

# PROCESSO DE EVOLUÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO NA BUSCA POR UMA RELAÇÃO INTERFEDERATIVA

A realidade da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

---

O processo de contratação, elaboração e implementação dos PDUIs, contemplando as soluções de governança do plano, a definição dos instrumentos, os arranjos de gestão e a solução de conflitos de uso e ocupação do solo

COMPONENTE

B

Relatório de Pesquisa





# PROCESSO DE EVOLUÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO NA BUSCA POR UMA RELAÇÃO INTERFEDERATIVA

A realidade da Região Integrada de Desenvolvimento  
do Distrito Federal e Entorno

---

O processo de contratação, elaboração e implementação dos PDUIs, contemplando as soluções de governança do plano, a definição dos instrumentos, os arranjos de gestão e a solução de conflitos de uso e ocupação do solo

COMPONENTE  
**B**

Relatório de Pesquisa



## **Governo Federal**

### **Ministério da Economia**

**Ministro** Paulo Guedes

# **ipea** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada ao Ministério da Economia, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

#### **Presidente**

Carlos von Doellinger

#### **Diretor de Desenvolvimento Institucional**

Manoel Rodrigues Junior

#### **Diretora de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia**

Flávia de Holanda Schmidt

#### **Diretor de Estudos e Políticas**

##### **Macroeconômicas**

José Ronaldo de Castro Souza Júnior

#### **Diretor de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais**

Nilo Luiz Saccaro Júnior

#### **Diretor de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura**

André Tortato Rauen

#### **Diretora de Estudos e Políticas Sociais**

Lenita Maria Turchi

#### **Diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais**

Ivan Tiago Machado Oliveira

#### **Assessor-chefe de Imprensa e Comunicação (substituto)**

João Cláudio Garcia Rodrigues Lima

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

# PROCESSO DE EVOLUÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO NA BUSCA POR UMA RELAÇÃO INTERFEDERATIVA

A realidade da Região Integrada de Desenvolvimento  
do Distrito Federal e Entorno

---

O processo de contratação, elaboração e implementação dos PDUIs, contemplando as soluções de governança do plano, a definição dos instrumentos, os arranjos de gestão e a solução de conflitos de uso e ocupação do solo

COMPONENTE  
**B**

Relatório de Pesquisa



## COORDENAÇÃO NACIONAL

### **Marco Aurélio Costa**

Coordenador nacional do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) em Políticas Públicas e Desenvolvimento Territorial (INPuT). Coordenador da Coordenação de Estudos em Desenvolvimento Urbano (Codur) da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea. *E-mail:* <marco.costa@ipea.gov.br>.

## COORDENAÇÃO DO PROJETO GOVERNANÇA METROPOLITANA NO BRASIL

### **Marco Aurélio Costa**

Coordenador nacional do INCT/INPuT. Coordenador da Codur/Dirur/Ipea. *E-mail:* <marco.costa@ipea.gov.br>.

### **Bárbara Oliveira Marguti**

Pesquisadora na Dirur/Ipea. *E-mail:* <barbara.marguti@ipea.gov.br>.

## SUPERVISÃO TÉCNICA

### **Kássia Castro**

Gerente de estudos ambientais na Diretoria de Estudos Urbanos e Ambientais (Deura) da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). *E-mail:* <kassia.castro@codeplan.df.gov.br>.

### **Bárbara Oliveira Marguti**

Pesquisadora na Dirur/Ipea. *E-mail:* <barbara.marguti@ipea.gov.br>.

### **Luis Gustavo Vieira Martins**

Pesquisador na Dirur/Ipea. *E-mail:* <gustavo.martins@ipea.gov.br>.

### **Lizandro Lui**

Pesquisador do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Dirur/Ipea. *E-mail:* <lizandro.lui@ipea.gov.br>.

### **Sara Rebello Tavares**

Assistente de pesquisa III do projeto Governança Metropolitana no Brasil do Ipea. *E-mail:* <sara.tavares@ipea.gov.br>.

## REVISÃO TÉCNICA

### **Bárbara Oliveira Marguti**

Pesquisadora na Dirur/Ipea. *E-mail:* <barbara.marguti@ipea.gov.br>.

### **Sara Rebello Tavares**

Assistente de pesquisa III do projeto Governança Metropolitana no Brasil do Ipea. *E-mail:* <sara.tavares@ipea.gov.br>.

## AUTORIA

### **Kássia Castro**

Gerente de estudos ambientais na Deura/Codeplan. *E-mail:* <kassia.castro@codeplan.df.gov.br>.

### **Larissa Lima**

Assistente I na Deura/Codeplan. *E-mail:* <larissa.lima@codeplan.df.gov.br>.

### **Gustavo Lyra**

Estagiário na Deura/Codeplan. *E-mail:* <gustavo.lyra@codeplan.df.gov.br>.

### **Bruna Jesus**

Estagiária na Deura/Codeplan. *E-mail:* <bruna.jesus@codeplan.df.gov.br>.

DOI: <https://dx.doi.org/10.38116/rp-rmridedf-comp-b>

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

# SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	7
2 COMPATIBILIZAÇÃO COM OS PLANOS DIRETORES .....	10
3 MAPEAMENTO DE CONFLITOS DE USO DO SOLO: IDENTIFICAÇÃO, TIPOLOGIAS E DESAFIOS/SOLUÇÕES, A PARTIR DE ESTUDOS DE CASO .....	13
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	18
REFERÊNCIAS .....	19



# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 Instrumentos de política urbana no contexto da cooperação interfederativa

Para a região do Distrito Federal e municípios próximos, ainda não existe um modelo de gestão de região metropolitana (RM) implementado. Isso se deve às restrições estabelecidas pela Constituição Federal, art. 25, § 3º (Brasil, 1988), e pelo Estatuto da Metrópole (Brasil, 2015), os quais não permitem a criação de RMs entre municípios de diferentes estados.

Em 2018, foi enviada ao Congresso Nacional a Medida Provisória (MP) nº 862, que tinha como objetivo alterar o Estatuto da Metrópole para possibilitar a criação de uma RM entre o Distrito Federal e os municípios limítrofes. Porém, a MP perdeu a validade antes de ser votada pelo Congresso, por falta de acordo com relação à emenda que estabelecia transferência de 20% dos recursos do Fundo Constitucional do Distrito Federal (FCDF) para a implementação e a manutenção da RM (Senado Federal, 2019).

Apesar de não existir uma RM instituída, desde de 2007 Brasília já é considerada metrópole nacional (IBGE, 2008). O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) considera como arranjo populacional de Brasília oito municípios<sup>1</sup> e o Distrito Federal (IBGE, 2016).

No âmbito do governo do Distrito Federal, a Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan) considera como arranjo metropolitano o Distrito Federal e os doze municípios vizinhos (mapa 1) que de fato possuem relação entre as funções públicas de interesse comum (FPICs), denominados de área metropolitana de Brasília – AMB (Codeplan, 2014).

