

# Brasília

*em debate*

Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan - Ano 2015 - nº 12 - Dezembro

## Desenvolvimento regional

*Inovação e Tecnologia*



### *Consórcio Brasil Central*

Prevê a cooperação entre governadores, secretários do Distrito Federal e dos estados de Goiás e Minas Gerais

**Entrevista especial** - Arthur Bernardes, secretário de Economia, Desenvolvimento Sustentável e Turismo - DF

# **codeplan**

*COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL*

## Missão

Apoiar o Governo do Distrito Federal nas atividades de Planejamento Estratégico, Desenvolvimento Econômico, Social e Urbano, coletando, produzindo e disseminando informações para a tomada de decisões governamental e melhoria contínua da qualidade de vida da população do Distrito Federal e sua região de influência.

Brasília em Debate - Ano 2015 - nº 12 - Dezembro  
1.Economia - Planejamento Territorial Distrito Federal (Brasil)  
ISSN - 2316-820X

**codeplan**  
COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de  
Planejamento,  
Orçamento e Gestão



GOVERNO DE  
**BRASÍLIA**

## Brasília *em debate*

Edição nº 12

Carta ao leitor 5

Desenvolvimento econômico na pauta dos projetos da SEDS 7

Arthur Bernardes

Experiências em Governança de Regiões Metropolitanas 9

Alberto Lourenço

Inovação e tecnologia como estratégia de desenvolvimento 13

Flavio de Oliveira Gonçalves

Codeplan faz cálculo do PIB a partir de nova metodologia 18

Sandra Andrade

IPCA-Brasília é o maior do Brasil e acumula no ano elevação de 7,65% 24

Carlos Alberto Reis

O Brasil na contramão dos trilhos e do desenvolvimento 27

Marcelo Dourado

Regiões, metrópoles e desenvolvimento 34

Aldo Paviani

Características da Economia do DF e Perspectivas de Desenvolvimento 35

Bruno de Oliveira Cruz

Produção de conhecimento para o desenvolvimento no DF e região 40

Maria Celeste Dominici

BRB é premiado pelo selo Estratégia Nacional de Educação Financeira 45

Assessoria de Imprensa

Foto: Dulce Mazer - Embrapa (banco de imagens)



Capa *Desenvolvimento regional*



RIDE-DF *Mobilidade*

Foto: Gustavo Porpino - Embrapa (banco de imagens)



Pesquisa *Inovação e tecnologia*



Foto: Toninho Leite

Integração *Distrito Federal / Goiás*

## Brasília em Debate

Dezembro - Ano 2015 - Nº 12

### GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Rodrigo Rollemberg - Governador  
Renato Santana - Vice-Governador

### SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO DO DISTRITO FEDERAL - SEPLAG

Leany Barreiro de Sousa Lemos - Secretária

### COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DF CODEPLAN

Lucio Remuzat Rennó Júnior - Presidente

### DIRETORIA ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA

Antônio Fúcio de Mendonça Neto - Diretor

### DIRETORIA DE ESTUDOS E PESQUISAS SOCIOECONÔMICAS

Bruno de Oliveira Cruz - Diretor

### DIRETORIA DE ESTUDOS E POLÍTICAS SOCIAIS

Flávio de Oliveira Gonçalves - Diretor

### DIRETORIA DE ESTUDOS URBANOS E AMBIENTAIS

Aldo Paviani - Diretor

### CONSELHO EDITORIAL

Leany Lemos  
Lucio Rennó  
Aldo Paviani  
Antônio Fúcio  
Bruno Cruz  
Flávio Gonçalves  
Alexandre Brandão  
Jusciano Souza  
Keli Andrade  
Sérgio Jatobá  
Ana Maria Nogales  
Maurício Bugarin  
Roberto Piscitelli

### Assessoria de Comunicação Social

#### Organização e revisão de periódico

Valda Maria de Queiroz

#### Revisora de periódico

Mônica Soares Velloso

#### Arte final

Mauro Moncaio

#### Foto capa

Fabiano José Perina (Banco de imagens da Embrapa)

#### Apoio

Nilva Rios, Eliane Menezes, Maurício Suda,  
Laerte Gouveia, Cleusa Rocha e Thiara Vilela

#### Estagiária

Ana Carolina Alves

#### Observação:

\* Os artigos assinados são de inteira responsabilidade dos autores  
\* Permitida a reprodução total ou parcial desde que citada a fonte

Periodicidade: quadrimestral

Tiragem impressa: 1 mil exemplares; policromia: 48 páginas  
Versão online: [www.codeplan.df.gov.br](http://www.codeplan.df.gov.br)

Companhia de Planejamento do Distrito Federal  
Codeplan

SAM - Bloco H - Setores Complementares  
CEP: 70.620-080 - Brasília-DF  
Tel.: (0xx61) 3342-1021/1152  
[www.codeplan.df.gov.br](http://www.codeplan.df.gov.br)  
[codeplan@codeplan.df.gov.br](mailto:codeplan@codeplan.df.gov.br)

## Apresentação

*A edição número 12 da Brasília em Debate apresenta a temática do Desenvolvimento Regional, englobando o DF e sua região de influência. São diagnósticos, propostas e análises que oferecem ao leitor a reflexão de um tema constante das preocupações dos gestores. Os artigos que compõem a pauta discutem os diferentes vieses dessa abordagem.*

*A entrevista concedida pelo secretário de Economia, Desenvolvimento Sustentável e Turismo do Distrito Federal, Arthur Bernardes de Miranda destaca entres os projetos para fomentar o desenvolvimento no DF e Entorno o tratamento dado aos empreendedores. São as licenças digitais, encurtando as distâncias entre o poder público e o setor produtivo.*

*Alberto Lourenço enfatiza que o Consórcio Brasil Central se insere em um aprendizado que está rapidamente se formando entre os governantes e a cúpula das agências dos estados. Predominam como regras o diálogo e a reciprocidade, a estrutura de preferências, as expectativas etc. Tudo isso gera confiança e reduz custos e incertezas que limitam a cooperação.*

*Aldo Paviani enfatiza que em relação à regionalização para o desenvolvimento econômico e social, Goiás e o Distrito Federal, cogitam em criar o “Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia”, em que terão peso a ordem econômica e a interação sócio-política.*

*Marcelo Dourado aponta o sistema de transporte em processo de estagnação e argumenta que no decorrer dos últimos anos, não se pensou a mobilidade urbana pela ótica da sustentabilidade de longo prazo, no investimento em modos de transporte metroviário e ferroviário. Mas optou-se pela solução imediatista e individualista do transporte rodoviário.*

*Flavio Gonçalves conceitua o sistema de inovação em vista dos recortes analíticos espaciais (local, regional, nacional) ou setorial. Os sistemas regionais e locais fazem suas análises territorializadas, sob uma ótica de integração econômica. O recorte setorial ou tecnológico parte do pressuposto de que as diferentes tecnologias demandam arranjos institucionais específicos para seu melhor desenvolvimento.*

*Bruno Cruz escreve artigo cujo objetivo é apresentar algumas das características do Distrito Federal e discutir a situação econômica recente diante de algumas possibilidades de desenvolvimento, isso dentro desse quadro, curto prazo, de restrição fiscal e baixo crescimento econômico.*

*Maria Celeste Dominici faz análise a partir da cobertura dos eventos realizados na Companhia a cerca da discussão sobre desenvolvimento regional. O seminário, Desenvolvimento Sustentável e Indústria no DF, promovido pela Sema e Codeplan foi um dos eventos que marcou a busca de integração entre o GDF e a Fibra.*

*O estudo do Produto Interno Bruto apresenta a análise de 2013, considerando a mudança de metodologia, a introdução de novas fontes e a adoção das recomendações do manual de contas nacionais das Nações Unidas.*

*Reportagem informa que o Banco de Brasília (BRB) recebeu, neste mês de novembro, prêmio pelo Programa de Educação Financeira: o Selo pela Estratégia Nacional de Educação Financeira (ENEF). ■*

É com satisfação que escrevo a carta da última edição deste ano da *Brasília em Debate*. Temos muito a comemorar. Em permanente diálogo com especialistas de diferentes áreas do conhecimento cumprimos uma agenda multidisciplinar em sintonia com a missão da Codeplan. A partir do contexto da Economia, Estatística, Demografia, Geografia, dados georeferenciados do território (ambiental e urbano) produzimos informações que refletem a síntese dessas áreas complementares, voltadas ao desenvolvimento do Distrito Federal e da região que o cerca.

Com isso, a intenção de cumprir uma programação anual de seminários, encontros, mesas redondas, reuniões e debates, foi provocar a inquietação do pensamento para abrir horizontes e se atingir objetivos comuns, apresentando a diversidade de visões fundamentais para o presente e o futuro da capital do país.

A pauta dessa edição nº 12 saiu dos projetos e seminários recorrentes que consolidam o papel da Codeplan como fórum de debates e disseminação de conhecimento; sem esquecer as demais pesquisas e estudos que traçam o perfil da população do Distrito Federal, entre outras dimensões.

O projeto Quintas Codeplan - Espaço em Debate se propõe a ser um espaço de aprendizado, trocas de informações sobre temáticas para contribuir com o desenvolvimento do DF.

O *Portas para o Futuro* reúne pessoas de renome em vários campos do conhecimento, apresentando visões sobre o futuro da região. Prognósticos embasados em dados da realidade corrente e da experiência passada orientam essa série de palestras, também lançada no transcórre de 2015.

Além disso, é importante apontar para algumas conferências especiais que contribuíram decisivamente para a discussão sobre o desenvolvimento do DF. Destacam-se os eventos, *Desenvolvimento Sustentável e Indústria no DF* promovido pela Fibra e Codeplan, além do Seminário para o Planejamento das ações do Governo Federal no DF e do Estado de Goiás para a Área Metropolitana de Brasília. Ambos enfocaram ideias sobre formas de se promover a diversificação da matriz produtiva do DF e em interação com os municípios da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF), especialmente aqueles contíguos à fronteira distrital.

Neste número de nosso periódico, consolidamos o aprendizado dessas várias atividades, deixando aqui um registro sistemático e aprofundado sobre a situação do desenvolvimento regional, abordado por vários e diversos ângulos.

Na entrevista, o secretário Arthur Bernardes enfoca os projetos na área de desenvolvimento econômico e da sustentabilidade. Alberto Lourenço nos traz um relato de um fato histórico que transcorreu nos últimos meses com a criação do Consórcio Brasil Central, o primeiro entre estados brasileiros. Trata-se de iniciativa de coordenação para o desenvolvimento integrado da região. Os artigos dos diretores Flávio Gonçalves e Bruno Cruz se complementam, no aprofundamento da abordagem da inovação e da tecnologia no desenvolvimento da região. Aldo Paviani enfatiza que em relação à regionalização para o desenvolvimento econômico e social, Goiás e o Distrito Federal, cogitam em criar o “Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia”, em que terão peso a ordem econômica e a interação sócio-política. Maria Celeste analisa os eventos realizados na Casa. As análises do PIB e do IPCA atualizam o portfólio da agenda de informações.

Além de todos esses esforços, lançamos também neste ano, em parceria com a Fibra, o I Prêmio Codeplan de Monografias, com o tema central sobre o desenvolvimento do Distrito Federal e da RIDE e subtemas nas áreas de políticas sociais, estudos socioeconômicos e urbanos e ambientais. Assim, a Companhia estimula a produção de conhecimento sobre a região. Serão premiadas três monografias, entre as treze inscritas.

Olhando para o futuro, nossa proposta é intensificar essas atividades em 2016, compilando ainda mais informações sobre a questão do desenvolvimento e transformando essas informações em conhecimento através da formação de redes de instituições e pesquisadores comprometidas com a melhora de vida dos cidadãos da região.

Afinal, o desenvolvimento econômico e social nada mais é do que um esforço concertado para a melhora da qualidade de vida de todos. ■

Lucio Rennó  
Presidente

# Atendimento ao Cidadão

Pela Central de Relacionamento do GDF, você obtém informações e orientações, dá sugestões e pode fazer reclamações sobre serviços prestados pelo GDF.

