

## **Análise do IBEU para a RIDE-DF e a AMB**

Rômulo José da Costa Ribeiro<sup>1</sup>

O livro recém-lançado pelo Observatório das Metrôpoles sobre o Índice de Bem-Estar Urbano, IBEU (RIBEIRO & RIBEIRO, 2013), traz a discussão sobre as condições de vida urbana para o nível metropolitano. É a primeira experiência do tipo no Brasil sobre a construção de um índice sintético que procura revelar, a partir de suas cinco dimensões, qual a situação urbana das metrôpoles brasileiras. Esta é uma experiência louvável e que deve ser discutida nas mais diferentes esferas, acadêmica, governamental e da sociedade civil.

A Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF) foi criada em 1998, envolvendo municípios do Estado de Goiás e de Minas Gerais, totalizando 22 municípios (19 de Goiás e 3 de Minas Gerais), além do próprio Distrito Federal (DF). O intuito era de dinamizar a economia da região e ampliar o investimento em infraestrutura necessária para o desenvolvimento regional (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO, 2013).

Por ser constituída por municípios de dois Estados mais o DF, a RIDE-DF apresenta-se como uma situação peculiar de relacionamento metropolitano, pois sua gestão só pode ser feita em nível federal, o que culmina na morosidade dos processos relacionados ao desenvolvimento da região. Fato constatado na prática, pois o esperado desenvolvimento não aconteceu ou é muito pequeno para ser considerado um bom resultado. A situação da RIDE-DF só reforçou a centralidade do DF e a dependência dos demais municípios em relação a ele. O que tem gerado ônus em vários sistemas públicos do DF, como saúde, educação e segurança, em detrimento à melhoria dos municípios.

Quando analisamos o IBEU, em sua Dimensão 1 – Mobilidade (Figura 1), podemos verificar uma situação interessante, a partir do centro do DF temos a redução dos valores do IBEU, mas, depois, temos municípios com valores próximos à melhor situação (entre 0,91 -1,00). As questões que surgem são: por que os municípios mais próximos do DF apresentam baixos resultados para mobilidade (menores que 0,70)? E municípios afastados apresentam melhores resultados? A resposta para as duas perguntas envolve a relação entre estes municípios e o DF e a consolidação do conjunto que tem sido chamado de Área Metropolitana de Brasília (AMB).

Os municípios que apresentam os melhores resultados em mobilidade são aqueles que não têm relação direta com o DF, assim a sua mobilidade se restringe a deslocamentos dentro do próprio município. Como as áreas urbanas são pequenas, o tempo de deslocamento casa-trabalho também é pequeno, o que gera um resultado próximo ao ótimo.