Nos municípios pertencentes à AMB, é realizada periodicamente a Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílio (PMAD). De acordo com dados da última pesquisa (Codeplan, [s.d.]), observou-se a necessidade de um novo estudo para compreender as dinâmicas de fluxos para utilização das FPICs entre esses municípios da periferia metropolitana de Brasília (PMB) e o Distrito Federal.

Dessa forma, o arranjo interfederativo vigente, previsto em lei, entre o Distrito Federal e os municípios próximos é o de Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF), o qual possui como interesse principal os serviços públicos comuns aos municípios que a integram, especialmente aqueles relacionados às áreas de infraestrutura e geração de empregos (Brasil, 1998).

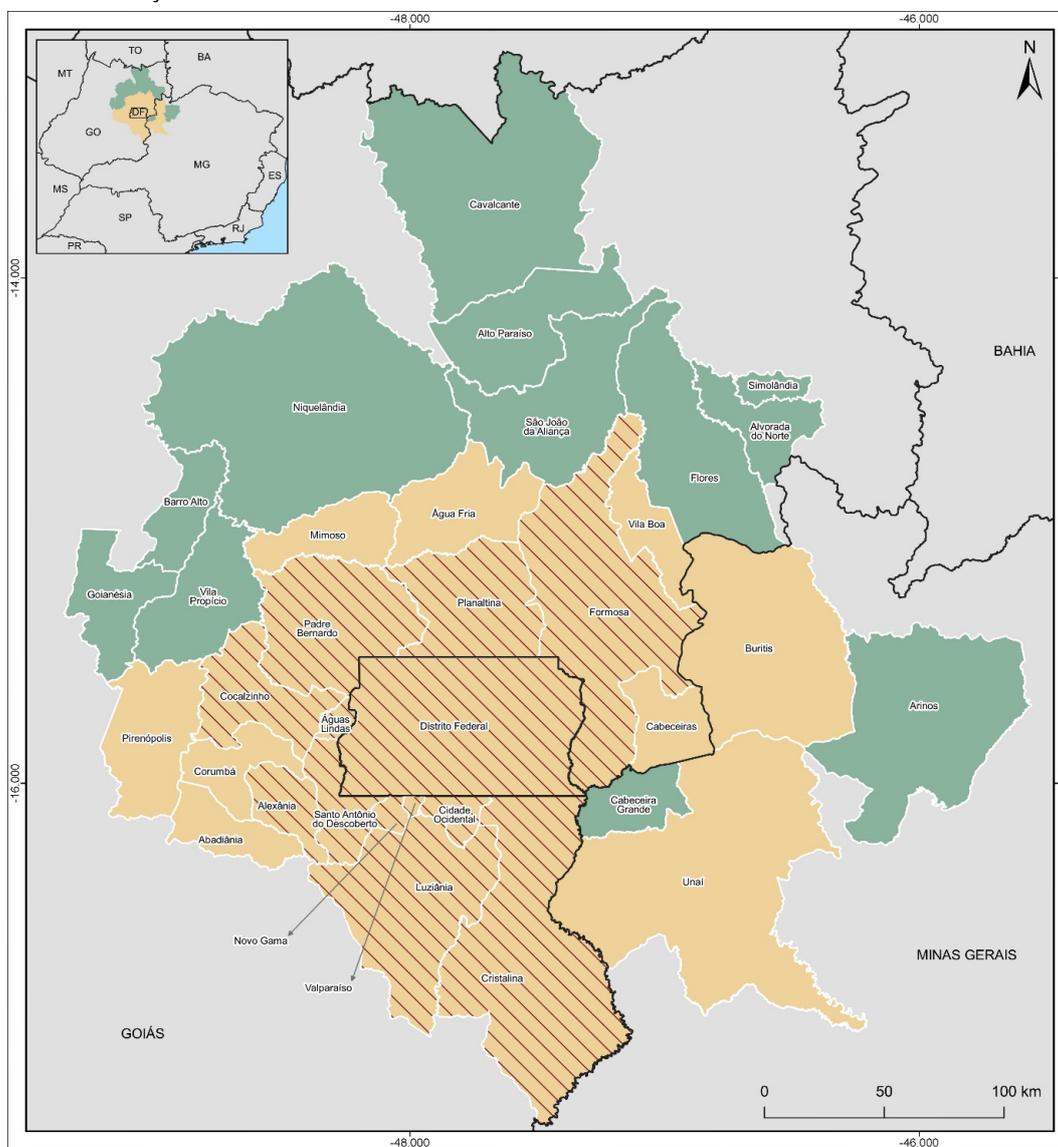
Além desses, são de interesse da Ride-DF: saneamento básico, em especial o abastecimento de água, a coleta e o tratamento de esgoto e o serviço de limpeza pública; uso, parcelamento e ocupação do solo; transportes e sistema viário; proteção ao meio ambiente e controle da poluição ambiental; aproveitamento de recursos hídricos e minerais; saúde e assistência social; educação e cultura; produção agropecuária e abastecimento alimentar; habitação popular; serviços de telecomunicação; turismo; e segurança pública (Sudeco, 2017a).

A Ride-DF foi criada pela Lei Complementar nº 94/1998. Inicialmente, era composta por 22 municípios de Goiás e Minas Gerais e o Distrito Federal; em 2018, por meio da Lei Complementar nº 163 (Brasil, 2018a), foram acrescentados onze municípios, totalizando 33

1. São eles: Aguas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

mais o Distrito Federal (mapa 1). Sua regulamentação se deu pelo Decreto nº 2.710/1998, alterado posteriormente pelos decretos nºs 3.445/2000 e 4.700/2003. O Decreto nº 7.469/2011 revogou os anteriores e deu novas interpretações legais à Ride-DF.

MAPA 1  
Localização da Ride-DF e AMB



□ Limite Estadual

▨ Área Metropolitana de Brasília - AMB

Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e do Entorno - RIDE/DF

■ Municípios pertencentes à RIDE definida pela Lei Complementar nº 94 de 19 de fevereiro de 1998.

■ Municípios acrescentados à RIDE pela Lei Complementar nº 163 de 14 de junho de 2018

Município	UF	Distância de Brasília (Km)	Município	UF	Distância de Brasília (Km)	Município	UF	Distância de Brasília (Km)
Abadiânia	GO	118	Cavalcante	GO	310*	Novo Gama	GO	46
Água Fria	GO	118	Cidade Ocidental	GO	42	Padre Bernardo	GO	106
Águas Lindas	GO	47	Cocalzinho	GO	110	Pirenópolis	GO	139
Alexânia	GO	87	Corumbá	GO	128	Planaltina	GO	56
Alto Paraíso	GO	224*	Cristalina	GO	119	Santo Antônio do Descoberto	GO	44
Alvorada do Norte	GO	255*	Flores	GO	236*	São João da Aliança	GO	155*
Arinos	MG	247*	Formosa	GO	79	Simolândia	GO	257*
Barro Alto	GO	202*	Goiânia	GO	237*	Unai	MG	180
Buritis	MG	207	Luziânia	GO	58	Valparaíso	GO	35
Cabeceira Grande	MG	118*	Mimoso	GO	126	Vila Propício	GO	195*
Cabeceiras	GO	139	Niquelândia	GO	260*	Vila Boa	GO	156

A Distância entre os municípios e Brasília foi calculada a partir da saída da sede municipal até a Rodoviária do Plano Piloto, considerando o trajeto mais curto. Para os municípios sinalizados com asterisco (\*) a distância foi calculada no Google Maps. Para os demais municípios utilizou-se a distância fornecida pelo DER.