## A ligação é gratuita

<b>156</b>	Opção 1	Violação de direitos, trabalho infantil, exploração sexual, Bolsa Família, população de rua - Sedest
	Opção 2	Telematrícula (*), Ensino de Jovens e Adultos, DF Alfabetizado - Secretaria de Educação
	Opção 3	IPTU, IPVA, Nota Legal - Secretaria de Fazenda (*)
	Opção 4	Horários e itinerários de ônibus, Integração, Passe livre - DF Trans
	Opção 5	Programas habitacionais, análise de crédito, documentação para regularização de lote - CODHAB
	Opção 6	Combate à Violência Contra a Mulher
	Opção 7	Disque Racismo - Casos discriminatórios étnico-racial
	Opção 8	Disque Idoso - Casos discriminatórios contra idosos (*)
	Opção 9	Demais informações do GDF
<b>160</b>	Opção 1	Disque Saúde - Ouvidoria da Secretaria de Saúde
	Opção 2	Agendamento e solicitação de doação de sangue - Fundação Hemocentro de Brasília (*)
	Opção 3	Farmácia Ambulatorial Especializada - Agendamento para retirada de medicamentos
	Opção 4	Doação de leite materno - Banco de Leite Humano, em parceria com o Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal
<b>162</b>	Opção 1	Reclamações, elogios, sugestões e solicitações - Ouvidoria do GDF
	Opção 2	Denúncias - Ouvidoria do GDF
<b>192</b>		SAMU - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - Atende às solicitações telefônicas de urgência da população (24 horas)
<b>0800-644-9060</b>		Combate à corrupção - Registro de denúncias de irregularidades em contratos e licitações (*)

### Horário de funcionamento (exceto SAMU)

**Segunda a sexta-feira: 7h às 21h**

**Sábados, domingos e feriados: 8h às 18h**

**(\*) De segunda a sexta-feira: 7h às 19h**

# Desenvolvimento econômico na pauta dos projetos da SEDS

Elevar o patamar do desenvolvimento econômico da capital e enumerar os setores produtivos com a criação de novos polos de indústrias, isso é o que defende Arthur Bernardes nesta entrevista concedida à *Brasília em Debate*.

Para fomentar o desenvolvimento econômico diz que sua pasta tem atuado na checagem das necessidades dos empreendedores. “Um exemplo claro dessa iniciativa, é o licenciamento simplificado de atividades de baixo risco. Daremos aos empreendedores as licenças digitais, encurtando as distâncias entre o poder público e o setor produtivo. Esse esforço é histórico, juntamente com o Governo Federal por meio da Secretaria da Micro e Pequena Empresa. Outra frente é a formatação de novas políticas, como a reestruturação do Pró-DF”, afirma o secretário.

Argumenta que é necessário olhar as oportunidades que o Estado oferece para fortalecer as ações das micros, das pequenas empresas e dos empreendedores individuais e desburocratizar as ferramentas, para que as grandes empresas produzam. Isso certamente abrirá novas oportunidades de emprego no DF.

Quanto ao projeto de desenvolvimento sustentável para o Distrito Federal informa que este está sendo executado com transparência, seriedade e sensibilidade em suas ações. Ressalta que a capital “possui a mão de obra mais qualificada do país, a maior renda per capita, sendo marcada pelo empreendedorismo e é neste sentido que devemos caminhar, fortalecendo os diversos segmentos da economia em novas plataformas de gestão pública”.

Em relação à integração entre estados, enfatiza a importância da criação do Consórcio Interestadual de Desenvolvimento do Brasil Central, que segundo o secretário tem “foco na agropecuária, educação, empreendedorismo, industrialização, inovação e logística. A absorção do que é realizado em outros países e estados sem dúvida dará incrementos na formulação e visão para o que será implementado pelo Consórcio”. ■



Foto: Toninho Tavares - Agência Brasília

*Brasiliense, 33 anos, Arthur Bernardes de Miranda, advogado tributarista, tem especialização em políticas públicas e desenvolvimento regional. Trabalhou na Secretaria de Ensino Médio e Tecnológico do Ministério da Educação, nas áreas de capacitação, desenvolvimento e ensino tecnológico. Foi consultor do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Integrou o Conselho Deliberativo do Sebrae/DF.*

*Exerceu o cargo de diretor de Administração Geral e chefe de gabinete e Administrador Regional de Ceilândia. É vice-presidente do Partido Social Democrático - PSD no Distrito Federal. Gosta de música e pratica ciclismo.*

*Na Companhia de Planejamento do DF (Codeplan), assumiu a Secretaria Geral e a Diretoria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental. Em janeiro de 2015, assumiu a convite do governador Rodrigo Rollemberg para exercer a função de secretário de Estado da Secretaria de Economia, Desenvolvimento Sustentável e Turismo (SEDS). ■*

**BD - O Distrito Federal conta com mais de 200 mil desempregados. Quais seriam os setores dinâmicos da economia do DF para reduzir esta enorme massa de desempregados?**

**Arthur Bernardes** - O Distrito Federal vem passando por uma transição nos setores econômicos geradores de renda. Nos últimos anos grande parte dos empregos vinha da construção civil. Reduzida a quantidade de construções, automaticamente diminuiu a geração de empregos. É necessário olhar as oportunidades que o Estado pode oferecer às indústrias e implementar na sequência políticas públicas para efetivá-las. Se fortalecermos as ações para as micro, pequenas empresas e empreendedores individuais e desburocratizar as ferramentas para que as grandes empresas produzam, certamente abriremos novas oportunidades de emprego no DF.

**BD - Qual o papel da indústria no Centro-Oeste e em particular no Distrito Federal e sua área de influência?**

**Arthur Bernardes** - Brasília por estar no centro do país e dispor de ferrovia, estradas, estação aduaneira e o maior número de conexões aéreas do país, oferece essa particularidade às indústrias instaladas. Entendemos que é preciso elevar o patamar do desenvolvimento econômico da capital, se hoje, a matriz produtiva está na construção civil, indústria gráfica, vestuário e concursos, é imprescindível a criação de novos polos de desenvolvimento com incentivo às áreas de tecnologia, agronegócio, a indústria de medicamentos, entretenimento, centros de distribuição, logística, indústria têxtil, alimentos, entre outros.

**BD - Quais são as diretrizes principais para um projeto de desenvolvimento sustentável no Distrito Federal?**

**Arthur Bernardes** - Por determinação do governador Rollemberg, o projeto de desenvolvimento sustentável está sendo executado com transparência, seriedade e sensibilidade em nossas ações. Concomitante a isso, entendemos que nossa cidade possui a mão de obra mais qualificada do país, a maior renda per capita, sendo marcada pelo empreendedorismo e é neste sentido que devemos caminhar, fortalecendo os diversos segmentos da economia em novas plataformas de gestão pública.

**BD - Quais são os principais projetos em curso para fomentar o desen-**

**volvimento econômico no Distrito Federal?**

**Arthur Bernardes** - Nossa atuação tem sido tanto no tratamento aos empreendedores, checando in loco suas necessidades, quanto nos processos e procedimentos. Um exemplo claro dessa iniciativa, é o licenciamento simplificado de atividades de baixo risco. Daremos aos empreendedores as licenças digitais, encurtando as distâncias entre o poder público e o setor produtivo. Esse esforço é histórico, juntamente com o Governo Federal por meio da Secretaria da Micro e Pequena Empresa. Outra frente é a formatação de novas políticas, como a reestruturação do Pró-DF. As novas ferramentas de gestão no DF também estão sendo utilizadas e ajudarão a dinamizar a economia, a exemplo das Parcerias Público-Privadas. Recentemente, o Governo de Brasília autorizou a publicação dos editais de chamamento público para parcerias nos equipamentos: Parque da Cidade, Parque de Exposições da Granja do Torto, Jardim Zoológico, Torre de TV, Torre de TV digital, iluminação pública, Parque Tecnológico Capital Digital e Via Transbrásilia. Vistorias nos setores para ações de infraestrutura e melhoria das ADEs também estão em curso. Outra questão importante é a legalização. O governador assinou decreto que regularizou a ADE de São Sebastião, mais 300 lotes beneficiados, atendendo uma reivindicação que os empresários aguardavam há quase 20 anos.

**BD - Existe a iniciativa dos estados do Centro-Oeste mais Rondônia e Tocantins de se consorciarem e criarem novos fóruns e instrumentos de relações federativas: é o Consórcio Brasil Central. Como o senhor vê iniciativas assim? Existiriam outras propostas inovadoras para criarem relações federativas mais cooperativas?**

**Arthur Bernardes** - Quanto melhor for a integração entre os estados, mais produtivo e sustentável será todo o país. O Consórcio Interestadual de Desenvolvimento do Brasil Central criado recentemente vai ao encontro disso, com foco na agropecuária, educação, empreendedorismo, industrialização, inovação e logística. A absorção do que é realizado em outros países e estados sem dúvida dará incrementos na formulação e visão para o que será implementado pelo Consórcio.

**BD - Quanto à inovação, pesquisa e desenvolvimento no Centro-Oeste**

**e em especial em Brasília, quais seriam suas recomendações? Existe uma proposta em curso de se utilizar a Embrapa, universidades e institutos federais para tornar Brasília um polo de pesquisa em saúde e agronegócio. Acredita que esta estratégia possa ser adequada para o DF? Vislumbra outras possibilidades de crescimento da economia e criação de um sistema regional de inovação no DF e Entorno?**

**Arthur Bernardes** - Nosso entendimento é de que a capital do país deve ser a referência para as demais capitais. Se existir a possibilidade de termos polos de pesquisa, tendo aporte financeiro necessário para implantação e funcionamento, e com as pessoas capacitadas que temos no DF, é perfeitamente viável. Pode dar força para crescer nossa economia e nos posicionar positivamente quanto à inovação e pesquisa.

**BD - Quais são suas perspectivas para o eixo Brasília-Anapólis-Goiania?**

**Arthur Bernardes** - O Entorno do Distrito Federal tem demonstrado um grande potencial econômico. Se nossos olhares se voltarem ao fortalecimento dessa região, cada emprego gerado lá, outro emprego será criado no DF. A aproximação dos estados na discussão de soluções para os problemas dessa região será fundamental para a valorização, tanto do DF quanto de Goiás, a criação da Frente parlamentar da RIDE, iniciada pelo deputado federal Rogério Rosso é um exemplo disso.

**BD - A economia criativa tem ganhado cada vez mais destaque no mundo. Qual a importância desse setor para o desenvolvimento do DF?**

**Arthur Bernardes** - O DF tem 22 mil pessoas formalmente envolvidas na economia criativa, de acordo com estudo do Ministério do Trabalho apresentado recentemente pela Codeplan. Em parceria com o Sebrae e outras instituições como a Fibra, estamos identificando, formalizando e capacitando esses profissionais. Grande parte dessas atividades vem do setor de cultura, moda, design, música e artesanato. Outra parte é oriunda do setor de tecnologia e inovação, como desenvolvimento de softwares, jogos eletrônicos e aplicativos de celular. A economia criativa já é realidade no DF e tem todas as condições de ser uma das maiores do país. ■

# Experiências em Governança de Regiões Metropolitanas

(\*) Alberto Lourenço



---

***O Consórcio Brasil Central prevê que a cooperação entre governadores e secretários se traduz em avanços. Convênios assinados com organizações do Terceiro Setor possibilitaram experiências em duas áreas cruciais da Educação. Além disso, há discussões sobre cooperação nas áreas de controle sanitário, gestão de recursos hídricos e infraestrutura de transporte.***

---

O objetivo deste artigo é instigar a reflexão sobre a experiência institucional a partir de iniciativas de cooperação federativa. O tema central é a governança de regiões metropolitanas e a referência específica é a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF) que, embora não seja uma região metropolitana formal, contém a conurbação polarizada por Brasília, com todas as características daquele tipo de regionalização.

O texto se divide em três partes. A primeira trata da questão da governança de regiões metropolitanas, um tema complexo com produção acadêmica ampla e multifacetada. Por isso, se limita a evocar alguns exemplos históricos e a traçar contornos gerais do debate a partir de referências às experiências nacional e internacional. A segunda parte trata brevemente da RIDE-DF, percebida de forma unânime como fracassada. A terceira parte especula sobre as novas possibilidades de governança da região do Entorno do Distrito Federal surgidas a partir da iniciativa histórica de criação de um consórcio de estados do Brasil Central, do qual fazem parte o Distrito Federal e o Estado de Goiás.

Vale ressaltar o caráter preliminar da discussão e o mero intuito de provocar análises mais consequentes, que aprofundem a reflexão sobre duas categorias fundamentais do desenvolvimento: a governança de regiões metropolitanas como objetivo e a cooperação federativa como método.

## I - Governança de Regiões Metropolitanas

A referência seminal no debate acadêmico sobre governança de áreas metropolitanas é o artigo *1.400 go-*

*vernments: the political economy of the New York Metropolitan Region* (Wood e Almendinger, 1961). Ao se debruçarem sobre o governo de uma área do porte da região metropolitana de Nova Iorque (RMNY), os autores se depararam com imenso número de instituições, empresas, associações, que transcendiam, em muito, os organismos dos governos dos estados de Nova Iorque e Nova Jersey e das prefeituras das cidades que se aglutinavam em torno da metrópole em imenso espraiamento urbano. Nas palavras de Wood, tal arranjo de governança era:

*...one of the great unnatural wonders of the world... perhaps more complicated than any other that mankind has yet contrived or allowed to happen.*

Em 1977, “governar” a RMNY envolvia além do governo federal, três estados, 22 condados, 700 municípios, 716 distritos de funções especiais e 661 distritos escolares<sup>1</sup>. Não bastassem as milhares instituições públicas, Wood e Almendinger notaram o tremendo poder das empresas e indivíduos guiados pela lógica de mercado nos destinos da grande área urbana, o que tornava ainda mais remota a possibilidade de governar apenas com os instrumentos clássicos de comando e controle. A urbani-

---

<sup>1</sup> Dados de Michael Danielson “New York: the politics of urban regional development” a partir da delimitação de Wood e Almendinger. Não está caracterizada uma tendência contínua à fragmentação dos governos nas regiões metropolitanas. A RMNY, por exemplo, registra tendência recente a reconcentração, em geral associada a dificuldades fiscais de municípios ou demanda por maior escala de gestão. De qualquer forma, o *Census Bureau* norte-americano registrava em 2007, em todo o país, 367 regiões metropolitanas e 89.476 “governos” locais, a maioria de propósitos específicos. É interessante que ante processo tão vertiginoso de metropolização, apenas uma instituição especificamente metropolitana de governo tenha surgido: a *Metro*, governo regional, eleito, e autoridade de planejamento da região de Portland, no Estado de Oregon.

zação acelerada que se observava em todo o mundo no pós-guerra implicava em um grau de complexidade administrativa e política exponencialmente maior do que a capacidade e a legitimidade das estruturas convencionais permitidas pelos governos. “Complexidade” e “fragmentação” passaram a ser dois conceitos onipresentes nos estudos de regiões metropolitanas.