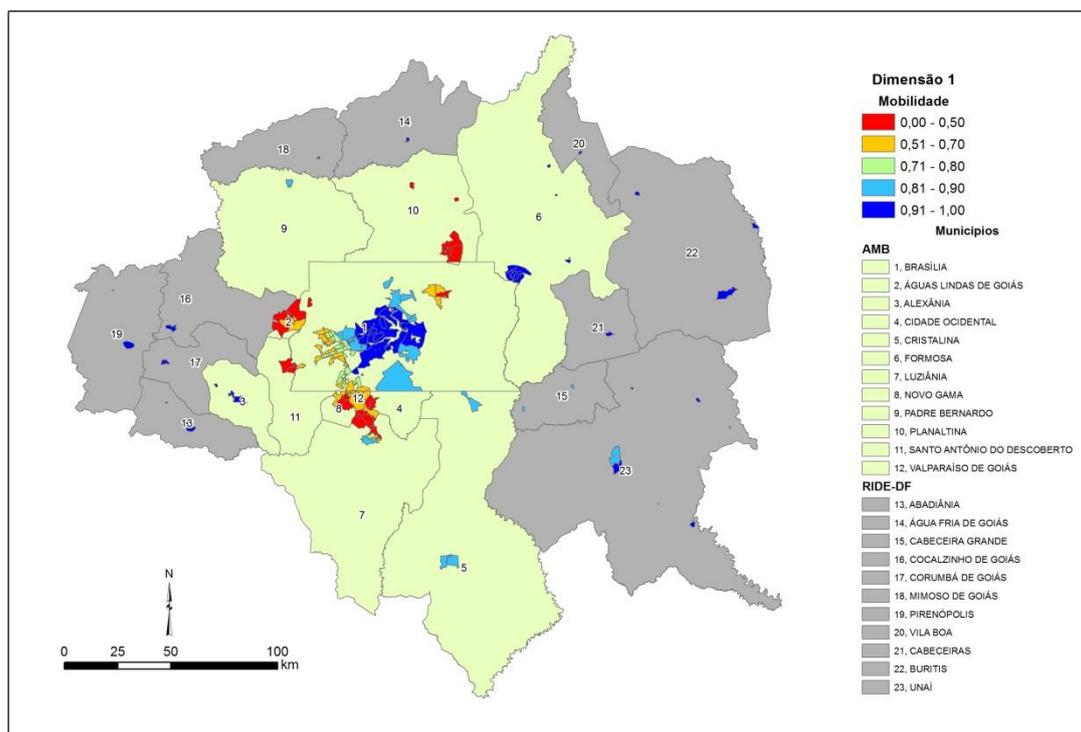
Já os municípios que apresentam os resultados mais baixos, são o que estão mais próximos ao DF e que têm relação direta com ele. Esta relação se dá no acesso a empregos, serviços, ensino, saúde, equipamentos urbanos e de lazer. Desta forma, as longas distâncias e as poucas

---

<sup>1</sup> Professor Doutor da Universidade de Brasília – UnB, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPG-FAU, Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Rural – PPG-MADER.

opções de acesso ao DF, geram congestionamentos e longo tempo de deslocamento casa-trabalho (ou outro item usado por esta população).

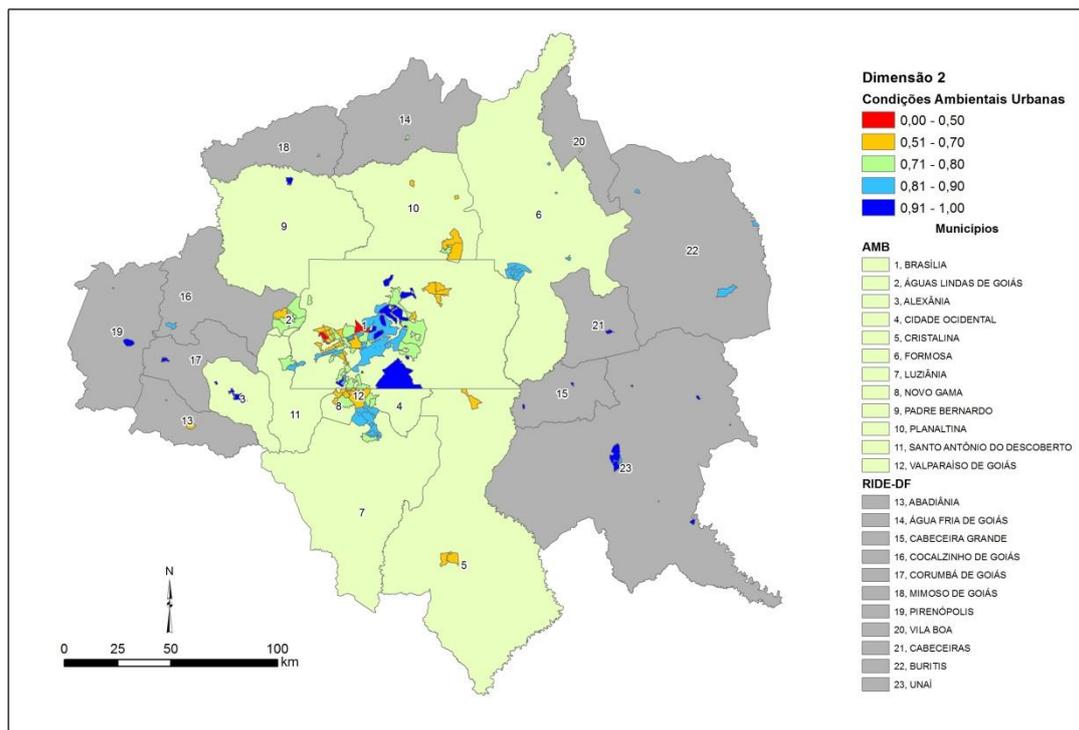
Além disso, dentro do próprio DF, em função do projeto urbanístico que criou núcleos urbanos isolados e dependentes da área central (Plano Piloto), a circulação em horários de picos é bastante crítica. Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) de 2011 (CODEPLAN - Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2012), 44,25% dos postos de trabalho estão localizados na região central do DF. Esse fato gera um grande deslocamento em direção a esta área no período da manhã e outro grande fluxo saindo dela à noite, ocasionado grandes congestionamentos.



