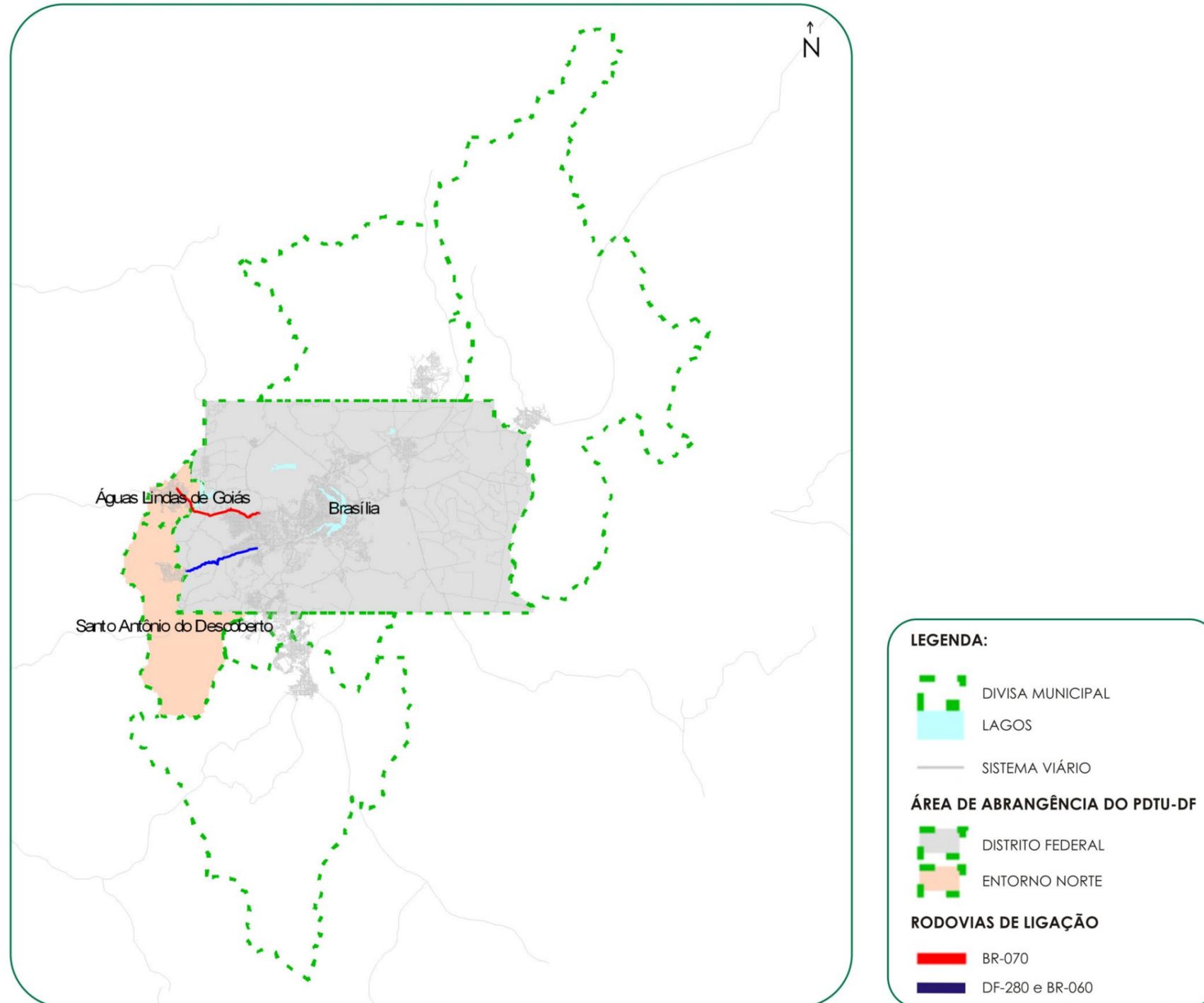


Figura 41: Mapa de localização dos Municípios do Entorno Oeste



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 42: Ponto de ônibus na BR-070 – Águas Lindas