A proliferação do que se convencionou chamar de “distritos de funções especiais” é particularmente interessante, porque mostra o estreitamento da esfera de governabilidade dos governos tradicionais. A referência para o estudo dessas instituições, cada vez mais importantes na vida das áreas metropolitanas é Kathryn Foster<sup>2</sup>. A autora chamou de *special purpose governments* as instituições públicas especializadas, que se encarregam da gestão de serviços como coleta e tratamento de esgoto, trânsito, gestão de pontes e túneis, gestão de resíduos sólidos, gestão de parques, administração de portos, administração de aeroportos, habitação e desenvolvimento de comunidades, proteção contra incêndios etc. Estes “governos de propósitos específicos”, na tradução literal, proliferaram a taxas muito superiores às taxas de crescimento de instituições tradicionais de governo nos Estados Unidos e no Canadá. Entre 1952 e 1992, nos Estados Unidos, o número de governos de propósitos específicos cresceu de 12.340 para 31.555 instituições, o que representa 156%. No mesmo período, o número de instituições tradicionais de governo - condados, municípios e distritos de municípios<sup>3</sup> cresceram apenas 5%. A grande maioria desses governos de propósitos específicos servem às populações das regiões metropolitanas. Ao contrário do caso brasileiro, em que os estados tendem a assumir o controle das dimensões de governo que transcendem a escala dos municípios e a resistir ao surgimento de colusões entre municípios (consórcios municipais por exemplo); nos Estados Unidos os estados apoiam e viabilizam o surgimento de novas escalas de governo, facilitando as alterações legais necessárias.

Desse breve quadro, destacam-se dois fenômenos distintos como causas principais da perda de importância relativa das estruturas dos governos municipais e da emergência de “distritos de funções especiais”: a tendência à conurbação, e a crescente demanda por instituições especializadas capaz de lidar com a gestão de setores complexos e grandes escalas. Ambos tornam menos relevantes as escalas políticas tradicionais de divisão territorial (municípios, por exemplo) e tornam mais complexa a governança, fragmentada e distante do controle direto dos cidadãos.

---

***A urbanização acelerada que se observava em todo o mundo no pós-guerra implicava em um grau de complexidade administrativa e política exponencialmente maior do que a capacidade e a legitimidade das estruturas convencionais permitidas pelos governos permitiam. “Complexidade” e “fragmentação” passaram a ser dois conceitos onipresentes nos estudos de regiões metropolitanas.***

---

Chama a atenção o contraste entre a importância dada ao status legal e a situação real das regiões metropolitanas na literatura internacional e no debate no Brasil. Nos casos dos EUA, Europa e Canadá, o status legal das metrópoles, assim como a natureza jurídica dos arranjos de governança, não condicionam os fenômenos reais da metropolização e nem são importantes na análise. Os autores se debruçam sobre os diferentes problemas e demandas da sociedade, além dos arranjos de governança. Na discussão sobre as metrópoles no Brasil, o fenômeno concreto da conurbação extensa e de seus dilemas é esvaziado ante o predomínio do debate sobre quando e como

a lei permitiu ou deixou de permitir que tais ou quais aglomerados urbanos tenham ou não status legal de Região Metropolitana (RM). Em outras palavras, predominam menções sobre como a lei dificulta ou impede a solução dos problemas concretos, ainda que à revelia do interesse geral.

## **II - A RIDE no contexto da metropolização brasileira**

O tratamento sistemático da gestão de metrópoles no Brasil vem da década de 1970, no auge do regime militar. Embora pecando pelo viés tecnocrático e autoritário, típico das ações do regime em seu momento de maior centralização de poder, o tratamento dado às RMs foi mais racional que na fase seguinte, pós Constituição de 1988. No início dos anos 1970, a modernização conservadora da agricultura impeliu grandes contingentes de população rural rumo às cidades, especialmente às maiores capitais. A Lei Complementar nº 14 de 1973 criou oito Regiões Metropolitanas<sup>4</sup> e um aparato de planejamento e financiamento de ações sofisticado para os padrões da época. A participação da política municipal na dinâmica das RMs foi pouco mais que simbólica, mas a presença de arquitetos e planejadores progressistas na Secretaria Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e, principalmente de sua sucedânea, a Comissão Nacional de Política Urbana (CNPU), garantiu, se

não gestão democrática, pelo menos tratamento racional dos problemas. Todo o aparato se desfez com a extinção do BNH, principal financiador das ações, no contexto da crise do Estado nos anos 1980.

A Constituição de 1988 definiu duas mudanças importantes: empoderou os municípios, com o status de ente federado e os favoreceu na divisão do bolo tributário. Aos

2 Foster, Kathryn. 1997. *The Political Economy of Special Purpose Government*, Georgetown University Press.

3 Tradução para, respectivamente: *counties, municipalities e townships*.

4 Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Salvador e São Paulo. A RM do Rio de Janeiro foi criada no ano seguinte, quando o óbice de atravessar dois estados foi removido pela fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro. Ver: Araujo, Sérgio. 2011. *A gestão metropolitana no Brasil em perspectiva comparada: os casos das regiões metropolitanas de Salvador e Belo Horizonte*, Fundação Konrad Adenauer, <http://www.kas.de/wf/doc/6767-1442-5-30.pdf>, acesso em 14.11.2015.

estados delegou a faculdade de criar RMs<sup>5</sup>. O resultado foi a criação por lei de 68 Regiões Metropolitanas<sup>6</sup>. Aparentemente, duas ordens de razões impeliram os estados ao milagre da multiplicação de RMs: a possibilidade de que as ligações telefônicas entre municípios vizinhos fossem tarifadas como ligação local, não como interurbanos; e, mais recentemente, a percepção de uma condição mais favorável para obter investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Da mesma origem constitucional surgiram três Regiões Integradas de Desenvolvimento<sup>7</sup> (RIDEs), com a característica distinta por abrangerem municípios de mais de um estado, portanto necessariamente surgidas por lei federal.

A Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF) foi criada em 1998, envolvendo dois estados, Minas Gerais e Goiás, o Distrito Federal, além dos 19 municípios goianos do Entorno e três de Minas. Desde o início tal arranjo foi considerado esdrúxulo, uma vez que os municípios de Minas não são polarizados pelo Distrito Federal<sup>8</sup>. Ainda mais perverso para o futuro da nova Região foi o Decreto nº 2.710 de 1998, que criou a estrutura de gestão da RIDE. O Conselho Administrativo da RIDE (COARIDE) nasceu subordinado ao governo federal por diversos níveis, pois criado no âmbito da Câmara de Políticas Regionais da Presidência da República, presidido pelo Secretário Executivo da Câmara, e com maioria de votos atribuída aos representantes do governo federal<sup>9</sup>. Tal composição assimétrica foi modificada pelo Decreto nº 7.469 de 2011 que, ao invés de tentar maior equilíbrio na representação, aumentou ainda mais o peso relativo do governo federal em relação aos estados e municípios participantes<sup>10</sup>. A razão alegada para tamanha desproporção que, na prática, reduzia a influência dos estados e municípios participantes à sua voz, era:

“...justificada pelo próprio caráter interfederativo da RIDE, que, por agregar Unidades da Federação com possíveis interesses divergentes neste território, requer que a União assuma o papel de harmonização das políticas conflitivas a ele levadas”<sup>11</sup>.

Em outras palavras, uma inovação institucional supostamente voltada à promoção e organização da cooperação federativa nasceu e involuiu sob o pressuposto da propensão natural dos entes ao conflito federativo.

5 O art. 25, § 3º estabelece: “Os estados poderão, mediante lei complementar, instituir Regiões Metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”.

6 Dentre elas alguns casos jocosos, como a RM do Sul de Roraima, área de urbanização tênue, marcada por florestas e Terras Indígenas e tendo como principal cidade Caracarái, com 20 mil habitantes. Ou em Santa Catarina, onde as 10 regiões metropolitanas cobrem todo o estado.

7 Além da RIDE-DF foram criadas as RIDEs para o polo Juazeiro e Petrolina, envolvendo oito municípios e para a Grande Teresina com 14 municípios.

8 Ver: REGIC IBGE 2008.

9 Sete votos do governo federal, um de cada governo de estado participante e um representante do conjunto de 22 municípios.

10 O governo federal passa a ter nove votos contra os mesmos três de governos de estado e um dos municípios. Dentre os nove votos do governo federal note-se que três votos pertencem ao Ministério da Integração Nacional (Ministro e mais dois indicados pelo próprio Ministro) e dois a SUDECO, também subordinada ao MI (Diretor Superintendente e outro indicado pelo...Diretor Superintendente).

11 Sampaio, Cárita e outros. Arranjos institucionais de gestão metropolitana: o caso da RIDE-DF, em: Costa, Marco e Tsukumo, Isadora (orgs): 40 anos de regiões metropolitanas no Brasil, IPEA.

O predomínio do governo federal nas decisões da COARIDE não se traduziu no aporte de recursos para enfrentar as assimetrias territoriais e promover o desenvolvimento, a despeito das 14 grandes áreas “de interesse da RIDE”, listadas no parágrafo único do artigo 3º do Decreto nº 7.469<sup>12</sup>. O esvaziamento crescente do projeto original foi interrompido por reações espasmódicas. Em 2011, por exemplo, a COARIDE aprovou pela primeira vez a criação de grupos temáticos tripartites para discutir e propor soluções para algumas questões prioritárias, entre elas: mobilidade urbana; incentivos fiscais; segurança pública; saneamento básico; inclusão social e produtiva; e Copa do Mundo de 2014. Após as primeiras reuniões, os trabalhos foram interrompidos e as grandiloquentes intenções sepultadas.

O mais recente capítulo no esvaziamento das expectativas de cooperação federativa no âmbito do Distrito Federal e Entorno foi o veto ao Art. 19 da Lei nº 13.089 de 13 de janeiro de 2015, conhecido como Estatuto das Metrôpoles. No texto aprovado pelo Congresso, o artigo tornava possível ao Distrito Federal “...**integrar região metropolitana ou aglomeração urbana...**”. A explicação do veto foi: “**Em relação ao Distrito Federal, o instrumento de cooperação federativa adequado é a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico - RIDE...**”. O veto confundiu duas escalas distintas, com problemáticas também diversas: a escala de região e a escala de região metropolitana, que de comum têm apenas a palavra “região”. A consequência é a possível exclusão da metrópole real, que se forma e se amplia no Distrito Federal e Entorno, das políticas públicas de gestão metropolitana por causa de uma objeção formal equivocada. Ademais, todas as análises dos quase 17 anos da RIDE-DF convergem no sentido de que não há nada de adequado no “instrumento de cooperação federativa” que se tornou a RIDE-DF<sup>13</sup>.

### Consórcio Brasil Central Inovação e cooperação federativa

Em julho passado, o Ministro de Assuntos Estratégicos, Roberto Mangabeira Unger, percorria os estados do Brasil e levava aos seus governadores uma proposta incomum. Sugeriu que os governadores abandonassem as ilusões de recorrer ao governo federal com pedidos de recursos federais para investimentos em seus estados. “Não há dinheiro”, dizia, enquanto instava os mandatários a se organizarem e a proporem suas próprias soluções de desenvolvimento. “O método é a cooperação federativa”, insistia.

O governador de Goiás, Marconi Perillo, entendeu a mensagem e em poucos dias reuniu em Goiânia os governadores do Centro-Oeste, acrescidos do governador de Tocantins. A proposta de se organizarem em torno de uma agenda comum de ações de cooperação e desenvolvimento foi imediatamente aceita. Já na segunda reunião, em Cuiabá, tiveram a adesão do governador de Rondônia e ali decidiram criar um instrumento formal de cooperação: um consórcio interfederativo, formado como uma autarquia transfederativa de direito público. Na reunião seguinte,

12 Dentre outras áreas: infraestrutura; emprego; transportes; saneamento; telecomunicações; saúde; educação; segurança; meio ambiente...

13 Além do artigo mencionado de Sampaio, ver também: IPEA, 2013. Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil. Relatório do projeto: Governança Metropolitana no Brasil. Também foi esta a visão dos palestrantes reunidos pela Codeplan-DF em seminário realizado em outubro de 2015.