Sistema de Coordenadas Geográficas, DATUM SIRGAS 2000. Fonte: Lei Complementar nº 94 de 19 de fevereiro de 1998; Lei Complementar nº 163 de 14 de junho de 2018. Elaboração: DEURA/CODEPLAN.

**codeplan**  
COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL

É tempo de ação. **GDF**

Fonte: Codeplan (2019).

Obs.: Mapa cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

Para coordenar as atividades a serem desenvolvidas na Ride, foi criado o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Coaride), vinculado à Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco). O Coaride é composto por membros do Ministério do Desenvolvimento Regional; da Casa Civil da Presidência da República; do Ministério da Justiça e Segurança Pública; do Ministério da Infraestrutura; do Ministério da Educação; do Ministério da Cidadania; do Ministério da Saúde; da Secretaria de Governo da Presidência da República; e da Sudeco (Sudeco, 2017b). Além de três representantes do Distrito Federal, um do estado de Goiás e um do estado de Minas Gerais, indicados pelos respectivos governadores, e dois representantes dos municípios do estado de Goiás e dois representantes dos municípios do estado de Minas Gerais que integram a Ride, indicados pelos prefeitos dos municípios (Brasil, 2011).

O Coaride poderá instituir subcolegiados para matérias específicas; além disso, deve executar o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal. Este programa tem como objetivo possibilitar, por meio de convênio, normas e critérios para a unificação de procedimentos relativos aos serviços públicos de responsabilidade distrital, estadual e municipal de entes que integram a Ride (Brasil, 2011).

Com relação ao aporte de recursos para a Ride-DF os programas e projetos prioritários serão financiados com recursos do orçamento da União; dos orçamentos do Distrito Federal, dos Estados de Goiás e de Minas Gerais e dos Municípios abrangidos pela Ride; e de operações de crédito externas e internas (Brasil, 2011).

Assim, a Ride-DF terminou por englobar, em uma mesma região de planejamento, municípios que mantêm relações distintas com o Distrito Federal, sendo que, com uns municípios se estabelecem relações de natureza metropolitana e com outros, relações de natureza regional. Um estudo da Codeplan (2003) analisou os 22 municípios pertencentes à Ride até a data, e destacou que esses podem ser divididos em três regiões distintas, de acordo com o seu grau de dependência em relação ao Distrito Federal:

- 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; e
- região III: baixa polarização – Água Fria de Goiás, Buritis, Cabeceira Grande, Cabeceiras, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis, Unaí e Vila Boa.

A grande quantidade de municípios, especialmente após a recente incorporação de novos integrantes, e o fato de existirem diferentes tipos de relação entre eles e o Distrito Federal podem ser um dos grandes motivos pelos quais a Ride-DF até hoje não consegue produzir resultados mais sólidos, pois a incorporação de municípios acaba por dificultar as decisões e a alocação de possíveis investimentos (Codeplan, [s.d.]).

De acordo com Ribeiro (2019), esses fatores acabaram por criar uma estrutura organizacional que funciona muito mais de forma consultiva do que deliberativa, o que, em muitos casos, acaba ocasionando o esvaziamento de representações e o consequentemente enfraquecimento dessa estrutura. Para o autor, uma das possíveis soluções seria a institucionalização da AMB, por meio da qual poderia ser dada maior legitimidade aos envolvidos, e a gestão seria facilitada, por se tratar de uma área menor e com características e fluxos similares.

## 2 COMPATIBILIZAÇÃO COM OS PLANOS DIRETORES

O Estatuto da Metrópole prevê a elaboração de um plano de desenvolvimento urbano integrado (PDUI) para as RMs. Esse plano deve ser instituído em lei e revisado a cada dez anos, e as RMs têm um prazo de três anos, a contar de sua criação, para a elaboração de seu plano. No PDUI, devem constar:

- as diretrizes para as FPICs, incluindo projetos estratégicos e ações prioritárias para investimentos;
- o macrozoneamento da unidade territorial urbana;
- as diretrizes quanto à articulação dos municípios no parcelamento, no uso e na ocupação do solo urbano;
- as diretrizes quanto à articulação intersetorial das políticas públicas afetas à unidade territorial urbana;
- a delimitação das áreas com restrições à urbanização visando à proteção do patrimônio ambiental ou cultural, bem como das áreas sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais, se existirem;
- o sistema de acompanhamento e controle de suas disposições; e
- as diretrizes mínimas para implementação de efetiva política pública de regularização fundiária urbana.

A elaboração de um PDUI para a região do Distrito Federal e municípios adjacentes não é viabilizada justamente pela falta de possibilidade de formalização de uma RM. Assim, o instrumento interfederativo vigente não impõe a obrigatoriedade da realização de um plano de desenvolvimento integrado para a região ou similar que englobe todos os municípios pertencentes à Ride-DF.

Uma das definições do Estatuto da Metrópole é a compatibilização dos PDUIs com os planos diretores dos municípios. De acordo com o Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), o plano diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

O art. 41 do Estatuto da Cidade apresenta os casos em que é obrigatória a realização do plano diretor para as cidades: *i*) com mais de 20 mil habitantes; *ii*) integrantes de RMs e aglomerações urbanas; *iii*) onde o poder público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal; *iv*) integrantes de áreas de especial interesse turístico; e *v*) inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental, de âmbito regional ou nacional.

Considerando a Ride-DF, seis municípios não possuem plano diretor: Arinos e Cabeceira Grande, em Minas Gerais; e Vila Boa, Vila Propício, Abadiânia e São João d'Aliança, em Goiás (IBGE, 2018). Dos municípios que não contêm o plano diretor, apenas Abadiânia possui mais de 20 mil habitantes e está em fase de elaboração do seu plano (tabela 1).

Assim como o PDUI, os planos diretores têm um prazo de revisão a cada dez anos. A tabela 1 apresenta os municípios que compõem a Ride-DF com a data de elaboração e a data prevista para a revisão de seus planos diretores, e, para os municípios cujos planos diretores têm mais de dez anos, a situação da revisão.