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 44: Veículo do transporte urbano de Águas Lindas



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 43: Veículo do transporte urbano de Águas Lindas



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

Figura 45: “Terminal Rodoviário” de Águas Lindas



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 46:** Configuração Viária - Santo Antônio do Descoberto



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 48:** Terminal Rodoviário Central – Santo Antônio do Descoberto



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 47:** Ponto do serviço de moto-táxi - Santo Antônio do Descoberto



Fonte: Acervo fotográfico Altran/TCBR, 2007.

**Figura 49:** Novo Terminal Rodoviário – Santo Antônio do Descoberto

### 6.3 Sistema Viário do Distrito Federal

A rede viária para o tráfego geral no 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.

#### 6.3.1 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 Bandeirante - 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. Conforme apresentado na da Figura 50.

**Quadro 3:** 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

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, conforme apresentado na da Figura 50.

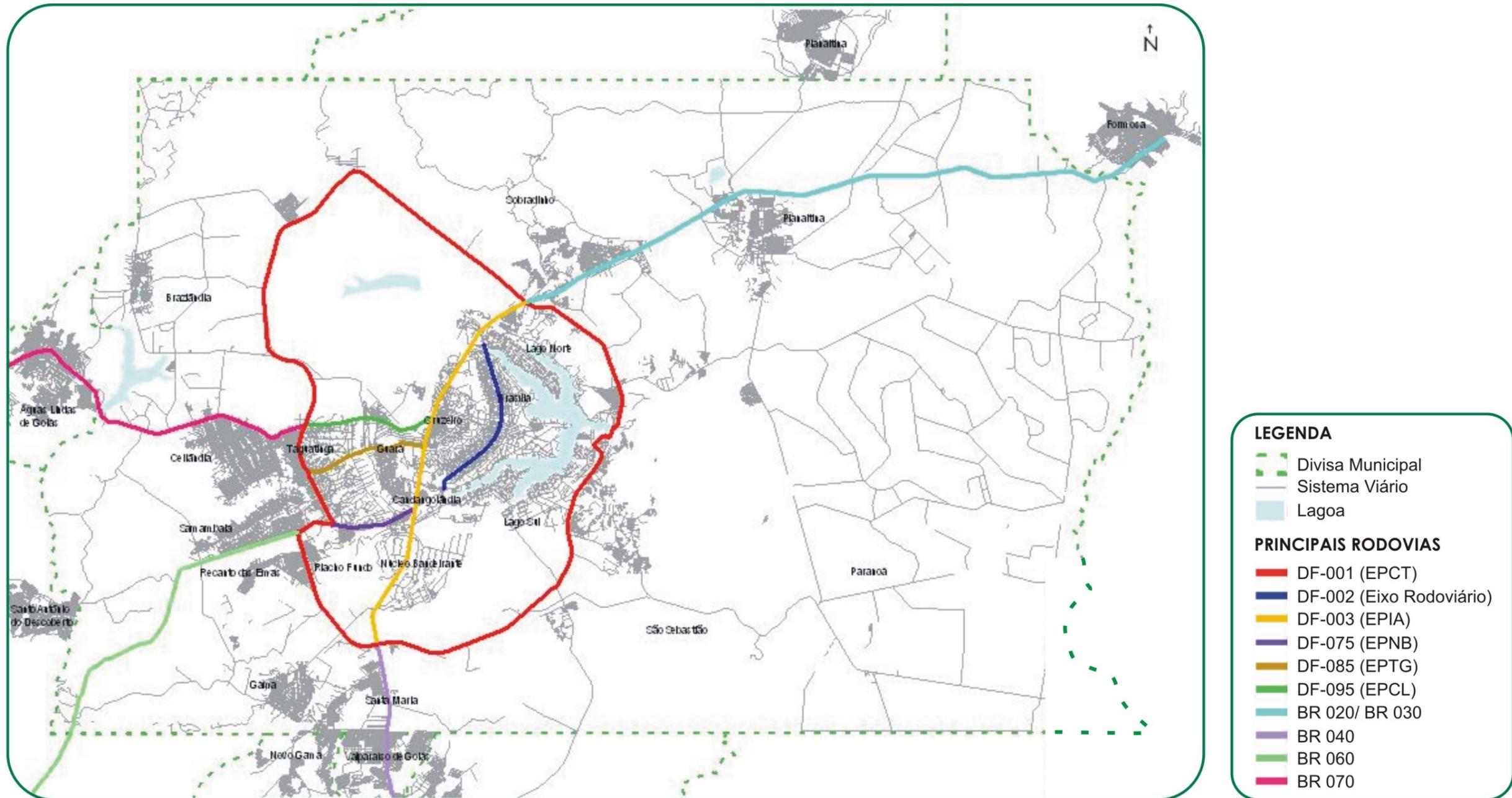


Figura 50: Mapa das Principais Rodovias do Distrito Federal

### 6.3.2 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 51.

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 W-3 e L-2.

No Centro Metropolitano o principal acesso corresponde ao eixo formado pela Av. Central de Taguatinga, que cruza a área central da cidade no prolongamento da DF-085 (EPTG) e a Av. Elmo Serejo, que tangencia Ceilândia na porção Sul. Neste eixo está projetado o sistema metroviário com traçado em nível na Av. Elmo Serejo e subterrâneo na Av. Central.

A Av. 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.

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. A Figura 51 apresenta as principais vias urbanas do Distrito Federal.