Foto: Toninho Leite

*Os governadores de Goiás e do Distrito Federal começam a conversar, compartilhar, cooperar. Desse diálogo e dessa interação pode surgir um novo sentido para a RIDE-DF*

em Palmas, o Protocolo de Intenções foi assinado pelos seis governadores. Em Campo Grande, já com a aprovação de dois terços das assembleias legislativas, o Consórcio estava formalmente criado. Na reunião seguinte, em Brasília, após a aprovação de todas as assembleias legislativas, os membros elegeram o governador de Goiás como primeiro presidente. Em poucos meses a ação autônoma de seis governadores e de seus secretários criou o primeiro consórcio de governos estaduais da história do Brasil.

Mesmo antes de o Consórcio Brasil Central ter sido formalmente criado, a cooperação entre governadores e secretários já se traduzia em avanços. Convênios assinados com organizações do Terceiro Setor possibilitaram experiências em duas áreas cruciais da Educação: formação de professores e abertura a professores voluntários. Também foram iniciadas discussões sobre cooperação em áreas em que as sinergias de escala são evidentes, tais como: controle sanitário, gestão de recursos hídricos comuns e infraestrutura de transporte. Porém, o maior potencial da aproximação entre governos seria sua dimensão subjetiva: a abertura ao diálogo e a boa vontade no exame dos problemas comuns.

Existe vasta e instigante literatura sobre as microfundações da cooperação, tanto no que concerne a cooperação entre indivíduos, como, principalmente, entre empresas. No entanto, teorias e estudos de caso de cooperação entre agências de governo são escassos<sup>14</sup>. Coo-

perar depende de compartilhar uma visão dos problemas e de seu contexto, como característico das comunidades epistêmicas. Depende também de microfundações dialógicas: o compartilhamento de convenções que possibilitam a ação cooperativa. Convenções como regras de diálogo e de reciprocidade, estrutura de preferências, expectativas, horizontes temporais, entre outras dimensões. Tudo isso acaba gerando confiança e reduzindo os custos e incertezas que limitam a cooperação. É esse aprendizado que está rapidamente se formando entre os governantes e a cúpula das agências dos estados do Consórcio Brasil Central.

Prospera a expectativa de que, a despeito dos vetos e cerceamento da legislação e da política federal, os governadores de Goiás e do Distrito Federal comecem a conversar, compartilhar, cooperar. Desse diálogo e dessa interação pode surgir um novo sentido para a RIDE-DF, com o predomínio crescente dos estados e, espera-se, com a adesão dos municípios goianos. Já foram decididas ações conjuntas que equacionem e racionalizem a política de saúde. Cada sucesso alimenta a confiança e a disposição de cooperar. Pode surgir daí a revelia dos limites impostos de cima para baixo, um novo contorno de governança para esta metrópole em vigorosa expansão. ■

14 A obra seminal (com um título inesquecível) é: Pressman, Jeffrey and Wildavsky, Aaron, 1973. *Implementation: How Great Expectations in Washington Are Dashed in Oakland; Or, Why It's Amazing that Federal Programs Work at All, This Being a Saga of the Economic Development Administration as Told by Two Sympathetic Observers Who Seek to Build Morals on a Foundation of Ruined Hopes*, University of California Press. Ver também: Thomas, Craig, 2003. *Bureaucratic Landscapes: Interagency Cooperation and the Preservation of Biodiversity*, MIT Press.

(\*) *Alberto Lourenço*  
*Subsecretário de Desenvolvimento Sustentável da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República*

# Inovação e tecnologia como estratégia de desenvolvimento

*Construção de um sistema regional*

(\*) Flavio de Oliveira Gonçalves

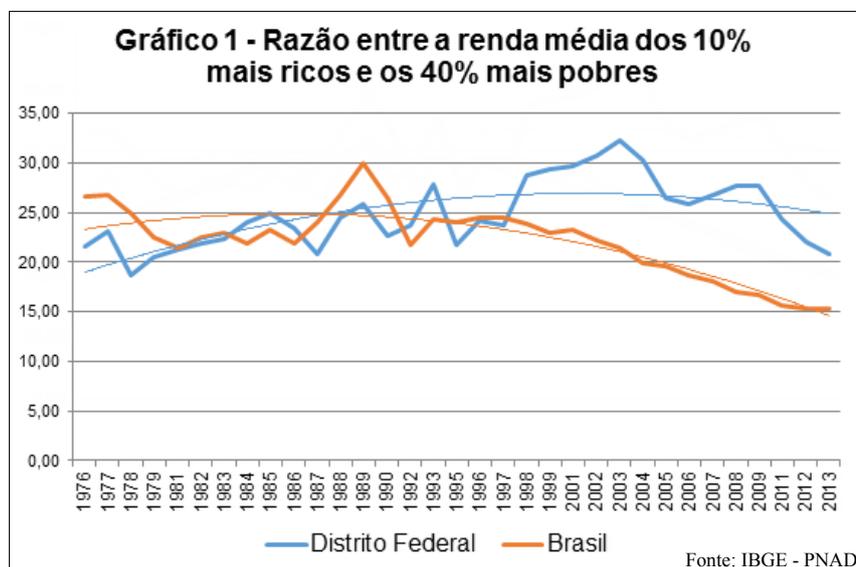


*Brasília abriga a sede da Embrapa, responsável por planejar, supervisionar, coordenar e controlar as atividades relacionadas à execução de pesquisa agropecuária e a formulação de políticas agrícolas.*

A discussão sobre quais estratégias viáveis para o Distrito Federal criar emprego e gerar renda tem sido uma constante desde a implantação da capital. Do projeto inicial que previa Brasília como uma cidade apenas administrativa sobrou pouco depois do processo migratório, que levou a população de um patamar planejado de 500 mil habitantes à realidade de quase 3 milhões. A criação de empregos e geração de renda torna-se um imperativo em um cenário que enseja a pior distribuição de renda entre os estados da federação e elevado nível de desemprego. O gráfico 1 mostra a evolução da distribuição de renda no DF vis a vis no Brasil.

É certo que muitos dos projetos de desenvolvimento regional ensaiados durante os últimos 50 anos não conseguiram ir muito além de transferências de recursos da sociedade para alguns empresários, os quais, quando obtém muito sucesso, transformam terrenos industriais/comerciais em empreendimentos imobiliários. A distorção dos salários no setor público explica algumas destas dificuldades. Um alto nível de salários em determinado setor drena os recursos humanos mais capacitados. Quaisquer outros setores que tenham a intenção de se instalar naquela região devem entrar em concorrência pela mão de obra. O diferencial, conforme o **Quadro 1**, tem um impacto maior quanto mais importante for o setor dentro do emprego total da mão de obra. Esse diferencial gera baixa competitividade da produção no DF.

Não é por outro motivo que grande parte da pequena participação da indústria seja a da Construção Civil, que tem produtos não comercializáveis entre os estados. A geração de renda no DF, portanto, requer setores com alta produtividade, que possam competir com os salários pagos pelo setor público, ou setores de bens e serviços não comercializáveis entre os estados. O primeiro tipo de setor, porém, pode não criar tantos empregos quanto o necessário para ocupar a nossa mão de obra e muito menos oferecer oportunidades aos recursos humanos de baixa escolaridade presentes tanto na capital quanto na área metropolitana.



Quadro 1 - Remuneração Bruta de ocupações (média mensal em R\$ de 2013) e participação do setor no emprego total da mão de obra formal

Unidade da Federação	Federal		Estadual		Municipal		Empresa Pública		Privado	
	Rem. Média	% da M-O	Rem. Média	% da M-O	Rem. Média	% da M-O	Rem. Média	% da M-O	Rem. Média	% da M-O
<b>Escriturários em geral, agentes, assistentes e auxiliares administrativos</b>										
Distrito Federal	6.279	37.05	5.114	19.48		0.00	5.633	2.02	1.697	41.45
São Paulo	6.040	1.32	3.655	7.84	2.330	11.07	3.064	0.47	1.618	79.30
Minas Gerais	4.437	3.43	2.987	5.01	1.508	17.84	2.021	1.96	1.228	71.77
Goiás	5.969	2.51	2.764	25.39	1.450	21.76	3.095	0.55	1.244	49.80
Bahia	5.536	4.72	2.204	8.26	1.256	27.84	3.500	0.59	1.192	58.58
<b>Supervisores de serviços administrativos</b>										
Distrito Federal	4.145	4.56	5.388	38.53	0	0.00	8.283	3.72	3.705	53.19
São Paulo	7.876	0.18	3.541	6.92	3.314	10.00	4.403	0.23	3.977	82.66
Minas Gerais	5.094	0.79	2.506	0.07	1.958	21.49	2.810	1.66	2.672	75.99
Goiás	7.875	0.41	1.636	11.02	1.785	21.74	1.581	0.47	2.442	66.36
Bahia	4.267	0.17	7.738	1.14	1.350	19.94	2.579	0.11	2.329	78.63
<b>Profissionais de Organização e Administração de Empresas e Afins</b>										
Distrito Federal	12.978	34.33	18.319	2.77	0	0.00	9.400	9.00	4.983	53.90
São Paulo	13.283	0.91	7.515	2.02	4.380	3.10	7.191	0.69	4.701	93.28
Minas Gerais	9.920	2.88	4.852	2.10	3.396	7.10	6.251	1.82	2.762	86.09
Goiás	6.381	1.54	6.214	10.83	2.440	10.98	7.478	0.87	2.263	75.78
Bahia	12.086	3.00	4.869	21.83	3.654	11.97	7.147	0.98	3.270	62.22

Fonte: MTE - Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) - 2013

Por outro lado, o setor de serviços exibe grande pujança na unidade da federação de maior renda per capita, com uma população ávida por serviços de qualidade e inovadores. O **gráfico 2** mostra a importância do setor de serviços no produto do DF, bastante estável em torno de 93% do PIB total.

Alguns estados da federação têm entrado em disputas por investimentos industriais através da redução da carga tributária para firmas específicas. Esta estratégia, apesar de utilizada em larga escala fora do DF, não parece adequada à unidade da federação que sedia a capital da República por esta condição e tem fortes transferências tributárias. As isenções muitas vezes acarretam em custos sociais pesados à população e seus retornos em geral são privados.

A conurbação de Brasília com os municípios em volta do DF torna o planejamento do desenvolvimento regional mais desafiador. Envolver agentes de diferentes entes federativos já é um desafio dentro de um mesmo estado, agregar em um planejamento municípios de diferentes es-

tados requer uma governança que hoje está fora do horizonte das instituições brasileiras. Direcionar os interesses dos investidores, oferecendo oportunidades de aproveitamento das vantagens comparativas regionais pode ser um mecanismo de indução que permita a coordenação dos diferentes atores do desenvolvimento.

A ação do Estado, neste caso, resumir-se-ia em oferecer condições de desenvolvimento da força produtiva através de um ambiente regulatório adequado e incentivos a elos da cadeia de produção complementares àqueles em que o setor privado já enxerga vantagens econômicas na exploração. Neste sentido cabe a Brasília perceber-se imersa na Região Centro-Oeste, grande produtora de commodities, com uma cidade que oferece qualidade de vida elevada, alto nível educacional para os padrões brasileiros e grande acesso a redes profissionais internacionais (**Gráfico 3**).

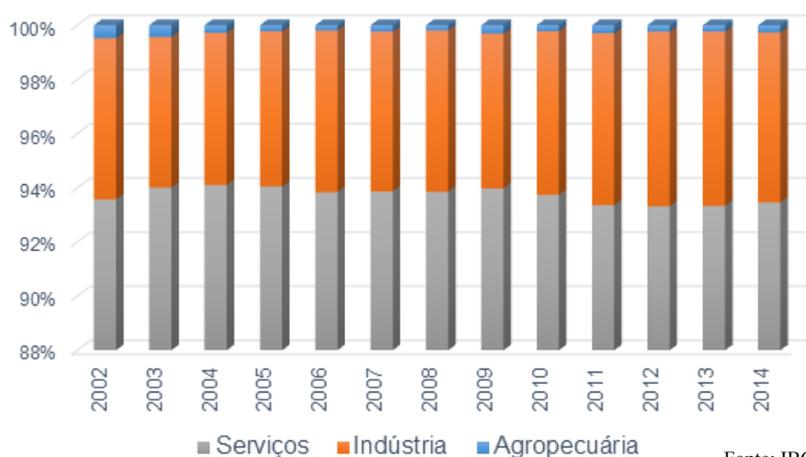
Ao condicionar o processo de transformação econômica à dinâmica da inovação, associando recursos orçamentários e difusão da tecnologia, dá-se ênfase à presença

do Estado como grande agente e componente estrutural relevante. O governo possui funções estratégicas de alocação e distribuição de recursos entre setores e atividades, bem como mecanismos de fomento, geração e difusão da CT&I. Nesta condição o Estado passa a desempenhar papel central na economia e é um componente altamente relevante no processo de desenvolvimento, pois, caso contrário, predomina apenas o crescimento econômico e desníveis estruturais.