**Figura 1** – Distribuição espacial da Dimensão 1 – Mobilidade.

Essa situação de centralidade do Plano Piloto de Brasília ocorre nas demais dimensões. Sempre mostrando que os municípios que fazem parte da AMB apresentam situações ruins em relação ao centro e os municípios mais afastados, que não fazem parte da AMB, mas integram a RIDE-DF, apresentam melhores resultados.

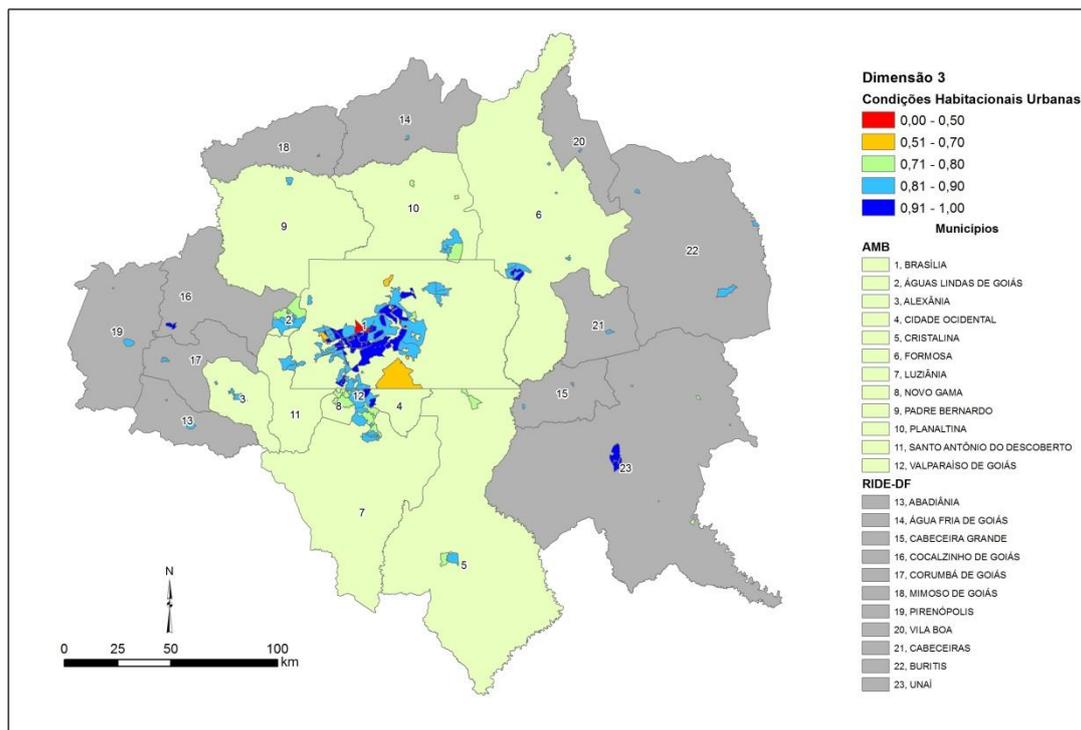
A Figura 2 mostra a distribuição espacial da Dimensão 2 – Condições Ambientais Urbanas. Nela é possível verificar novamente que os melhores resultados na AMB estão no Plano Piloto de Brasília e a situação piora na medida em que se afasta deste centro. Esse fato se deve principalmente a baixa arborização nos entornos dos domicílios. Nos municípios da AMB, os indicadores de esgoto a céu aberto e lixo acumulado no entorno dos domicílios apresentam resultados expressivos, gerando a redução do bem-estar e conseqüentemente deste indicador para estas localidades.