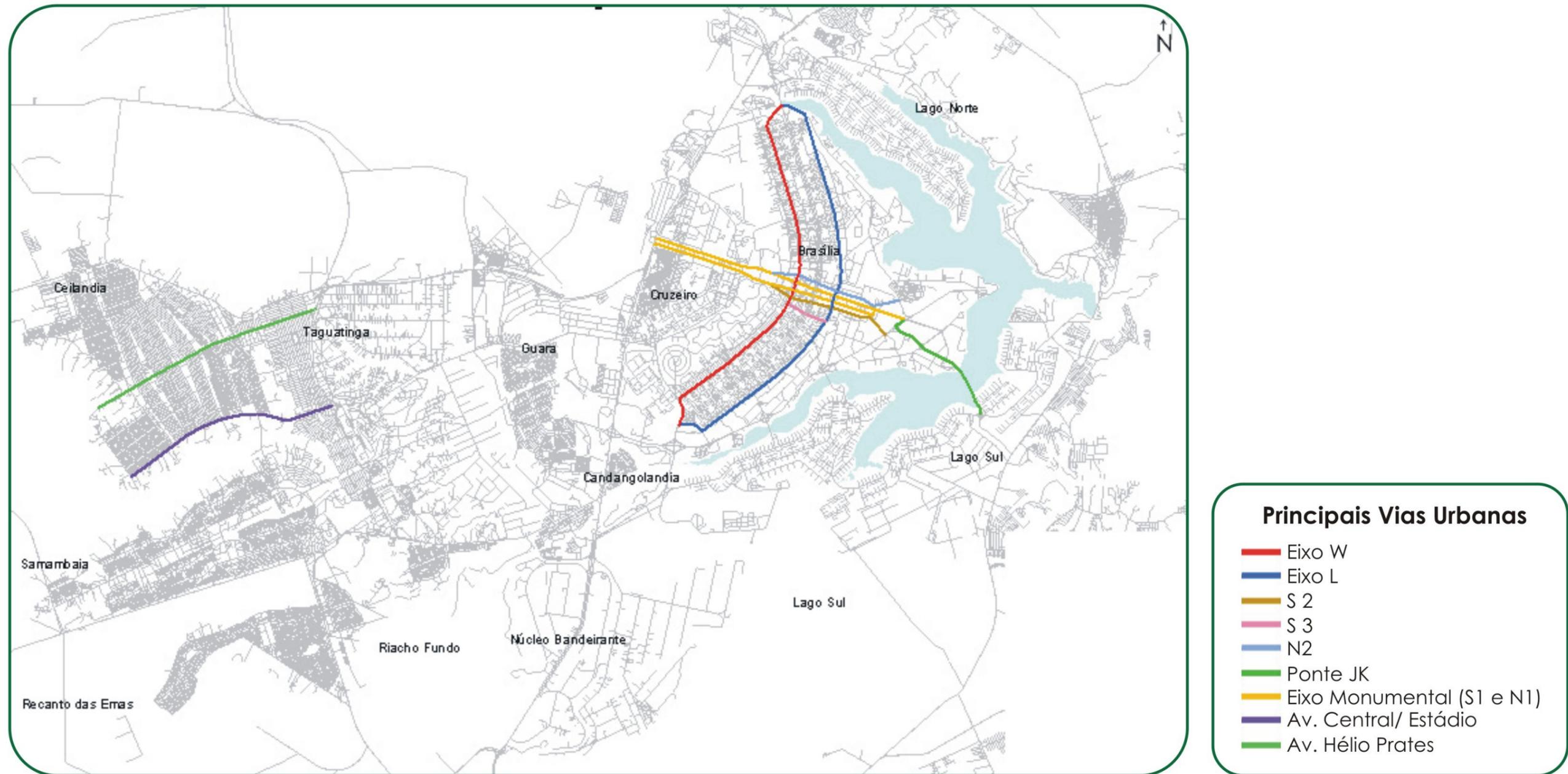


Figura 51: Mapa das Principais Vias Urbanas do Distrito Federal

#### 6.4 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:** Frota de Veículos - 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 aquele de 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:** Frota de veículos registrada em Municípios da RIDE - 2006

Município	Frota	%
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/DF	964.084	95,2%
<b>RIDE</b>	<b>1.013.174</b>	<b>100,0%</b>

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 - 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 Distrito Federal 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%.

Essas informações serão atualizadas ao longo do desenvolvimento do PDTU/DF.

## 7. PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Os pólos geradores de tráfego são construções urbanas que atraem grande quantidade de deslocamentos de pessoas ou cargas (escolas, conjuntos de escritórios, shopping centers). O seu controle é importante como forma de minimizar ou eliminar os impactos indesejáveis que possam ter sobre o transporte e o trânsito da sua área de influência e que são causas importantes das más condições de circulação nas grandes cidades brasileiras.

A caracterização dos pólos geradores de tráfego na área de abrangência do PDTU/DF irá permitir a identificação e localização desses empreendimentos, de modo a subsidiar as pesquisas de tráfego que serão realizadas na área de estudo.

Serão identificados empreendimentos como shopping centers, supermercados, escolas, universidades, aeroportos, rodoviárias, vias comerciais entre outros, nas áreas em que as pesquisas serão aplicadas.

A Figura 52, Figura 53, Figura 54 e Figura 55 mostram a identificação dos pólos geradores de tráfego feita para a via W3. Os demais pólos geradores de tráfego da área de estudo estão sendo identificados e, ao final, as informações serão cadastradas em ambiente compatível com um sistema de informações geográficas.