### Inovação e Desenvolvimento

A inovação tem sido reconhecida como o motor da economia moderna. Objeto de muitas políticas públicas e estudos acadêmicos, a compreensão do fe-

Gráfico 2 - Composição do PIB do DF - Base 2002



Fonte: IBGE

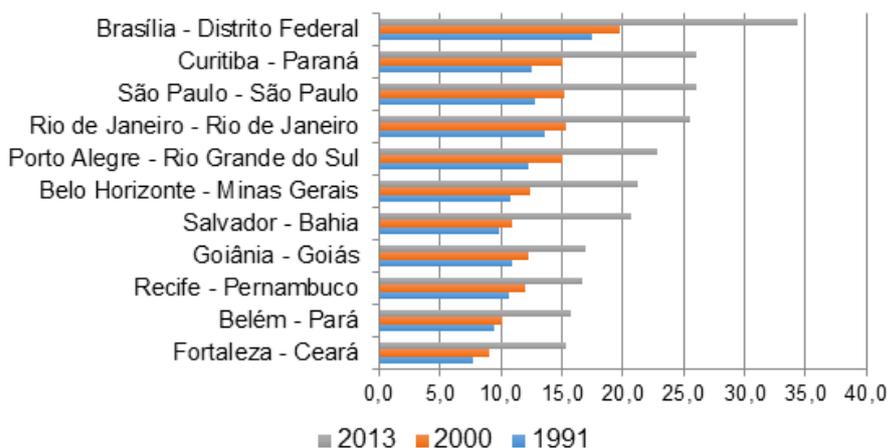
nômeno da inovação tem evoluído a passos largos. Os primeiros escritos de Schumpeter na década de 1930 mostram a criação destruidora como forte componente da dinâmica econômica. Neste cenário novas firmas com novos produtos e novos processos seriam fruto do empreendedorismo aliado à ciência e a um bom sistema financeiro (**Gráfico 4**). Estas novas firmas tomariam o espaço de mercado das firmas estabelecidas e como recompensa a seu esforço inovador teriam ganhos temporários de monopólio até que estas inovações fossem difundidas e eventualmente outros produtos e processos viessem a substituí-las.

O próprio autor avança na sua análise quando reconhece que o processo de pesquisa e desenvolvimento (P&D) nas firmas é de alto custo e de resultado incerto, as inovações, portanto, seriam observadas em firmas com maior capacidade de investimento. Neste novo cenário, firmas grandes, estabelecidas no mercado, teriam maior condições de investir em P&D e consolidariam assim seu poder de mercado. Este seria o motivo para que grandes empresas com produtos na fronteira da tecnologia investissem tanto no desenvolvimento de novos produtos que deixariam obsoletos seus próprios investimentos anteriores.

O progresso técnico e a inovação passam assim à frente na agenda de crescimento econômico. A construção de um ambiente propício à inovação em um cenário como este passava pela garantia dos direitos de propriedade intelectual dos inovadores. Estes direitos seriam os responsáveis pelos ganhos de monopólio e, portanto, pela manutenção dos incentivos para novos investimentos em P&D.

Muito se discutiu nos países em desenvolvimentos sobre a conveniência em se adotar padrões tão estritos de direitos de propriedade intelectual. Formalmente as opiniões dividiam-se entre aqueles que defendiam um ambiente competitivo com os direitos de propriedade bem estabelecidos, premiando o empreendedorismo e as novas ideias. Por outro lado, alguns analistas observavam que as diferenças na disponibilidade de recursos como a mão de obra altamente qualificada (pesquisadores) e

**Gráfico 3 - Percentual de Pessoas acima de 25 anos com mais de 11 anos de escolaridade (áreas metropolitanas)**



Fonte: IBGE - PNAD

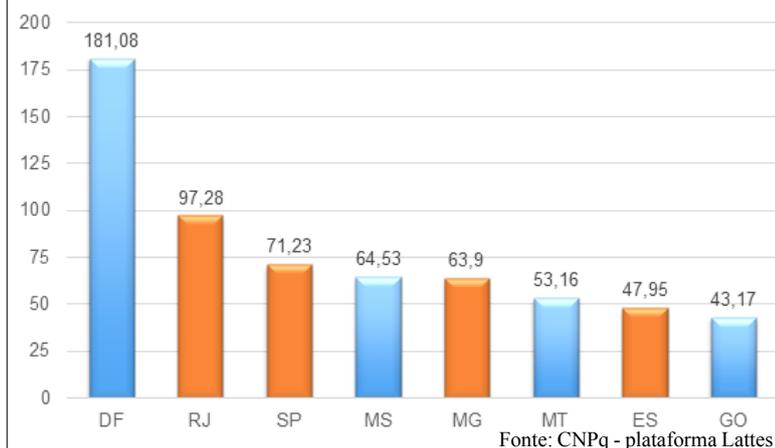
laboratórios inviabilizavam a concorrência internacional dos países em desenvolvimento. Neste sentido, avaliavam a prática da difusão tecnológica dos países avançados buscando apropriar-se das pesquisas feitas alhures.

O argumento é consistente, um país ou região que esteja longe da fronteira tecnológica não deveria gastar seus recursos escassos tentando reinventar a roda. A difusão tecnológica pode ser realizada através da imitação de boas práticas e métodos organizacionais, investimentos em maquinário na fronteira tecnológica e adoção de tecnologias conhecidas. Por outro lado, apenas a garantia de retornos pode viabilizar investimentos de alto risco como a pesquisa e desenvolvimento de novos produtos e processos. Durante algum tempo travou-se uma batalha pelo reconhecimento e garantia da propriedade intelectual. A instalação de firmas estrangeiras em países em desenvolvimento necessitava de regras que garantissem seus direitos de propriedade intelectual sobre investimentos feitos em suas sedes. Reconheceu-se que os ganhos de produtividade pelo uso destas tecnologias compensavam os *royalties* pagos aos inovadores.

Os direitos de propriedade não são a única barreira à adoção de uma nova tecnologia por parte dos agentes econômicos. As habilidades e os conhecimentos envolvidos no processo de utilização de novas tecnologias são muitas vezes um impedimento para que regiões adotem novas tecnologias. O conhecimento é tácito, ou seja, ele está nas pessoas que operam a tecnologia e muitas vezes a codificação deste conhecimento através de manuais, livros ou palestras não é suficiente para trazer a mesma produtividade que uma dada tecnologia tem em uma região para um novo cenário.

Portanto, mesmo com direitos de propriedade bem estabelecidos, com instalação de plantas industriais ou maquinários de novas gerações, a adoção e a difusão de novas tecnologias não são automáticas nem mesmo têm os mesmos resultados. *Tecnologias são criadas a partir de disponibilidades de recursos para resolver desafios de custos e mercadológicos que podem ser idiossincráticos aos cenários onde são desenvolvidas.* Nem sempre a simples implantação de uma tecnologia em um novo cenário econômico aumentará a produtividade.

**Gráfico 4 - Número de doutores trabalhando em ensino e pesquisa por 100.000 habitantes, segundo a UF - Centro-Oeste e Sudeste, 2015**



Fonte: CNPq - plataforma Lattes

A agricultura é um exemplo típico de setor em que inovações em um país com clima, solo, disponibilidade de capital, estrutura de propriedade agrária, relevo próprios não se aplicam em outras regiões (Gráfico 5).

### Sistemas de inovação

A literatura de economia da inovação hoje reconhece que não é mais apenas o trinômio ideia-empendedor-crédito o responsável pela inovação e sim um conjunto de atores e instituições (regras) que proporcionam a descoberta e implementação de novas ideias. Assim surge o conceito de sistema de inovação (SI), que pode ter recortes analíticos espaciais (local, regional e nacional) ou setoriais. O sistema nacional de inovação é caracterizado pelas instituições governamentais, educacionais, de pesquisa e firmas localizados em um país. Sistemas regionais e locais fazem suas análises territorializadas, sob uma ótica de integração econômica maior que aquela realizada nacionalmente, afinal a mobilidade de fatores (principalmente a mão de obra) é muito maior regional e localmente que em termos internacionais. O recorte setorial ou tecnológico para analisar os sistemas de inovação partem do pressuposto que as diferentes tecnologias demandam arranjos institucionais específicos para seu melhor desenvolvimento. Todas estas abordagens partem de análises empíricas e de casos concretos e derivam conceitos em primeira vista específicos aos recortes analíticos realizados.

A coleção de estudos sobre os sistemas de inovação gerou através de meta análise conclusões sobre as funções específicas a serem desempenhadas para um bom funcionamento do sistema. O nome das entidades envolvidas, sua característica jurídica ou outras formas de organização não são o mais importante, mas sim as funções que desempenham no sistema. Caso algumas destas funções não estejam presentes, ou a interação entre elas não seja realizada de maneira ótima o sistema tem espaço para melhoras.

A construção e a eficácia de um sistema de inovação passam pela execução das seguintes funções:

- incentivar as firmas a se engajar no processo de inovação;
- prover financiamento e mão de obra qualificada;
- direcionar as pesquisas;
- reconhecer o potencial de crescimento de uma inovação;
- estabelecer cooperação entre os atores envolvidos de forma a facilitar a transferência de conhecimento;
- estimular ou criar mercado para as inovações;



Foto: Gustavo Porpino - Embrapa - Banco de Imagens

- reduzir as incertezas sociais (direitos de propriedade e mercado de trabalho);
- legitimar a inovação;

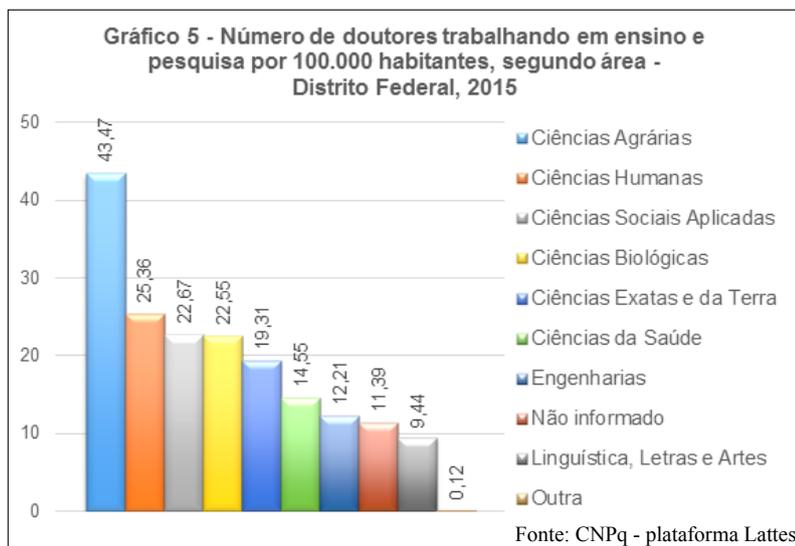
A análise da construção de um SI parte, portanto, da análise da existência de atores que desempenhem estas funções e de sua interação. A construção de um sistema de inovação necessita de regras que propiciem a estes atores cooperar.

### O sistema de inovação em agropecuária no Brasil

Analizamos<sup>1</sup> em 2014 o sistema de inovação na agropecuária brasileira que está razoavelmente maduro e tem potencial de competitividade em escala global (exportar tecnologia e não apenas grãos e proteína). O limite deste sistema são os incentivos direcionados para as soluções agroexportadoras que deixam de lado a utilização de mão de obra, agricultura familiar etc. Este *trade off* não parece inexorável, simplesmente os atores deste sistema reagem de forma racional aos incentivos de um mercado mais rentável e competitivo.

Existem oportunidades em relação à consolidação de parte deste sistema de inovação no Distrito Federal. Brasília abriga a sede da Embrapa, que é responsável por planejar, supervisionar, coordenar e controlar as atividades relacionadas à execução de pesquisa agropecuária e a formulação de políticas agrícolas. Das 46 unidades descentralizadas de pesquisa, oito encontram-se em Brasília (Embrapa Agroenergia, Café, Cerrados, Hortaliças, Informação Tecnológica, Produtos e Mercado, Quarentena Vegetal, Recursos Genéticos e Biotecnolo-

<sup>1</sup> Gonçalves, F., Gelinski, E., Costa, A., e Duenhas, R. (2014) Sistema de Inovação do Agronegócio Brasileiro? Dualismo estrutural-tecnológico e desafios para o desenvolvimento do país, *Desenvolvimento em Questão*, Ed. Unijuí, v. 28, p. 279-317, disponível em <http://portalrevistas.ucb.br/index.php/rbee/article/viewFile/3101/1878>



gia). Além de sediar uma das empresas mais inovadoras do Brasil, a capital tem uma qualidade de vida capaz de atrair cientistas e outros atores do Sistema de Inovação criando assim um ambiente propício para o florescimento de novas ideias e investimentos. Outras instituições ligadas a pesquisa têm sede em Brasília, CNPq, FINEP e outras.