TABELA 1  
Municípios da Ride-DF, população e situação dos planos diretores

Municípios	População em 2019	Plano diretor		
		Ano da publicação	Data prevista para revisão	Revisão do plano
1. Abadiânia	20.042	Em elaboração	-	-
2. Água Fria de Goiás	5.735	2006	2016	Não
3. Águas Lindas de Goiás	212.440	2002	2012	Não
4. Alexânia	27.653	2006	2016	Não
5. Alto Paraíso de Goiás	7.624	2000	2010	Sim
6. Alvorada do Norte	8.660	2016	2026	-
7. Barro Alto	11.167	2010	2020	-
8. Cabeceiras	7.993	2006	2016	Sim
9. Cavalcante	9.709	2012	2022	-
10. Cidade Ocidental	71.376	2009	2019	Sim
11. Cocalzinho de Goiás	20.240	2006	2016	Não
12. Corumbá de Goiás	11.110	2003	2013	Não
13. Cristalina	58.997	2011	2021	-
14. Flores de Goiás	16.557	2016	2026	-
15. Formosa	121.617	2017	2027	-
16. Goianésia	70.084	2008	2018	Não
17. Luziânia	208.299	2006	2016	Não
18. Mimoso de Goiás	2.597	2006	2016	Não
19. Niquelândia	46.388	2009	2019	Sim
20. Novo Gama	115.711	2006	2016	Não
21. Padre Bernardo	33.835	2004	2014	Não
22. Pirenópolis	24.908	2002	2012	Não
23. Planaltina	89.918	1977	1987	Não
24. Santo Antônio do Descoberto	74.744	2017	2027	-
25. São João d'Aliança	13.740	Não possui	-	-
26. Simolândia	6.856	2016	2026	-
27. Valparaíso de Goiás	168.468	2006	2016	Sim
28. Vila Boa	6.171	Em elaboração	-	-
29. Vila Propício	5.821	Em elaboração	-	-
30. Arinos	17.875	Não possui	-	-
31. Buritis	24.841	2009	2019	Não
32. Cabeceira Grande	6.949	Não possui	-	-
33. Unai	84.378	2003	2013	Não
34. Distrito Federal	3.015.268	2009	2019	Sim

Fonte: IBGE (2018).

Como observado na tabela 1, dos 20 municípios cujo plano diretor já tem dez anos ou mais de existência, apenas seis estão em processo de revisão. A ausência de medidas para elaboração ou a revisão do plano diretor caracteriza improbidade administrativa, além de aplicação de outras sanções, conforme a Lei nº 8.429/1992 (CNM, 2013).

Muitos municípios enfrentam limitações para executar a revisão de seus planos – como falta de recursos financeiros, ausência de capacitação e baixo quantitativo de efetivo –, além dos problemas gerados pela descontinuidade da gestão pública – como mudanças no

processo de implementação do plano ou até mesmo sua suspensão. Mesmo após a implementação dos planos, alguns entraves interferem na sua eficiência, como ineficiência de uma infraestrutura administrativa para sua implementação e monitoramento; fragilidade de fiscalização; falta de atualização de dados e indicadores; dificuldade de avaliar políticas públicas, entre outros (Dias, 2011).

A esse respeito, o Distrito Federal especificamente, está realizando a revisão do seu Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), elaborado em 2009, atualmente em fase de leitura técnica para a elaboração do diagnóstico. Para tanto, foram instituídos grupos de trabalho para auxiliar na revisão do plano, os quais são compostos por representantes de diversos órgãos do governo do Distrito Federal. Os grupos de trabalho foram separados por tema: centralidades e desenvolvimento econômico; mobilidade; novas ruralidades; estratégias de regularização e habitação; gestão social da terra; planejamento social e gestão; meio ambiente e infraestrutura; e território resiliente.

Schvasberg (2010) faz uma análise dos planos diretores de alguns municípios da Ride-DF. Segundo o autor, predomina na Ride uma cultura municipalista, para a qual a gestão e o planejamento metropolitano são ameaças ao poder municipal e dos prefeitos, não considerando a questão como oportunidade de desenvolvimento integrado. Com relação aos planos diretores, argumenta que há desintegração entre as legislações urbanísticas, edilícias e ambientais, bem como nos modelos territoriais propostos nos instrumentos de ordenamento do território. Avalia, ainda, que, sobre a governança da Ride, os planos diretores analisados convergem ao propor conselhos, mas não se vinculam à dimensão regional e metropolitana integrada, envolvendo atores públicos e privados.

Além da compatibilização com os planos diretores para a elaboração dos PDUIs, também é necessário levar em consideração quaisquer zoneamentos realizados na região. Dessa forma, embora a estrutura de Ride não exija a elaboração de plano ou macrozoneamento da área, a Política Nacional do Meio Ambiente (Brasil, 1981) define como um de seus instrumentos normativos o zoneamento ambiental, regulamentado pelo Decreto nº 4.297/2002, que definiu os critérios para sua elaboração (Brasil, 2002).

O zoneamento ecológico econômico (ZEE) pode ser elaborado nas escalas nacional, macrorregional, estadual, regional e local. Cabendo ao governo federal elaborar e executar o ZEE nacional e os regionais quando o objeto tratar dos biomas brasileiros ou dos territórios abrangidos por planos e projetos prioritários. Assim, estão em fase de elaboração, ou já foram finalizados, na área de sobreposição da Ride-DF os seguintes ZEEs: do Centro-Oeste, da Ride-DF e os estaduais e locais do Distrito Federal, de Minas Gerais e de Goiás (tabela 2).

TABELA 2

**Zoneamentos elaborados ou em elaboração na área de sobreposição da Ride-DF**

Região	Projeto	Escala	Fase de implementação
Centro-Oeste	Macrozoneamento ecológico econômico da região Centro-Oeste	1:1.000.000	Planejamento
Ride-DF e entorno	ZEE da Ride-DF	1:250.000	Diagnóstico
Distrito Federal	ZEE do Distrito Federal	1:100.000	Lei aprovada em 2018
Goiás	Macrozoneamento ecológico econômico do estado de Goiás	1:1.000.000	Proposta de gestão
Goiás	ZEE do estado de Goiás	1:250.000	Diagnóstico
Minas Gerais	ZEE do estado de Minas Gerais	1:250.000	Lei aprovada em 2008

Fonte: Brasil (2018b).

O projeto do ZEE da Ride-DF teve seu início em julho de 2002; foi desenvolvido pelo Serviço Geológico do Brasil (CPRM),<sup>2</sup> pela Embrapa Cerrados e pela Embrapa Solos. A escala utilizada para obter os planos de informação foi 1:250.000, sendo elaborados os seguintes temas: geologia, geomorfologia, recursos hídricos, solos, aptidão agrícola, formações superficiais, geoquímica, uso atual do solo e cobertura vegetal/unidades de conservação, materiais para a construção civil/insumos agrícolas e outros recursos minerais (Embrapa, 2003).

Essa etapa foi chamada de fase I e fez parte do Programa de Gestão Política de Desenvolvimento Urbano, Ação Levantamento de Informações para a Gestão Territorial, do Programa Plurianual do Governo Federal 2000-2003, e contou com o apoio de diversas instituições parceiras. Em 2009, por meio do projeto “Apoio às Políticas Públicas de Desenvolvimento Sustentável”, firmado entre o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e o Ministério do Meio Ambiente (MMA), as informações espaciais utilizadas e geradas foram atualizadas e sistematizadas em um banco de dados geográficos (Brasil, [s.d.]).

Contudo, a elaboração do ZEE da Ride-DF avançou apenas até a fase de diagnóstico, não tendo sido realizado o mapa de zonas de gestão territorial e suas respectivas diretrizes gerais e específicas com indicativos ao uso e à ocupação do solo (Brasil, [s.d.]). Cabe ressaltar também que os dados levantados no período mencionado se restringem aos municípios que faziam parte da Ride-DF à época.