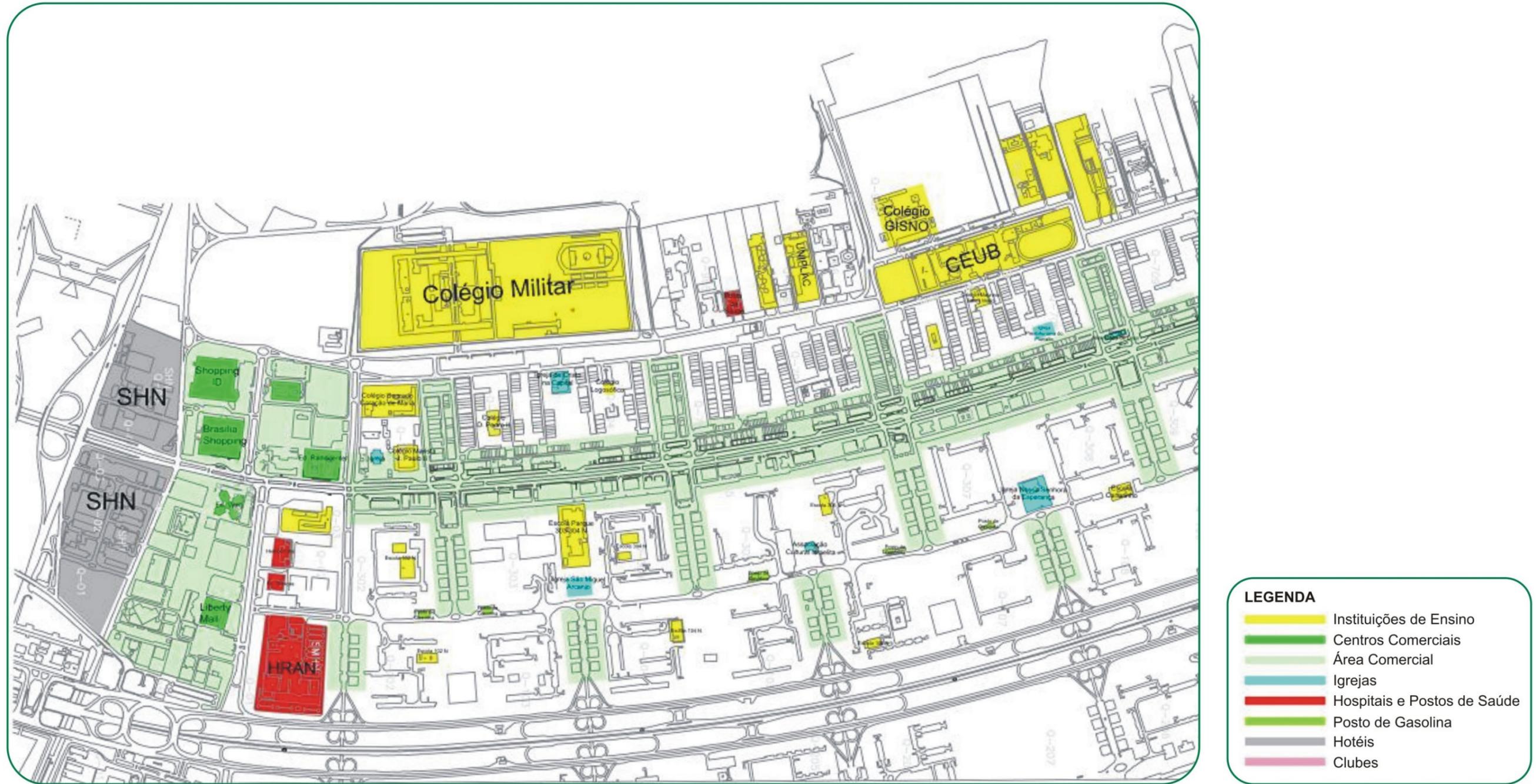


Figura 52: Pólos Geradores de Tráfego do Entorno da W3 Norte – Parte 1



Figura 53: Pólos Geradores de Tráfego do Entorno da W3 Norte – Parte 2

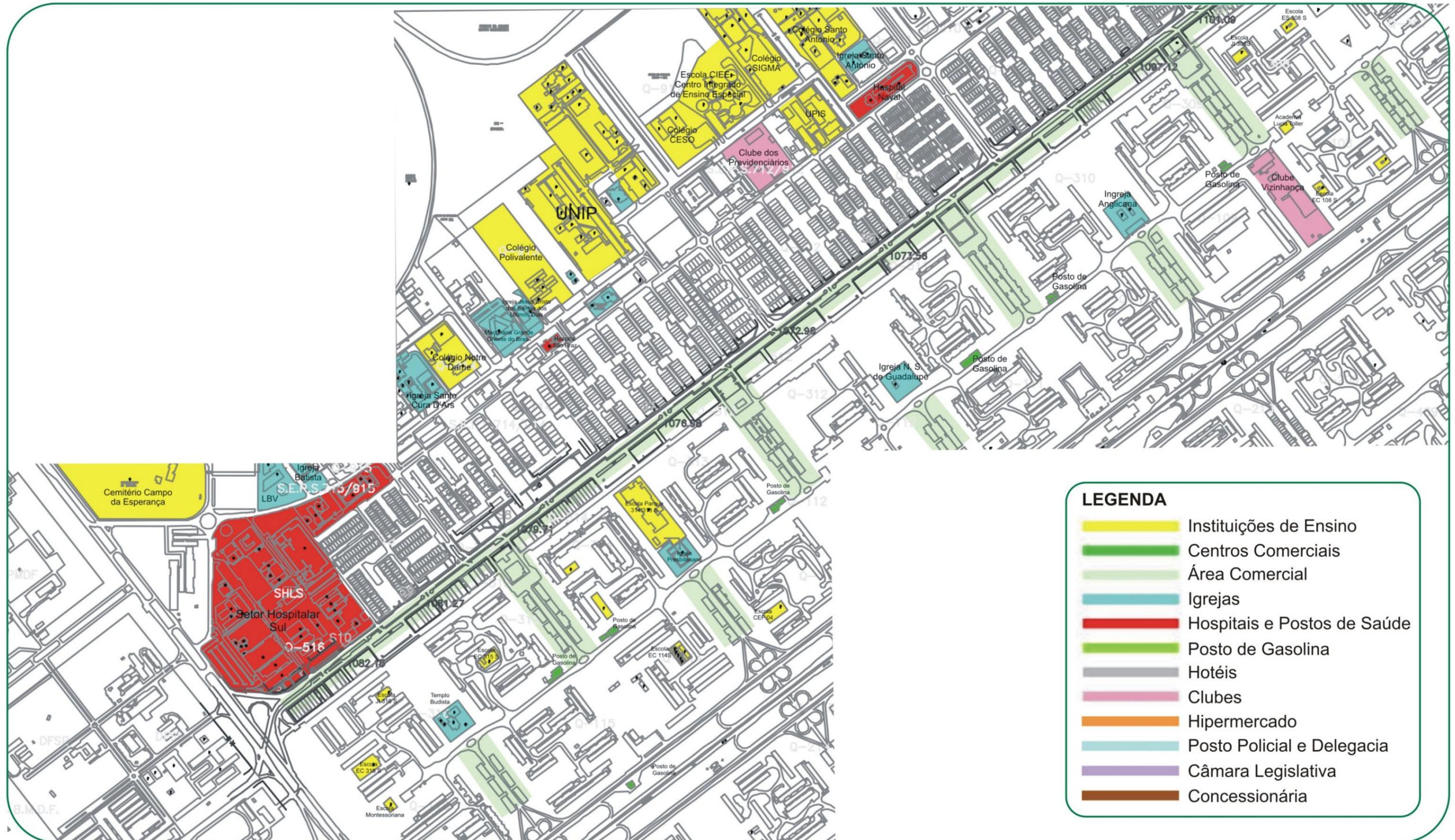


Figura 54: Pólos Geradores de Tráfego do Entorno da W3 Sul – Parte 1



**LEGENDA**

- Instituições de Ensino
- Centros Comerciais
- Área Comercial
- Igrejas
- Hospitais e Postos de Saúde
- Posto de Gasolina
- Hotéis
- Clubes

Figura 55: Pólos Geradores de Tráfego do Entorno da W3 Sul – Parte 2

# PDTU