Sobre a construção de um sistema regional de inovação baseado na cadeia produtiva agropecuária já implantada na região central do Brasil, poderíamos destacar a existência de algumas instituições que desempenhariam aquelas funcionalidades previstas:

### Incentivo ao processo inovador

O acesso ao mercado global de commodities que nos últimos anos foi responsável pela reversão dos déficits comerciais históricos do país gera renda para que os produtores rurais brasileiros sejam incentivados a participar como importantes *players* no mercado. A atuação da pesquisa em agricultura não se restringe apenas ao Brasil, a nova fronteira agrícola mundial (as savanas da África) tem características semelhantes ao nosso cerrado e mostra-se como importante mercado para a pesquisa em agricultura tropical.

### Financiamento da mão de obra

A Região Centro-Oeste, além dos fundos emprestáveis para inovação como aqueles da FINEP e BNDES tem a sua disposição o Fundo do Centro-Oeste que garante repasses aos estados para o financiamento do desenvolvimento. Brasília tem um sistema universitário robusto na área agrária.

### Em direção às pesquisas

Como dito anteriormente a Embrapa exerce um papel importante na pesquisa agropecuária brasileira. Em uma estratégia de fortalecer Brasília como sede do sistema regional de inovação do Centro-Oeste a empresa atua com o âncora e atrairia outras empresas com ligação a montante e a jusante na produção do conhecimento, os insumos inovadores e comercialização destes.

### Reconhecimento da inovação

A Finep e as agências de desenvolvimento têm expertise capazes de reconhecer o campo de atuação de no-

vas tecnologias agrárias desenvolvidas. Brasília também tem a sede da ANVISA que regula novos produtos químicos e alimentícios. A proximidade com estas agências reduz o custo e o risco da inovação.

### Cooperação entre os atores

Como capital da República, Brasília deve ser pioneira em oferecer um pacto federativo que reconheça as vantagens competitivas dos polos químicos-farmacêuticos (fertilizantes, vacinas, antibióticos etc) do Estado de Goiás, da disponibilidade de terras agricultáveis no Centro-Oeste. Dentro da capital o parque tecnológico é o *locus* ideal para incubar novas empresa, fomentar as *start-ups* e acelerar empresas. O preço da terra é um dos empecilhos a novos investimentos no DF, e o risco para novas empresas pode inviabilizá-los. A disponibilidade temporária de acesso a instalações, boa localização pode ser determinante na sobrevivência de empresas inovadoras.

### Mercado para as inovações

A difusão das tecnologias aos estados da região tem potencial de ser executada através das EMATERs estaduais, responsáveis já por este papel.

### Redução das incertezas sociais

Está em discussão na Câmara Legislativa há algum tempo a Lei de Inovação do DF, que precisa reconhecer o estado e seus agentes como vetores de inovação, além de permitir que a mão de obra que o estado emprega possa ser utilizada para a pesquisa e que os inovadores sejam recompensados por seus investimentos e riscos.

### Legitimação e inovação

Brasília é a sede das agências reguladoras, principalmente a Anvisa, que aceleraria a análise de novos produtos e processos. Como sede das representações diplomáticas a cidade é o portal do Brasil para o Mundo, colocando em uma vitrine os produtos desenvolvidos e os profissionais em contato com o que existe de mais inovador no mundo.

Deve-se considerar, todavia, que não basta somente aumentar, de maneira real, o Produto Interno Bruto (PIB); é preciso que este represente um percentual cada vez mais elevado da capacidade total produtiva. Assim, associar PD&I representará ganhos de produtividade e especialmente competitividade para o sistema econômico. Estes aumentos devem ter encadeamentos virtuosos resultando em diversas interações setoriais na agropecuária e, efetivamente, representar convergência com os objetivos de redução de desigualdades traduzidos em desenvolvimento sustentável do DF. Entende-se que o desenvolvimento deve ser encarado como um processo complexo de mudanças e transformações de ordem econômica, política e, principalmente, humana e social, caso contrário, tem-se apenas crescimento econômico e aprofundamento de desníveis. ■

(\*) Flávio de Oliveira Gonçalves

Diretor de Estudos e Políticas Sociais da Codeplan

# Codeplan faz cálculo do PIB a partir de nova metodologia

*A publicação do novo manual internacional System of National Accounts (SNA 2008), a revisão da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) e o surgimento de novas fontes de dados para a economia brasileira indicaram a necessidade de atualização da série do SCN.*

(\*) Sandra Andrade

## 1. Introdução

A Codeplan é a instituição oficial do Distrito Federal responsável pelo cálculo do Produto Interno Bruto do Distrito Federal (PIB-DF) cujos resultados integram-se ao produto final do Sistema de Contas Nacionais (SCN). Trata-se de uma parceria entre o IBGE, Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), formalmente estabelecida por meio de convênios, para elaboração de estimativas do PIB das unidades da Federação. Iniciado em 1996, o projeto envolveu a estruturação de um esquema contínuo de contabilidade regional para geração de informações econômicas, segundo normas e recomendações internacionais, em consonância com práticas seguidas no SCN do IBGE e compatíveis entre todas as unidades da Federação.

Com a mudança do ano de referência da série do SCN de 2000 para 2010, o Sistema de Contas Regionais (SCR), referenciado em 2002, também foi ajustado para 2010, gerando novas séries para o PIB das unidades federativas.

Pela primeira vez, o PIB-DF é divulgado pela ótica da renda, juntamente com a ótica da produção, o que representa mais um avanço do SCR em direção à construção de um sistema regional completo. A Conta de produção e a Conta de geração da renda são as duas primeiras de um conjunto que estruturam um sistema de contas nacional ou regional e apresentam como a renda é gerada e distribuída. Na Conta de produção, o valor adicionado é o saldo entre o valor da produção de bens e serviços e o valor do consumo intermediário de bens e serviços. A Conta de geração da renda, por sua vez, mostra como o valor adicionado é apropriado pelo fator trabalho, pelo governo (impostos sobre a produção) ou se transforma em excedente operacional das empresas ou rendimento misto das famílias produtoras. É importante salientar que o ajuste das Contas Regionais com as Contas Nacionais é realizado em valores correntes e constantes por atividade econômica e, no caso do PIB pela ótica da renda, somente em valores correntes.

A defasagem temporal de dois anos entre a divulgação dos resultados do PIB e o período a que se referem os dados se deve também à defasagem observada na disponibilidade das informações das pesquisas estruturais anuais, produzidas pelo IBGE, que só ficam totalmente acessíveis aproximadamente 18 meses após o encerramento do exercício das empresas pesquisadas. Essas informações estruturais são incorporadas à base de dados tanto das Contas Nacionais quanto das Regionais e, só a partir de então, assumem o caráter definitivo, oferecendo as condi-



Foto: Toninho Lente

ção para se calcular os resultados do PIB das unidades da Federação e serem encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU). O PIB per capita por unidade da Federação é um dos fatores utilizados para o cálculo das cotas do Fundo de Participação dos Municípios das Capitais (FPM-C), realizado anualmente pelo TCU.

## 2. Implantação da série - Referência 2010

A dinâmica da economia exige que se mantenha uma permanente discussão entre os compiladores de contas nacionais em conjunto com organismos internacionais, procurando atualizar ou expandir metodologias de forma que melhor reflitam as modificações na economia e na sociedade. A publicação do novo manual internacional *System of National Accounts* (SNA 2008), a revisão da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) e o surgimento de novas fontes de dados para a economia brasileira indicaram a necessidade de atualização da série do SCN. Nesse sentido, o IBGE, seguindo a sistemática de revisões periódicas, procedeu a implantação da série do Sistema de Contas Nacionais do Brasil - Referência 2010. As mudanças implementadas para o cálculo das Contas Nacionais do Brasil e, consequentemente para as Contas Regionais, passou a avaliar a economia com mais precisão.

A nova referência conservou como marco estrutural para os valores correntes, as pesquisas do IBGE: Pesquisa Industrial Anual (PIA), Pesquisa Anual da Indústria da Construção (PAIC), Pesquisa Anual do Comércio (PAC) e Pesquisa Anual de Serviços (PAS).

As principais mudanças adotadas na revisão da série do Sistema de Contas Regionais são discriminadas a seguir:

- Incorporação das recomendações e modificações do manual internacional de Contas Nacionais das Nações Unidas, *System of National Accounts* (SNA) 2008, em substituição à versão anterior de 1993;
- Adoção da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), versão 2.0, que ampliou as categorias das atividades de serviços, criou categorias específicas para as atividades de meio ambiente e passou a considerar a atividade de edição, integrada ou não à impressão, como uma atividade de serviço e não mais como atividade industrial;
- Inclusão do Censo Agropecuário de 2006 em substituição ao Censo Agropecuário de 1995-96 para atualização das estruturas agropecuárias das unidades da Federação;
- Introdução de resultados da Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2008-2009 e da Pesquisa de Inovação (PINTEC), de 2011, esta última utilizada para regionalização da estimativa de Pesquisa e Desenvolvimento privado;
- Utilização dos dados do Imposto de Renda Pessoa Jurídica e Física nas novas estimativas. As informações dos registros administrativos da Receita Federal complementaram o âmbito do sistema de contas;
- Introdução da base de dados do Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos (SIAPE), para a regionalização da despesa com pessoal civil ativo de órgãos do poder executivo da esfera federal;
- Ampliação da fronteira da formação bruta de capital fixo (FBCF), que passou a considerar como produção todo gasto com Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), tendo como destino a FBCF. Todos os gastos em softwares e bancos de dados deixaram de ser consumo intermediário e tornaram-se FBCF, além dos gastos militares do governo que também passaram a ser registrados como investimento;
- Tratamento das sedes das empresas. Na série anterior, as unidades unicamente a serviço da própria empresa não eram contabilizadas como unidade produtiva, seus gastos eram repartidos pelas unidades produtivas da empresa. O SNA 2008 recomenda que, quando possível, e no caso de impacto relevante, essa unidade seja identificada e lhe seja imputada produção de serviços administrativos cujo destino é o consumo intermediário das demais unidades da empresa.
- Reclassificação da Contribuição ao Programa de Integração Social (PIS), que passou a ser considerado como imposto sobre produto e não mais imposto sobre a produção, com a redução do valor adicionado bruto e correspondente aumento dos impostos líquidos de subsídios sobre o produto, não impactando o valor do PIB. O Imposto sobre Transmissão “Inter Vivos” de Bens Imóveis e de Direitos Reais sobre Imóveis (ITBI) deixou de ser classificado como imposto sobre o capital e passou a ser imposto sobre produto, incidindo especificamente sobre os produtos de edificações.
- A estimativa do aluguel imputado, baseada em métodos estatísticos, passou a ajustar os pesos amostrais da PNAD a partir de informações sobre o universo pesquisado. O modelo anterior empregava processos

de regressões, que tinham como variáveis explicativas as características do imóvel, de seu setor censitário e da pessoa de referência. O aluguel imputado é uma estimativa de quanto o ocupante do imóvel próprio pagaria, a título de aluguel, pelo imóvel em que reside.

Para o DF uma das grandes mudanças observadas na nova série foi a menor participação da Administração Pública na geração de renda. Refeitas as Contas, foi constatada uma diminuição no valor corrente e na participação relativa desta atividade na economia, acarretando diminuição do PIB, quando comparado à série referenciada em 2002, já divulgada. Isto ocorreu porque agora se avalia melhor o peso da atividade pública na economia local. A redução observada concentrou-se no valor corrente da esfera federal. Com a introdução de uma nova fonte de dados, o Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos (SIAPE), em substituição às informações que vinham do Sistema Integrado da Administração Financeira do Governo Federal (SIAFI), passou-se a dispor de dados mais consistentes sobre os servidores civis ativos da União. Os dados proporcionaram uma regionalização mais precisa da atividade. A redistribuição dos gastos do governo federal com o pagamento de salários foi realizada pela alocação das remunerações, identificando a unidade da Federação onde o servidor recebe sua remuneração. A mudança afetou principalmente o Distrito Federal e o Rio Grande do Sul, que perderam valores. Por outro lado, São Paulo e Rio de Janeiro passaram a ter um valor corrente maior em função dessa nova base de dados.

### 3. Desempenho da economia do Distrito Federal - 2013

O PIB-DF acumulou, em valores correntes, R\$ 175,363 bilhões, em 2013, resultado que manteve o DF na oitava posição entre as maiores economias do Brasil desde o início da série, em 2010, quando atingiu R\$ 144,168 bilhões, em 2011, R\$ 154,468 bilhões e 2012, R\$ 163,881 bilhões. A variação real anual do PIB-DF foi de 3,8% em relação a 2012, superior ao crescimento de 3,0% do PIB brasileiro, calculado pelo IBGE.