### **3 MAPEAMENTO DE CONFLITOS DE USO DO SOLO: IDENTIFICAÇÃO, TIPOLOGIAS E DESAFIOS/SOLUÇÕES, A PARTIR DE ESTUDOS DE CASO**

De acordo com dados do IBGE (2019), a Ride-DF teve um crescimento populacional de aproximadamente 48% no período de 2000 até 2019. Os municípios que apresentaram os maiores incrementos na taxa populacional foram Flores de Goiás (120%), São João d'Aliança (104%), Águas Lindas de Goiás (101%), Vila Boa (88%), Barro Alto (79%), Valparaíso de Goiás (78%), Cidade Ocidental (77%), Abadiânia (75%), Cristalina (73%) e Padre Bernardo (57%).

Rezende (2017) realizou uma análise da expansão urbana na área da Ride considerando os municípios pertencentes ao arranjo antes da última alteração, em 2018. Nessa análise, o autor observou o crescimento urbano no período de 1985 a 2015, em que a variação de crescimento da área urbana foi de 220%, sendo de 80% entre 1985 e 1995; 38% de 1995 a 2005; e, no período entre 2005 e 2015, as áreas urbanizadas aumentaram 30%.

O maior crescimento da área urbana nesses trinta anos ocorreu nos municípios mais próximos ao Distrito Federal: Padre Bernardo (353%), Cidade Ocidental (341%), Santo Antônio do Descoberto (253%), Formosa (211%), Águas Lindas de Goiás (171%), Planaltina (168%), Unai (162%), Novo Gama (158%), Água Fria de Goiás (142%) e o próprio Distrito Federal (127%).

Como consequência tanto do crescimento acelerado da população quanto da expansão urbana, aumentam as pressões sobre o território. O avanço progressivo da urbanização sobre espaços desocupados, o adensamento das áreas urbanizadas, o insulamento das áreas protegidas e o aumento da demanda por serviços essenciais trazem impactos para o meio ambiente, mas também para as questões relacionadas com o ordenamento territorial e a prestação de serviços à população.

2. A sigla refere-se à razão social Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais.

A falta de gestão adequada desses problemas acaba ocasionando conflitos no uso dessas áreas, tanto localmente como além dos limites políticos definidos. Dessa forma, os itens que se seguem trazem alguns dos conflitos no uso e na ocupação do solo identificados na Ride-DF.

### 3.1 Desafios do saneamento básico na Ride-DF

Figueiredo *et al.* (2017) apresentaram um trabalho com os principais conflitos existentes na Ride-DF no âmbito do saneamento ambiental (abastecimento, esgotamento, resíduos sólidos e drenagem). O estudo é parte integrante do *Diagnóstico do saneamento básico das regiões integradas de desenvolvimento do Brasil* (Brasil, 2017), análise preliminar para elaboração do Plano Regional de Saneamento Básico da Ride-DF.

Os principais conflitos identificados estão atrelados ao abastecimento de água, uma vez que os sistemas de produção de água na região funcionam no limite de sua capacidade ou próximos à saturação. Foram identificados problemas na captação e no tratamento da água em diversos municípios, além de distritos e povoados urbanos e rurais que não possuem qualquer sistema de abastecimento de água potável.

Existem municípios onde a captação por meio de mananciais superficiais é reforçada por poços tubulares profundos para suprir a demanda por água, sem entendimento dos impactos dessa prática para o sistema como um todo. Além desses problemas, há ainda a falta de compatibilização do sistema de abastecimento de água com os outros setores do saneamento, o que causa baixa qualidade dos mananciais, aumento dos custos operacionais e inviabilização das captações.

Dos municípios que compunham a Ride, somente o Distrito Federal possuía áreas de preservação de mananciais superficiais. Nos outros municípios, observaram-se atividades agropecuárias próximo às áreas de captação, as quais possibilitam a contaminação da água e do solo por agrotóxicos. Além desses problemas, também foram identificadas discordâncias em relação à geração de energia, a qual apresenta interesses em desacordo com as necessidades do abastecimento.

Com relação ao tratamento de esgotos, a Ride-DF é caracterizada pelo uso de lagoas de estabilização, exceto o Distrito Federal, além de ser comum a utilização de fossas sépticas e rudimentares. Há falta de sistemas de esgotamento sanitário em áreas onde o lençol freático está localizado próximo à superfície, gerando grande ameaça ao meio ambiente e à saúde da população.

Os sistemas de microdrenagem (sarjetas, tubulações, bocas de lobo e poços de visita) foram verificados principalmente nas sedes municipais, já os sistemas de macrodrenagem (tubulações principais, reservatórios, canais e dissipadores) instalados e em operação foram identificados apenas no Distrito Federal, assim como cadastro técnico das redes de drenagem existentes e dos projetos aprovados.

Foi possível observar que, nas áreas onde a declividade é acentuada e não existe macrodrenagem, há ocorrência de processos erosivos no espaço urbano. No que diz respeito ao manejo da drenagem urbana, os problemas verificados estão vinculados à falta de sistemas de drenagem adequados, que propiciam processos erosivos e alterações na qualidade dos mananciais de captação de água.

No que se refere ao manejo de resíduos sólidos, o diagnóstico aponta para a utilização de vazadouros e aterros controlados como principais soluções para a disposição de rejeitos. A utilização de aterro sanitário para a disposição final de resíduos sólidos ocorre apenas nos municípios Arinos (MG), Cidade Ocidental (GO), Planaltina (GO) e Distrito Federal. Os aterros situados em Formosa (GO) e Pirenópolis (GO) são operados como vazadouros. A coleta de resíduo hospitalar, de um modo geral, é realizada por empresas privadas, que fazem sua destinação em locais fora da RIDE; o Distrito Federal, por sua vez, faz o tratamento e a destinação final desse resíduo em Santo Antônio do Descoberto (GO).

Foi verificada falta de gestão em relação à disposição adequada dos resíduos da construção civil, que são encaminhados para áreas degradadas, cascalheiras e voçorocas, causando danos ambientais. Além disso, à época, não foram identificadas políticas efetivas para medidas como reciclagem, redução, reutilização e conscientização ambiental da população. Em 2018, o Distrito Federal aprovou, por meio do Decreto nº 38.903, o Plano Distrital de Gerenciamento Integrado de Resíduos Sólidos (PDGIRS), com o intuito de estabelecer e induzir as ações necessárias para o correto gerenciamento dos resíduos sólidos gerados. Os principais pontos de conflito identificados no diagnóstico estão descritos no quadro 1.