**Figura 2** – Distribuição espacial da Dimensão 2 – Condições Ambientais Urbanas.

Na Figura 3 tem-se a Dimensão 3 – Condições Habitacionais Urbanas. Apesar de observarmos que ocorre a redução dos valores, percebemos que isto se dá de forma muito suave, dentro do DF somente duas áreas apresentam-se em situação ruim: i) a cidade Estrutural, local ocupado irregularmente por catadores e pessoas que vivem do lixão da Estrutural (centro-norte da Figura 3). Esta área é composta por população de baixa renda e constitui o que o IBGE caracteriza como aglomerado subnormal (favela), com alta densidade de pessoas por domicílio, conseqüentemente alta densidade de moradores por banheiro, o que se revela como situações precárias. Mas diferente de outras favelas, a maioria dos domicílios tem parede de alvenaria e são caracterizados quanto à espécie como casa, estas outras duas situações revelem-se como positivas, mas não o suficiente para retratar um local com um bom bem-estar; ii) a segunda situação ocorre ao sul do DF, uma área ocupada por vários condomínios irregulares, nos quais a densidade domiciliar e de morador por banheiro é alta e apresentam boa situação quanto ao material de parede e espécie de domicílio.

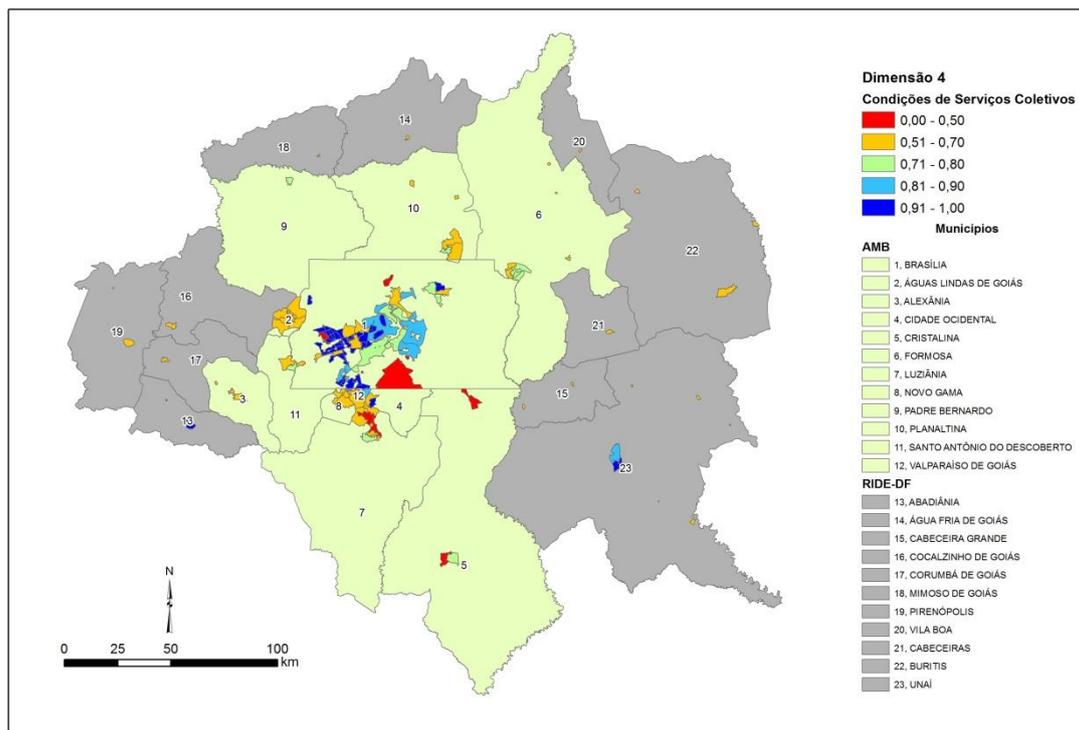
Para os municípios da AMB, os indicadores de maior peso negativo seriam a densidade domiciliar e de morador por banheiro. São domicílios normalmente construídos em lotes pequenos e que são ocupados por mais de uma família.