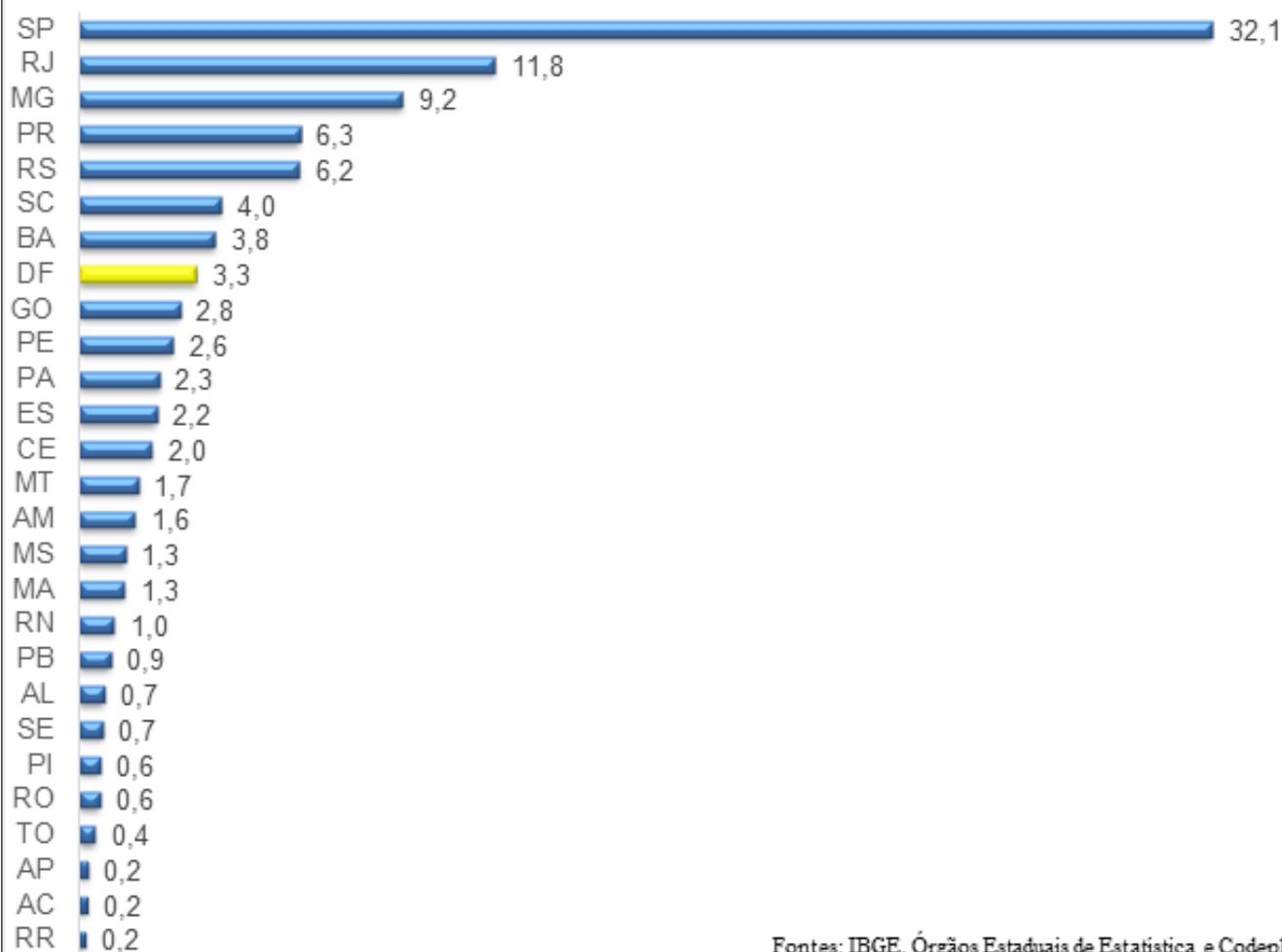
Ao longo da série, a participação do DF no PIB nacional foi reduzindo, passou de 3,7% em 2010 para 3,3% em 2013. Na Região Centro-Oeste, a participação do DF reduziu de 40,6% para 36,2% nos mesmos períodos, em virtude dos aumentos nas participações relativas de Goiás, de 30,1% para 31,2%, Mato Grosso, de 16,0% para 18,4% e Mato Grosso do Sul, de 13,3% para 14,3%.

O ranking da participação percentual do PIB das unidades da Federação no PIB do Brasil, em 2013, pode ser observado no **Gráfico 1**.

O PIB-DF permaneceu na primeira posição, entre as unidades da Federação em todo o período de 2010 a 2013. Considerando a população do DF de 2,790 milhões de habitantes estimada para 2013, o PIB per capita foi calculado em R\$ 62.859,43, 2,4 vezes o PIB per capita nacional de R\$ 26.445,72, e 1,6 vezes o registrado em São Paulo, de R\$ 39.122,28, o segundo maior, e 9,5 vezes o do Piauí (R\$ 9.811,04) o menor do país. Vale ressaltar que a população referida acima foi a enviada ao TCU, em 2013, para cálculo das cotas do Fundo de Participação dos Municípios.

O ranking do PIB per capita das unidades da Federação e do Brasil, em 2013, pode ser observado no **Gráfico 2**.

**Gráfico 1 - Ranking da participação do PIB das unidades da Federação no PIB Brasil (%) - 2013**



### 3.1. Ótica da produção

A cifra de R\$ 175,363 bilhões do PIB-DF, em 2013, foi composta por R\$ 150,262 bilhões do valor adicionado bruto e R\$ 25,101 bilhões dos impostos sobre produtos líquidos de subsídios. O crescimento real foi de 3,8% em 2013 ante 2012, superior à média brasileira de 3,0%. Contribuíram para esse desempenho as variações positivas de 3,7% do valor adicionado bruto e de 3,9% dos impostos sobre produtos líquidos de subsídios. No período de 2011 a 2013, o DF acumulou crescimento real de 8,6%, com média anual de 2,8%.

A evolução da variação real anual do PIB Brasil e do PIB-DF, em termos percentuais, pode ser observada no **Gráfico 3**.

#### Agropecuária

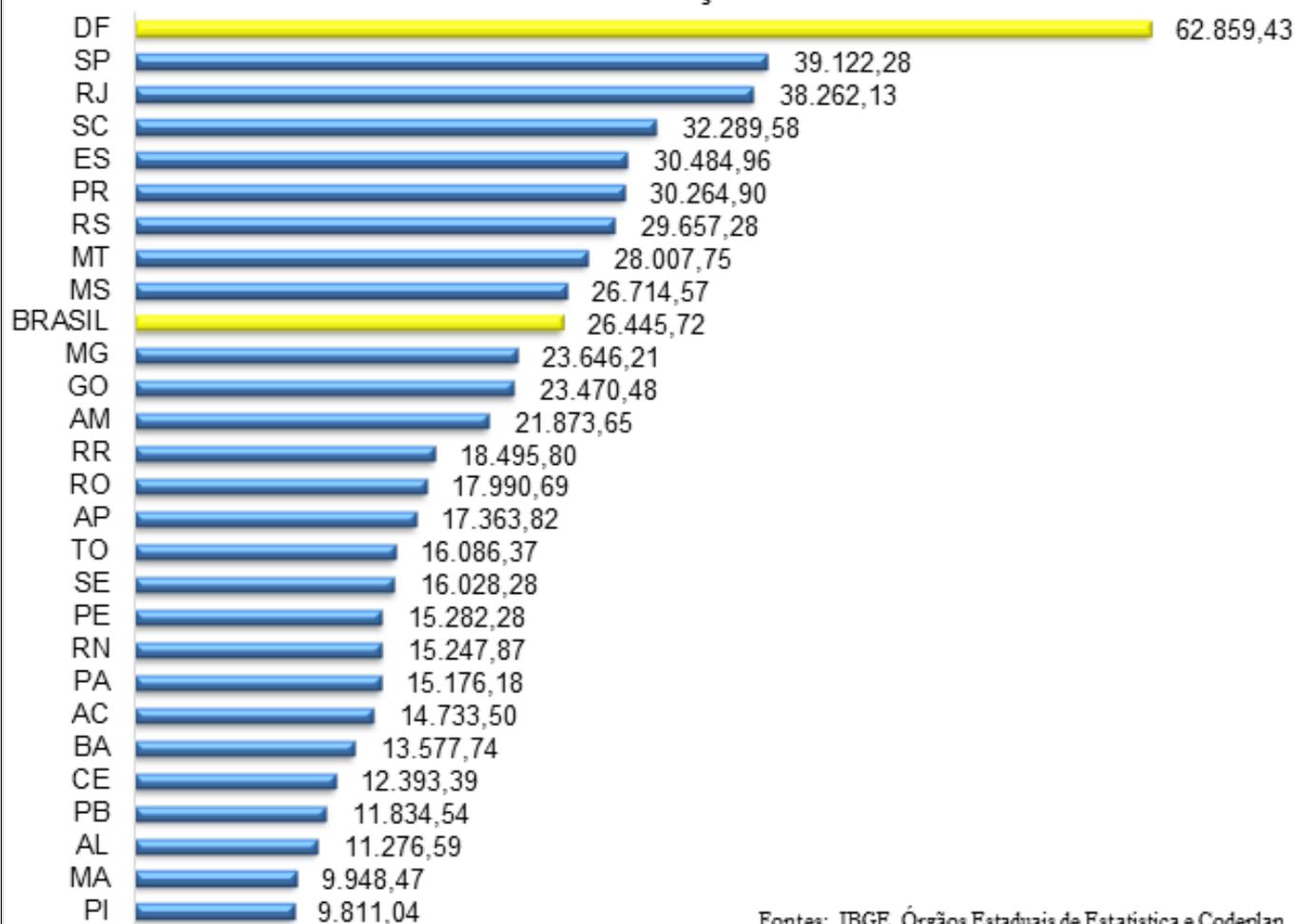
Setor de pouca expressão na economia brasileira foi responsável por 0,3% do valor adicionado bruto. Totalizou R\$ 425 milhões no ano de 2013 e registrou queda de 20,1%, após retrair 24,6% em 2012 e crescer 43,1% em 2011.

Analisando as atividades econômicas do setor, a Agricultura atingiu R\$ 431 milhões em 2013 e obteve variação real negativa de 3,3% frente a 2012, influenciada pelas

reduções na produção de feijão, -49,3% e soja, -13,6%, segundo a pesquisa Produção Agrícola Municipal (PAM), do IBGE. A Pecuária alcançou R\$ 158 milhões e expandiu 19,5% em termos reais, reflexo dos aumentos nas criações de aves e bovinos.

A atividade Produção florestal, pesca e a aquicultura é uma novidade no setor. Na série anterior, a produção florestal integrava a Agricultura e a pesca e aquicultura juntavam-se à Pecuária. Este subsetor apresentou comportamento diferenciado nos anos da nova série, o valor adicionado bruto foi negativo em R\$ 164 milhões em 2013. A partir de 2011, os custos cresceram mais que a produção, contribuindo negativamente no valor adicionado. Uma das explicações pode ser a adoção do Programa de Agricultura de Baixo Carbono, a partir daquele ano. O Programa, criado em 2010 pelo Governo Federal, incentiva práticas que ajudam reduzir a emissão de gases do efeito estufa, com práticas de recuperação de áreas degradadas, integração lavoura - pecuária - floresta, plantio direto, tratamento de resíduos animais e cultivo florestal. As árvores plantadas em áreas de lavoura no DF, encontrava-se em fase de crescimento de 2011 a 2013, o que elevou os gastos com insumos. O volume da produção não foi suficiente para cobrir os custos.

**Gráfico 2 - Ranking do PIB per capita (R\$) - Brasil e unidades da Federação - 2013**



### Indústria

O setor cresceu 3,9%, em 2013 frente a 2012, gerando R\$ 9,701 bilhões. De 2010 a 2013, perdeu participação relativa no valor adicionado total, passando de 7,6% em 2010 para 6,5% em 2013.

A Indústria de transformação atingiu R\$ 2,035 bilhões em 2013, pouco abaixo do valor alcançado em 2012, R\$ 2,184 bilhões. A participação na economia do Distrito Federal passou de 1,6% em 2012 para 1,4% em 2013 e pode ser explicada, em parte, pela elevação dos custos de produção, que não foram repassados para os preços finais dos produtos com a mesma intensidade. Contudo, a atividade registrou crescimento real de 7,8%.

A Construção Civil, responsável por 4,2% da atividade econômica local e 65,4% de toda a indústria no ano de 2013, atingiu R\$ 6,349 bilhões e cresceu 1,5% em relação a 2012, refletindo a redução em investimentos públicos e privados em obras.

A atividade Geração e distribuição de eletricidade e gás, água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação evoluiu 9,8% e a indústria extrativa caiu 17,6%. Juntas, as atividades representavam 0,9% da estrutura econômica do Distrito Federal.

### Serviços

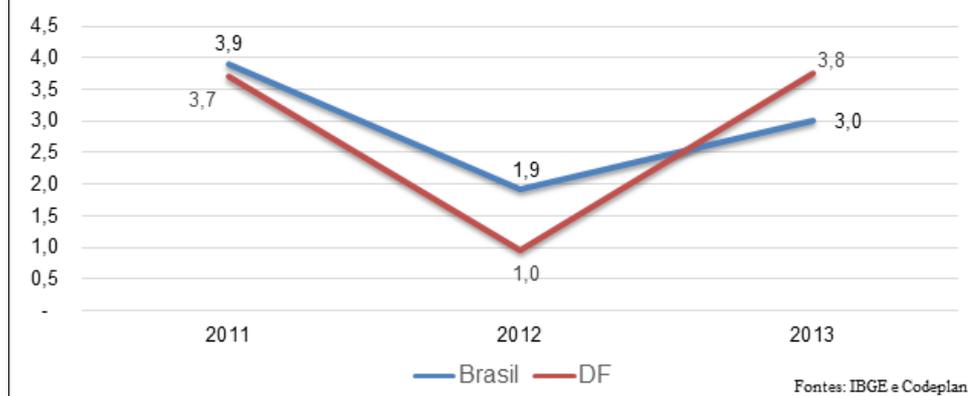
O setor é preponderante na economia do DF e com valor adicionado bruto de R\$ 140,135 bilhões aumentou sua participação de 92,7% em 2012 para 93,3% em 2013. Cresceu, em termos reais, 3,8% em relação a 2012, acumulando de 2011 a 2013 alta de 7,4%, com média anual de 2,4%.