QUADRO 1  
Pontos críticos de conflito na área de saneamento ambiental na RIDE-DF

Conflito/problema	Localidade
Ribeirão com demanda insuficiente para abastecimento de dois municípios: Valparaíso (GO) e Cidade Ocidental (GO).	Intermunicipal
Sistema de captação por poços comprometendo sistema de captação de barragem: Águas Lindas (GO) e Barragem do Descoberto (DF).	Regional
Abastecimento de cidade dependente de vazão defluente de barragem: Santo Antônio do Descoberto (GO) e Barragem do Descoberto (DF).	Regional
Escoamento superficial de Porto Seco causa interferência em município vizinho: Valparaíso (GO) e Distrito Federal.	Regional
Aterros sanitários recebem resíduos sólidos de outros municípios sem a devida compensação ambiental: Planaltina (GO) e Distrito Federal; Cidade Ocidental (GO) e Valparaíso (GO).	Regional
Lançamento de drenagem urbana e <i>by-pass</i> de estação de tratamento de esgoto (ETE) em ribeirão a montante de captação de água: Distrito Federal e Novo Gama (GO).	Regional
Falta de sistema de esgotamento sanitário e manejo de resíduos sólidos impactam no sistema de abastecimento: Padre Bernardo (GO) e Barragem do Descoberto (GO).	Regional
Impacto cumulativo relativo aos lançamentos de efluentes no rio Descoberto: Distrito Federal e Goiás.	Regional
Existência de processos erosivos em rio: rio Corumbá.	Regional
Deficiência de áreas de preservação dos mananciais.	Regional
Sistemas de produção de água operando na capacidade limite.	Regional
Sistemas de captação tendo deter reforço de poços tubulares profundos.	Regional
Abastecimento de água da cidade dependente de vazão defluente de barragem para a geração de energia: Unai (MG) e Barragem de Queimados (MG).	Municipal
Problemas de segurança na Estação de Tratamento de Água (ETA) Novo Gama: assaltos recorrentes.	Municipal
Distritos e povoados urbanos com deficiência de abastecimento ou sem nenhum abastecimento	Municipal
Inexistência de sistema de rede coletora de esgoto em áreas com lençol freático aflorado.	Municipal
Baixo índice de coleta de esgotos.	Municipal
Concentração de esgotamento sanitário somente no meio urbano.	Municipal
Inexistência de sistema de macrodrenagem, excetuando-se o Distrito Federal.	Municipal
Há somente quatro aterros sanitários licenciados na RIDE – já saturados.	Regional/municipal
Aterros operando como vazadouro.	Regional/municipal
Resíduos de saúde depositados a céu aberto.	Regional/municipal
Resíduos de construção sem destinação adequada.	Regional/municipal

Fonte: Figueiredo *et al.* (2017).

### 3.2 O caso do Quilombo Mesquita: conflito territorial e ambiental

Aguiar (2015) elaborou um estudo sobre os conflitos e as principais problemáticas com relação à temática territorial e ambiental no Quilombo Mesquita. O quilombo encontra-se ao norte do município da Cidade Ocidental, divisa com o Distrito Federal, situando-se entre os dois núcleos urbanos.

A área quilombola também possui uma significativa área voltada para a produção agrícola de marmelo, fruto utilizado para a confecção de doces, característica cultural da comunidade quilombola. Há também na área expressões de agricultura de subsistência, cujo pouco excedente é vendido em feiras da Cidade Ocidental (Santos, 2011). Devido à proximidade com Brasília, muitos quilombolas procuram emprego na capital federal.

A área do Quilombo Mesquita possui Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID); além disso, o município Cidade Ocidental estipulou, no seu Plano Diretor Municipal, que a área do quilombo se enquadraria na categoria de zona espacial de interesse histórico e cultural (ZEIHC), o que asseguraria a manutenção da área do quilombo.<sup>3</sup>

Segundo o autor, apesar de existir aparato legal que proteja a área do Quilombo Mesquita, muitas ações se sobrepõem à tal proteção, favorecendo a expansão do mercado imobiliário na região, pressionado pelo crescimento populacional promovido por Brasília. Outras ações, ainda, possuem um caráter de racismo ambiental, como a construção de um aterro sanitário próximo ao quilombo, por exemplo, o qual acaba se tornando um vetor de poluição de águas subterrâneas e favorecendo a presença de agentes infecciosos nocivos à saúde humana e animal.

A existência de loteamentos na área do quilombo acaba promovendo a fragmentação territorial desse espaço, por meio da inserção de novos elementos atrelados à um contexto urbano e pela divisão de terras na região. A pressão exercida pelo mercado imobiliário nas áreas circundantes ao quilombo é um fator que acaba gerando uma problemática no local, onde há o favorecimento das ações das construtoras em detrimento dos quilombolas (Aguiar, 2015).

Na Cidade Ocidental, tal pressão é exercida especialmente por construtoras que buscam a criação de condomínios horizontais, voltados à demanda da classe média. Os conflitos socioambientais observados na área do quilombo se relacionam às políticas públicas, que ignoram a proteção da área, e também à pressão do mercado imobiliário, que vislumbra a área quilombola como passível de expansão urbana, visando maior lucro no município goiano (Aguiar, 2015).

O autor relata também a tentativa de silenciamento da comunidade quilombola, por intermédio de situações como a depredação das placas indicativas da comunidade ou a falta de referência quilombola, tratando o Quilombo Mesquita apenas como povoado.

3. Para mais informações, ver Município de Cidade Ocidental (2018).

### 3.3 Análise dos conflitos na bacia do alto curso do rio Descoberto

A bacia do alto curso do rio Descoberto pertence à unidade hidrográfica do rio Paranaíba, abrangendo parte do Distrito Federal e dos municípios Águas Lindas e Padre Bernardo (GO). É de grande importância para o Distrito Federal, uma vez que o reservatório do Descoberto é responsável por 60% do abastecimento de água. Apesar disso, essa bacia vem sofrendo fortes pressões do processo de ocupação do uso do solo, principalmente a conversão das áreas naturais em áreas agrícolas e/ou urbanas (UNESCO, 2002; Nunes e Roig, 2015). Desde a construção da barragem do Descoberto, na década de 1970, intensificou-se a expansão agrícola, bem como a expansão urbana, observada no crescimento acelerado de Brazlândia, Taguatinga, Ceilândia – Distrito Federal – e Águas Lindas (GO).

A conversão do uso do solo na bacia do Descoberto tem gerado impactos ambientais que ameaçam o abastecimento de água no Distrito Federal, entre os quais o assoreamento do reservatório (Taveira *et al.*, 2012), o aumento do processo erosivo (Ferrigo *et al.*, 2012) e a diminuição da vazão. Outro impacto refere-se à perda da qualidade da água, devido à ausência de esgotamento sanitário em Águas Lindas, que levou o governo do Distrito Federal a firmar um consórcio com o governo de Goiás, por meio das empresas Companhia de Saneamento Ambiental (Caesb) e Companhia Saneamento de Goiás (Saneago), para implantação da rede de coleta e estação de tratamento de esgoto, que foram inauguradas em 2017.

Nunes e Roig (2016) aplicaram, na bacia do alto curso do Descoberto, um modelo baseado em sistemas de informações geográficas, a fim de identificar possíveis conflitos de uso e ocupação do solo. Inicialmente, mapeou-se a adequabilidade das áreas de acordo com sua vocação ao desenvolvimento da agricultura, da ocupação urbana ou da conservação. Em seguida, analisaram-se os conflitos, a fim de identificar as áreas com adequabilidade (vocação) alta para as três categorias, sendo, assim, mais propícias a possíveis disputas entre os usos aplicados.