**Figura 3** – Distribuição espacial da Dimensão 3 – Condições Habitacionais Urbanas.

Para a Dimensão 4 – Condições de Serviços Coletivos Urbanos (Figura 4), a maior parte do DF apresenta-se com valores de intermediário a alto, isto por que as empresas do governo que prestam estes serviços atendem com relativa qualidade quase toda a região. As áreas que apresentam os piores resultados estão relacionadas à falta ou baixo atendimento, principalmente, em abastecimento de água e coleta de esgoto, é comum que utilizem, para abastecimento de água, poços perfurados nos terrenos e que o esgoto seja direcionado para fossas “negras”, nas quais ocorre a infiltração direta no solo, sem qualquer tratamento e a coleta de lixo não é diária, muitas vezes acumulado o lixo por vários dias.

Nos municípios da AMB, os piores atendimentos também estão relacionados ao abastecimento de água, coleta de esgoto e de lixo. Em cidades como Águas Lindas de Goiás é comum se observar esgoto correndo a céu aberto e lixo acumulado pelas ruas. O DF e o governo do Estado de Goiás têm vários acordos de cooperação para melhoria destes serviços, mas que ainda não surtiram o efeito desejado. Há acordos na área de abastecimento de água e energia elétrica, provenientes do reservatório de Corumbá IV, no Estado e Goiás, acordo que prevê o uso deste reservatório para suprir necessidades destes dois entes.