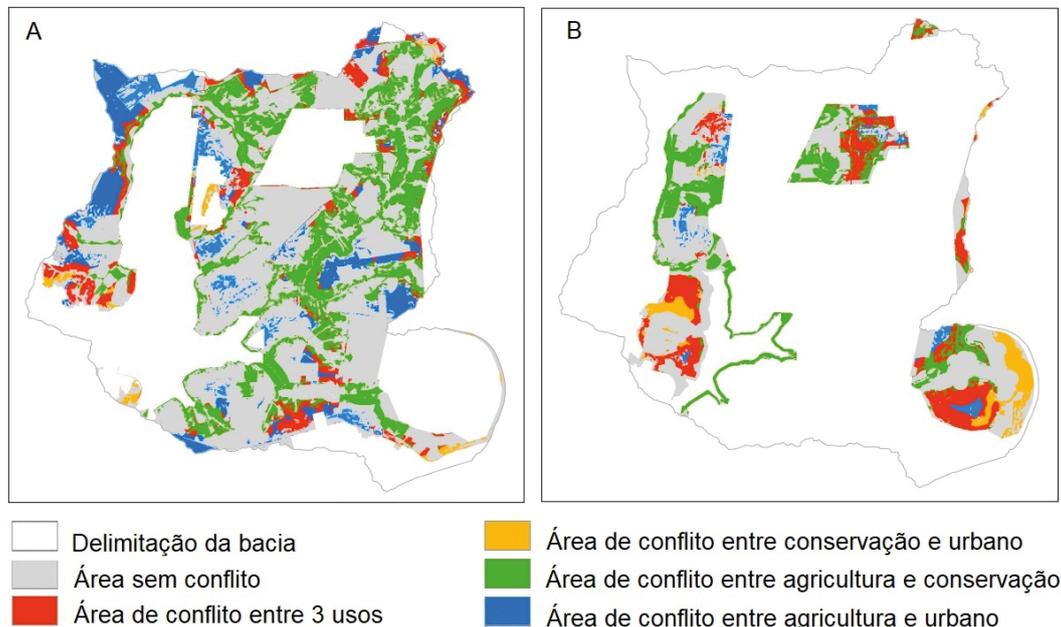
Na primeira análise, foram excluídas da análise as áreas não passíveis de ocupação, como áreas urbanas já consolidadas, unidades de conservação (UCs) e rios e reservatórios. Como resultado, identificou-se que 44% da área da bacia do alto Descoberto apresenta conflitos entre duas ou três categorias estudadas e 56% da área não apresentou conflitos. Dos 44% de área em conflito, 7,5% apresentou conflito entre as três categorias analisadas; e 36,5% apresentou conflitos entre duas categorias, sendo que 24% compreende conflitos entre agricultura e conservação, 11,4% compreende conflitos entre agricultura e uso urbano e 1,1% apresenta conflitos entre conservação e uso urbano (figura 1A).

Uma segunda análise de conflitos foi realizada considerando-se apenas as UCs da bacia, uma vez que, mesmo sendo áreas protegidas, existem pressões impulsionadas pela expansão urbana e agrícola. Assim, identificou-se que mais da metade do território das UCs (51,47%) encontra-se em algum nível de conflito, sendo que 18,15% apresenta conflitos entre as três categorias e 33,32% apresenta conflitos entre duas categorias. O conflito de maior expressividade foi entre as categorias conservação e agricultura – 22,53% (figura 1b).

FIGURA 1  
Identificação de conflitos

1A – Identificação de conflitos na bacia do alto curso do rio Descoberto

1B – Identificação de conflitos na área das UCs



Fonte: Nunes e Roig (2014, com adaptação).

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do contexto apresentado, percebe-se que uma gestão mais adequada do processo de metropolização do Distrito Federal e dos municípios próximos esbarra na impossibilidade legal de implementação de um modelo de governança interfederativo apropriado. Mesmo diante dessa limitação, o fato é que, instituída legalmente ou não, a metrópole de Brasília já existe e traz consigo algumas questões primordiais que necessitam de uma gestão integrada e eficiente.

Como apresentado, o modelo instituído de Ride, até agora, se mostrou pouco eficiente para a gestão dos problemas metropolitanos compartilhados entre Brasília e os municípios limítrofes. Tal modelo também não tem apresentado muitos avanços mesmo para as questões regionais, às quais se aplica.

Um dos motivos apontados para as ações da Ride não apresentarem resultados substanciais é o fato de ser uma área extensa, onde os fluxos de troca entre os municípios são distintos. O que pode ter sido agravado com a inclusão de novos membros no ano de 2018, medida que pode não trazer nenhum benefício para os municípios incluídos recentemente e dificultar ações a serem realizadas nos municípios mais antigos.

Outra questão latente é a falta de um planejamento regional. O Estatuto da Metrópole prevê a criação do plano de desenvolvimento urbano integrado para as áreas metropolitanas, porém para a gestão da Ride tal plano não é exigido. Isto traz a carência de informações e estratégias compartilhadas para essas áreas, o que seria um importante instrumento para a tomada de decisão e a definição de políticas públicas que se adequassem às especificidades desse arranjo metropolitano.

Nesse sentido, após explanar sobre a situação dos planos diretores municipais, percebeu-se a necessidade do fortalecimento desses municípios, uma vez que boa parte deles deve iniciar ou já está atrasado com a revisão de seus planos, instrumento territorial imprescindível para o ordenamento. Caso semelhante se verifica com relação aos zoneamentos ambientais regionais. Todo esse cenário demonstra que a possível implementação de um plano de desenvolvimento regional seria um desafio.

Dessa forma, mesmo sem modelo de gestão específico, os problemas e os conflitos resultantes do histórico do crescimento populacional, das taxas de urbanização e, conseqüentemente, do processo de metropolização, como os citados, precisam ser identificados e pensados à luz da necessidade de implementação de políticas públicas e planejamento territorial mais eficazes. Atualmente, a solução que tem sido mais explorada e indicada por especialistas para os conflitos regionais e metropolitanos, como o caso dos municípios da Ride, é a utilização de consórcios públicos e acordos de cooperação para sanar ou mitigar problemas específicos.

## REFERÊNCIAS

AGUIAR, V. G. **Conflito territorial e ambiental no quilombo Mesquita/Cidade Ocidental: racismo ambiental na fronteira DF e Goiás**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. **Diário Oficial**, Brasília, 1981.

\_\_\_\_\_. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília: Assembleia Nacional Constituinte, 1988.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998. Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – Ride e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial**, Brasília, 1998.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial**, Brasília, 2001.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 4.297, de 10 de julho de 2002. Regulamenta o art. 9º, inciso II, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, estabelecendo critérios para o Zoneamento Ecológico-Econômico do Brasil – ZEE, e dá outras providências. **Diário Oficial**, Brasília, 2002.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 7.469, de 4 de maio de 2011. Regulamenta a Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – Ride e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal. **Diário Oficial**, Brasília, 2011.