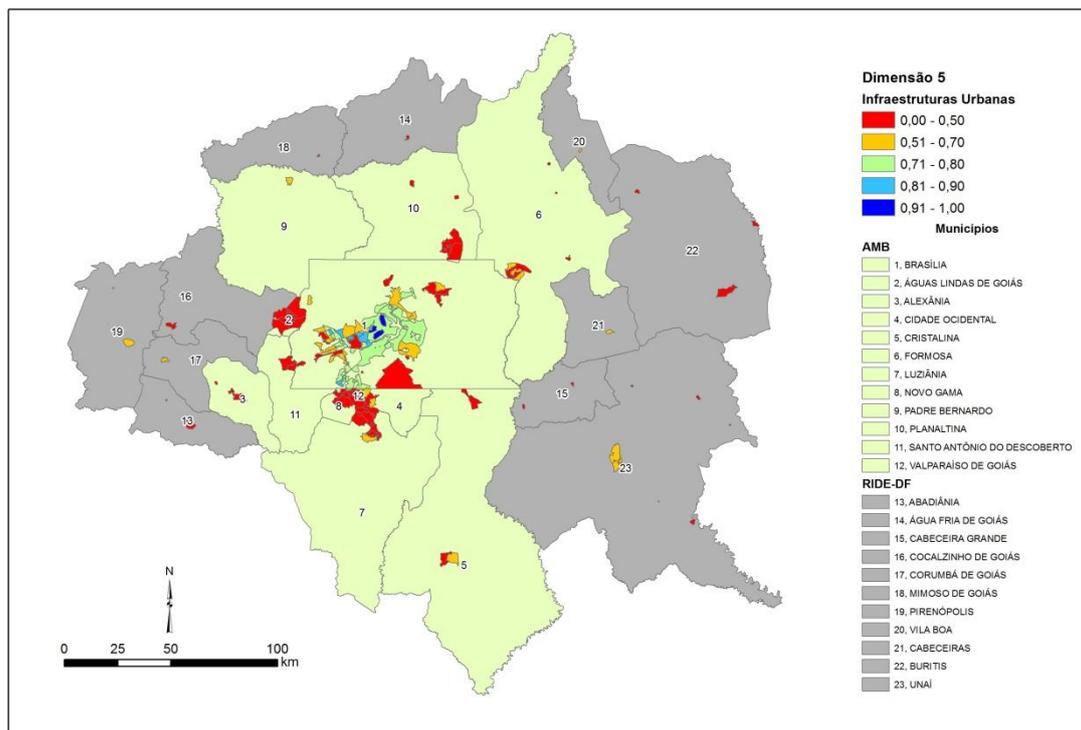


**Figura 4** – Distribuição espacial da Dimensão 4 – Condições de Serviços Coletivos Urbanos.

A Dimensão 5 – Infraestrutura Urbana (Figura 5) foi a que apresentou os piores resultados para a região total, apenas a área central (Plano Piloto de Brasília) obteve bons resultados, nas demais áreas observamos resultados de intermediário a ruim, sendo que o ruim predomina.

Os indicadores que constituem esta dimensão retratam uma situação que é recorrente em todo o país, baixas condições de iluminação pública, com áreas mal iluminadas ou menos com ausência deste serviço; pavimentação de péssima qualidade; calçadas ausentes ou, quando existem, sem qualquer padronização, obrigando o pedestre e portadores de deficiência a se deslocarem nas vias; na maioria dos casos há ausência de meio-fio, que acelera o desgaste e rompimento do asfalto em suas margens; ausência de captação de águas pluviais e de serviços de drenagem urbana, transformando as vias em verdadeiros rios nos períodos de chuva; pouco ou nenhum acesso a cadeirantes por meio de rampas e, muitas vezes quando existem, não são adequadas e estão fora da norma; por fim, a falta de identificação de logradouros dificulta a circulação das pessoas nas cidades.

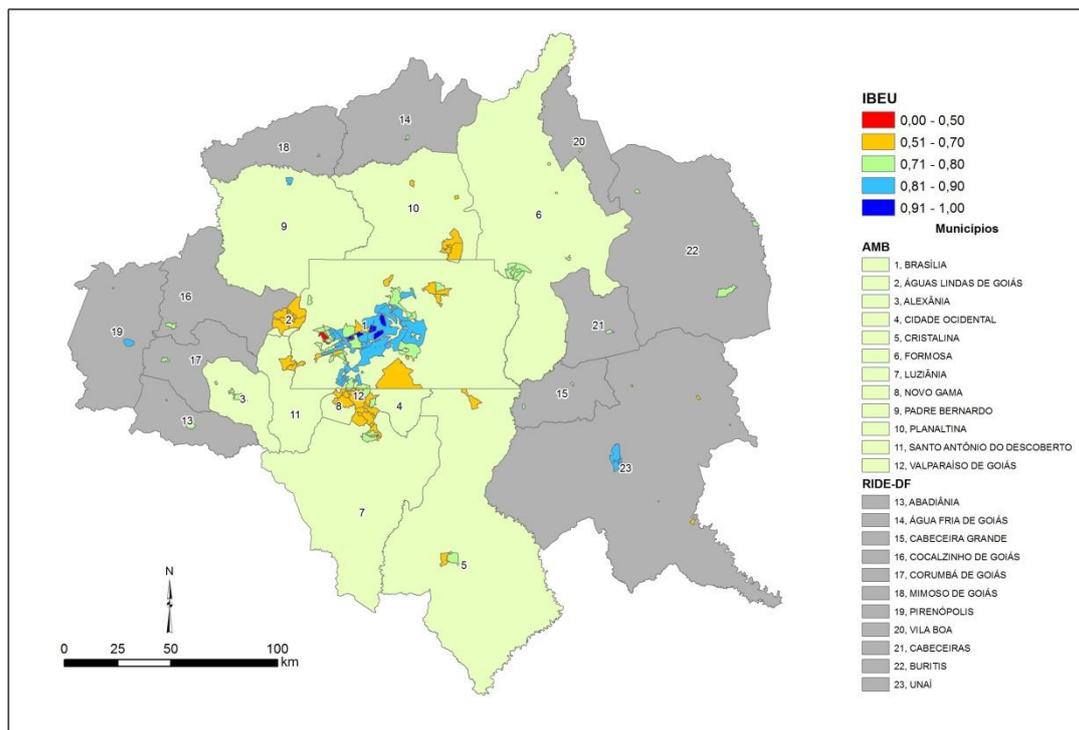
O que vemos são investimentos prioritários na área central e posteriormente, de maneira bastante dispersa, nas áreas urbanas periféricas do DF. Nos municípios da AMB e da RIDE-DF estas situações se agravam, pois a prestação destes serviços é obrigação dos municípios, estes ou não têm verba para isto, ou a gestão não tem como prioridade atender a estas demandas da população, o que ocasiona a redução do bem-estar.



**Figura 5** – Distribuição espacial da Dimensão 5 – Infraestruturas Urbanas.

Por fim, temos o IBEU, no qual há a soma das cinco dimensões. O que vemos na Figura 6 é o relatado para as dimensões que o compõe, as melhores condições na área central e nas áreas de maior renda e estas decaem na medida em que se afasta deste centro (para a AMB). Nos municípios da RIDE-DF (sem os da AMB), a situação é relativamente positiva, uma vez que não há fortes relações com a área central (DF), as dimensões acabam por se referirem às condições internas aos municípios.

Para os municípios da AMB, a forte dependência do DF e o relativo abandono por parte do governo do Estado de Goiás, faz com que o desenvolvimento e as melhores relativas as dimensões analisadas, sejam muito lentas ou mesmo inexistente, gerando áreas urbanas com baixas condições de bem-estar.



**Figura 6** – Distribuição espacial do Índice de Bem-Estar Urbano, IBEU.

## Considerações

O IBEU é o primeiro passo para que possamos compreender melhor as nossas regiões metropolitanas, pois a partir de uma análise multidimensional será possível identificar tanto o conjunto das melhores e piores condições, quanto quais os indicadores mais contribuem para tal situação.

Para a AMB e a RIDE-DF constatamos que o reforço da centralidade no Plano Piloto de Brasília é, mais uma vez, evidente. Faltam políticas tanto para o desenvolvimento e melhoria de qualidade das áreas urbanas dentro do DF quanto para os municípios que compõem os dois conjuntos. Enquanto esta forma de gestão não for alterada, teremos a continuidade das situações de desigualdade urbana e o ônus recaindo sobre a área central, além na manutenção da dependência dos municípios em relação ao DF e a não melhoria do bem-estar urbano tão esperado e desejado por estas populações.

## Bibliografia

CODEPLAN - Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2012. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - Distrito Federal - PDAD/DF 2011*. [Online]

Available at:

<http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/Pesquisas%20Socioecon%C3%B4micas/PDAD/2012/PDAD-DF-2011-091112.pdf>

[Acesso em 01/09/2013].

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO, 2013. *Ministério da Integração*. [Online]  
Available at: [http://www.mi.gov.br/regioes\\_integradas\\_df\\_rides](http://www.mi.gov.br/regioes_integradas_df_rides)  
[Acesso em 29 agosto 2013].

RIBEIRO, L. C. d. Q. & RIBEIRO, M. G. (., 2013. *IBEU: Índice de Bem-Estar Urbano*. Rio de Janeiro: Letra Capital.