\_\_\_\_\_. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial**, Brasília, 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Diagnóstico analítico, plano regional e visão estratégica – Estudo de saneamento básico nas regiões integradas de desenvolvimento: Ride-DF e Entorno**. Brasília: MC, 2017.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 163, de 14 de junho de 2018. Dá nova redação ao § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – Ride e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial**, Brasília, 2018.

\_\_\_\_\_. Ministério do Meio Ambiente. **Situação do ZEE no Brasil**. Brasília: MMA, 2018b. Disponível em: <<https://bit.ly/2xjl27D>>. Acesso em: 1º nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Zoneamento Ecológico-Econômico da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – Ride/DF. **Portal do MMA**, [s. d.]. Disponível em: <<https://bit.ly/2VrfJuR>>. Acesso em: 1º nov. 2019.

CNM – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. **O plano diretor como instrumento de desenvolvimento urbano municipal**. Brasília: CNM, 2013. Disponível em: <<https://bit.ly/3a5Js1x>>. Acesso em: 11 nov. 2019.

CODEPLAN – COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL. **Brasília e sua Região Polarizada**: perfil socioeconômico e demográfico da população e relações entre o Distrito Federal e Entorno. Brasília: Codeplan, 2003. p. 35.

\_\_\_\_\_. **Delimitação do espaço metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília)**. Brasília: Codeplan, p. 54, 2014. (Nota Técnica, n. 1/2014).

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílio 2017/2018**. Brasília: Codeplan, 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/3a5sgJH>>. Acesso em: 1º nov. 2019.

\_\_\_\_\_. **Mapa da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno**. Brasília: Codeplan, 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/2RB70ow>>. Acesso em: 1º nov. 2019.

\_\_\_\_\_. **Área de influência de Brasília e proposta de ampliação da Ride do DF e Entorno**. Brasília: Codeplan, [s.d.]. Disponível em: <<https://bit.ly/3eiB5TM>>. Acesso em: 11 nov. 2019.

DIAS, M. I. S. **Gestão urbana**: entraves, desafios e avanços na implementação dos planos diretores – estudo de caso. 2011. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, São Paulo, 2011.

EMBRAPA – EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. **Zoneamento ecológico-econômico da região integrada de desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno** – Fase I. Rio de Janeiro: Embrapa, 2003.

FERRIGO, S. *et al.* Análise do modelo Swat na simulação de produção de sedimentos quando calibrado unicamente para vazão em uma pequena bacia hidrográfica rural. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE SEDIMENTOS, 20., Florianópolis, Santa Catarina. **Anais...** Florianópolis: ABRH, 2012.

FIGUEIREDO, B. C. *et al.* Panorama do saneamento básico na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno. *In*: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE RECURSOS HÍDRICOS, 20., Bento Gonçalves, Rio Grande do Sul. **Anais...** Bento Gonçalves: ABRH, 2017.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Região de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <<https://bit.ly/2XzcOCY>>. Acesso em: 1º nov. 2019.

\_\_\_\_\_. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

\_\_\_\_\_. **Perfil dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/2VrRyfd>>. Acesso em: 1º nov. 2019.

\_\_\_\_\_. **Estimativas da População IBGE**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/2QRJGSE>>. Acesso em: 27 maio 2020.

MUNICÍPIO DE CIDADE OCIDENTAL. **Diário oficial**. Cidade Ocidental: Prefeitura Municipal de Cidade Ocidental, 13 abr 2018. n. 0009. Disponível em: <<https://is.gd/tvyEzo>>.

NUNES, J. F.; ROIG, H. L. **O Modelo LUCIS e o planejamento territorial da bacia do alto rio Descoberto**. 2014. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

NUNES, J. F.; ROIG, H. L. Análise do uso e ocupação do solo da bacia do alto do Descoberto DF/GO através de uma classificação automática baseada em lógica nebulosa. **Revista Árvore**, v. 39, n. 1, p. 25-36, 2015.

\_\_\_\_\_. Modelagem dos conflitos de uso e ocupação do solo como ferramenta para o planejamento territorial: o caso da bacia do alto curso do rio Descoberto DF/GO. **Revista Brasileira de Cartografia**, n. 68/67, p. 1285-1301, 2016.

REZENDE, M. M. **Análise e subsídio ao ordenamento territorial da mineração de agregados para a construção civil na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno**. 2017. Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

RIBEIRO, R. **Seminário debate desenvolvimento regional integrado**. Brasília: Codeplan, 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3ccVszM>>. Acesso em: 11 nov. 2019.

SANTOS, I. R. “Tá fazendo marmelada, compadre?” Um ensaio sobre a cultura do marmelo em Mesquita, Goiás. *In*: PRÊMIO TERRITÓRIOS QUILOMBOLAS, 3., 2011, Brasília. **Anais...** Brasília: Nead, 2011.

SENADO FEDERAL. Perde a validade a MP que criava a região metropolitana em torno do DF. **Senado Notícias**, 15 maio 2019.

SCHVASBERG, B. Do Plano Piloto a Brasília metropolitana: considerações sobre planos diretores e planejamento metropolitano. *In*: PAVIANI, A. **Brasília 50 anos**: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010.

SUDECO – SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO CENTRO-OESTE. Apresentação COARIDE. **Sudeco**, 2017a. Disponível em: <<https://bit.ly/34CI1qm>>. Acesso em: 1º nov. 2019. 2017a.

\_\_\_\_\_. Apresentação RIDE-DF. **Sudeco**, 2017b. Disponível em: <<https://bit.ly/2V8AgW5>>. Acesso em: 1º nov. 2019.

TAVEIRA, K. S. *et al.* Análise multitemporal de dados topo batimétricos para avaliação do assoreamento do reservatório do Descoberto (DF). *In*: SIMPÓSIO DE GEOFÍSICA, 5., 2012, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre, 2012.

UNESCO – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA. **Vegetação no Distrito Federal**: tempo e espaço. 2. ed. Brasília: UNESCO, 2002.

## **Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**

### **EDITORIAL**

#### **Coordenação**

Reginaldo da Silva Domingos

#### **Assistente de Coordenação**

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

#### **Supervisão**

Camilla de Miranda Mariath Gomes  
Everson da Silva Moura

#### **Editoração**

Aeromilson Trajano de Mesquita  
Cristiano Ferreira de Araújo  
Danilo Leite de Macedo Tavares  
Herllyson da Silva Souza  
Jeovah Herculano Szervinsk Junior  
Leonardo Hideki Higa

#### **Capa**

Danielle de Oliveira Ayres  
Flaviane Dias de Sant'ana

#### **Projeto Gráfico**

Renato Rodrigues Bueno

*The manuscripts in languages other than Portuguese  
published herein have not been proofread.*

#### **Livraria Ipea**

SBS – Quadra 1 – Bloco J – Ed. BNDES, Térreo  
70076-900 – Brasília – DF  
Tel.: (61) 2026-5336  
Correio eletrônico: [livraria@ipea.gov.br](mailto:livraria@ipea.gov.br)







## Missão do Ipea

Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas.



**ipea** Instituto de Pesquisa  
Econômica Aplicada

MINISTÉRIO DA  
ECONOMIA



PÁTRIA AMADA  
**BRASIL**  
GOVERNO FEDERAL