As atividades que apresentaram melhores desempenhos foram Artes, cultura, esporte e recreação e outras atividades de serviços, com 17,1%, Atividades profissionais, científicas e técnicas, administrativas e serviços complementares, 14,2% e Atividades imobiliárias, 10,2%. A primeira atividade evidencia as altas nos segmentos de organizações associativas e serviços pessoais. A segunda aumentou sua participação de 6,7% em 2012 para 7,2% em 2013, resultado do dinamismo demonstrado pelo aumento de 10,6% no pessoal ocupado.

As Atividades imobiliárias tinham participação de 7,4% na estrutura produtiva do DF, e o desempenho deve-se, em parte, ao aumento de 13,4% no número de domicílios alugados e 3,3% no número de domicílios próprios, segundo dados da PNAD/IBGE. Destacaram-se a seguir os Transportes, armazenagem e correio com crescimento de 3,2%.

A Administração, saúde, educação, pesquisa e desenvolvimento públicas, defesa e seguridade social, ativi-

**Gráfico 3 - Evolução da variação real anual do PIB (%) - Brasil e DF - 2011 a 2013**



dade com maior peso na economia do DF, gerou valor adicionado de R\$ 66,783 bilhões em 2013, passando a representar 44,4% de toda a atividade econômica, 0,8 ponto percentual acima dos 43,6% assinalados em 2012. A taxa de crescimento foi de 2,8% em igual período. Concorreu para o desempenho positivo o total de 498,2 mil empregos, quantidade 16,7% maior que em 2012, compreendendo 38,3% do contingente de trabalhadores formais em 2013, conforme dados da RAIS/MTE.

Serviços de informação e comunicação aumentaram sua participação relativa na economia do DF de 3,7% em 2012 para 4,2% em 2013, resultado do valor adicionado de R\$ 6,339 bilhões no último ano. O crescimento real foi de 2,0%.

O Comércio, manutenção e reparação de veículos automotores e motocicletas obteve valor adicionado de R\$ 11,586 bilhões em 2013. Em 2012, havia alcançado R\$ 12,124 bilhões, o que contribuiu para a redução da participação relativa de 8,8% para 7,7%. Segundo dados da Pesquisa Mensal de Comércio (PMC/IBGE), as variações negativas da receita nominal de vendas dos segmentos de veículos, motocicletas, partes e peças, de -7,4%, equipamentos e materiais para escritório, informática e comunicação, -6,9% e móveis, -2,6% podem explicar, em parte, essa redução. Em 2013, o Comércio cresceu 0,7%.

Atividades financeiras, seguros e serviços relacionados é a segunda atividade mais significativa na economia do DF, com participação de 12,1%, representada pelos R\$ 18,164 bilhões de valor adicionado em 2013. Apesar de atuarem em todo o país, a presença, em Brasília, de grandes instituições financeiras, como o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, confere peso expressivo à atividade no DF. O crescimento real chegou a 0,2% em 2013 após retrair 6,1% em 2012.

Os serviços de Alojamento e alimentação e Educação e saúde mercantis apresentaram taxas negativas de -0,5% e -0,1%, respectivamente, em seu desempenho.

### Impostos

Os impostos sobre produtos, descontados os subsídios, cresceram, em termos reais, 3,9% em 2013. Foram arrecadados R\$ 25,101 bilhões no DF, o que representou 14,3% do PIB.

No conjunto dos impostos sobre produtos, a Contri-

buição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) foi a mais representativa no DF, com participação de 29,5% em 2013. O segundo maior volume arrecadado foi do Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguros (IOF), com participação de 25,7%, seguido pelo Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Inter-municipal e de Comunicação - ICMS, com 24,5%. Na nova série, a contribuição ao Programa de Integração Social contribuiu com 11,0% da arrecadação.

### 3.2. Ótica da renda

Nessa ótica, o PIB corresponde à soma de todos os rendimentos obtidos no processo de produção de bens e serviços e os impostos líquidos de subsídios sobre a produção e a importação. Os componentes do valor adicionado bruto são: remuneração dos empregados, excedente operacional bruto, rendimento misto e outros impostos sobre a produção.

A remuneração dos empregados é definida com o total das remunerações, em dinheiro ou em espécie (bens e serviços), pagas por uma empresa a um empregado em troca do trabalho realizado por este durante um período contábil (SNA 2008). E divide-se em salários e contribuições sociais. No DF, atingiu R\$ 98,858 bilhões em 2013, composta por R\$ 76,936 bilhões dos salários e R\$ 21,921 bilhões das contribuições sociais. A participação relativa no PIB representou 56,4%. Desse, 43,9% são salários. A elevada participação da remuneração do trabalho no PIB-DF é explicada também pela elevada participação da administração pública na economia local, com grande contingente de servidores assalariados. No Brasil, as remunerações representavam 43,4% do PIB em 2013, com os salários são responsáveis por 34,3%.

O Excedente operacional bruto equivale à remuneração das empresas, o que sobra da renda gerada por estas depois de liquidados os compromissos com os empregados e o governo, na forma de impostos. O Rendimento misto equivale ao rendimento obtido pelos empregadores e pelos trabalhadores por conta própria, quando não se pode identificar a renda proveniente do trabalho ou do capital. Como esse rendimento não é somente salário ou lucro é denominado rendimento misto.

No PIB-DF, os resultados do Excedente operacional bruto e do Rendimento misto são apresentados em conjunto e alcançaram R\$ 50,075 bilhões em 2013. A participação no PIB caiu ao longo dos anos, de 31,0% em 2010 para 28,6% em 2013. No PIB brasileiro, representavam 40,9%.

Os impostos na Conta da Renda são apresentados em Impostos sobre produto, líquidos de subsídios, no valor de R\$ 25,101 bilhões, 14,3% do PIB-DF e Outros impostos sobre a produção, no valor de R\$ 1,329 bilhões, 0,8%. No PIB nacional, foram responsáveis por 14,6% e 1,1%, respectivamente. ■

Tabela 1 - Produto Interno Bruto e valor adicionado bruto segundo os setores e as atividades econômicas - Distrito Federal - 2010-2013

Setores e atividades econômicas	Valor corrente (R\$ milhão)				Participação no VAB (%)				Variação real (%)				
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013	Acumulada no período	Média anual
<b>Agropecuária</b>	<b>328</b>	<b>560</b>	<b>431</b>	<b>425</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>30,9</b>	<b>-24,6</b>	<b>-20,1</b>	<b>-21,2</b>	<b>-7,6</b>
Agricultura, inclusive o apoio à agricultura e a pós-colheita	218	483	371	431	0,2	0,4	0,3	0,3	48,1	-23,2	-3,3	10,0	3,2
Pecuária, inclusive o apoio à Pecuária	96	113	105	158	0,1	0,1	0,1	0,1	14,4	-18,4	19,5	11,6	3,7
Produção florestal; pesca e aquicultura	13	-36	-44	-164	0,0	0,0	0,0	-0,1	-135,8	15,2	214,9	-229,8	-209,1
<b>Indústria</b>	<b>9.184</b>	<b>9.377</b>	<b>9.706</b>	<b>9.701</b>	<b>7,6</b>	<b>7,1</b>	<b>7,0</b>	<b>6,5</b>	<b>8,9</b>	<b>1,7</b>	<b>3,9</b>	<b>15,0</b>	<b>4,8</b>
Indústria extrativa	35	24	24	27	0,0	0,0	0,0	0,0	-5,7	11,2	-17,6	-13,6	-4,7
Indústrias de transformação	1.892	2.197	2.184	2.035	1,6	1,7	1,6	1,4	8,4	0,2	7,8	17,1	5,4
Eletricidade e gás, água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	1.394	1.122	1.217	1.290	1,1	0,9	0,9	0,9	-2,6	3,8	9,8	11,1	3,6
Construção	5.864	6.034	6.281	6.349	4,8	4,6	4,6	4,2	11,9	1,7	1,5	15,5	4,9
<b>Serviços</b>	<b>112.102</b>	<b>121.593</b>	<b>127.903</b>	<b>140.135</b>	<b>92,2</b>	<b>92,4</b>	<b>92,7</b>	<b>93,3</b>	<b>3,0</b>	<b>0,5</b>	<b>3,8</b>	<b>7,4</b>	<b>2,4</b>
Comércio, manutenção e reparação de veículos automotores e motocicletas	8.996	9.596	12.124	11.586	7,4	7,3	8,8	7,7	-1,3	0,8	0,7	0,1	0,0
Transporte, armazenagem e correio	3.345	3.694	3.915	3.946	2,8	2,8	2,8	2,6	2,1	-1,5	3,2	3,7	1,2
Serviços de alojamento e alimentação	2.381	2.475	2.376	3.078	2,0	1,9	1,7	2,0	8,1	2,3	-0,5	10,0	3,2
Serviços de informação e comunicação	4.994	4.882	5.109	6.339	4,1	3,7	3,7	4,2	-2,3	6,3	2,0	5,9	1,9
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	16.620	17.511	17.639	18.164	13,7	13,3	12,8	12,1	3,4	-6,1	0,2	-2,8	-0,9
Atividades imobiliárias	7.864	9.369	10.049	11.096	6,5	7,1	7,3	7,4	4,5	0,0	10,2	15,2	4,8
Atividades profissionais, científicas e técnicas, administrativas e serviços complementares	8.072	8.120	9.233	10.755	6,6	6,2	6,7	7,2	15,2	-3,2	14,2	27,3	8,4
Administração, educação, saúde, pesquisa e desenvolvimento públicos, defesa e seguridade social	53.849	59.472	60.179	66.783	44,3	45,2	43,6	44,4	2,2	2,7	2,8	7,9	2,6
Educação e saúde mercantis	2.959	3.253	3.621	4.086	2,4	2,5	2,6	2,7	2,1	2,7	-0,1	4,7	1,5
Artes, cultura, esporte e recreação e outras atividades de serviços	2.226	2.341	2.686	3.229	1,8	1,8	1,9	2,1	-3,8	-3,3	17,1	8,9	2,9
Serviços domésticos	798	881	972	1.072	0,7	0,7	0,7	0,7	1,3	-1,9	1,5	0,9	0,3
<b>Valor Adicionado</b>	<b>121.614</b>	<b>131.530</b>	<b>138.040</b>	<b>150.262</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>3,5</b>	<b>0,5</b>	<b>3,7</b>	<b>7,9</b>	<b>2,6</b>
Impostos sobre produtos, líquidos de subsídios	22.554	22.938	25.841	25.101					4,8	3,6	3,9	12,9	4,1
<b>Produto Interno Bruto</b>	<b>144.168</b>	<b>154.468</b>	<b>163.881</b>	<b>175.363</b>					<b>3,7</b>	<b>1,0</b>	<b>3,8</b>	<b>8,6</b>	<b>2,8</b>

Fontes: IBGE e Codeplan

Tabela 2 - Produto Interno Bruto segundo a ótica da renda - Distrito Federal - 2010-2013

Componentes do Produto Interno Bruto	Valores correntes (R\$ milhão)				Participação no DF (%)			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Remunerações	75.923	84.407	88.577	98.858	52,7	54,6	54,0	56,4
Salários	59.028	65.424	69.059	76.936	40,9	42,4	42,1	43,9
Contribuições sociais	16.895	18.984	19.519	21.921	11,7	12,3	11,9	12,5
(+) Impostos totais	23.534	24.007	27.025	26.430	16,3	15,5	16,5	15,1
Impostos sobre produto, líquidos de subsídios	22.554	22.938	25.841	25.101	15,6	14,8	15,8	14,3
Outros impostos sobre produto, líquidos de subsídios	980	1.069	1.185	1.329	0,7	0,7	0,7	0,8
(+) Excedente Operacional Bruto e Rendimento Misto	44.712	46.054	48.278	50.075	31,0	29,8	29,5	28,6
<b>(=) PIB</b>	<b>144.168</b>	<b>154.468</b>	<b>163.881</b>	<b>175.363</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fontes: IBGE e Codeplan

## Referências bibliográficas

- IBGE. Série Relatórios Metodológicos - Número 37 - Contas Regionais do Brasil - Rio de Janeiro - 2008.
- IBGE. Nota metodológica das Contas Regionais - Referência 2010. Versão 1. Outubro de 2015.
- IBGE. Sistema de Contas Nacionais - Brasil - Referência 2010 - Nota Metodológica nº1 - Implantação da Série do Sistema de Contas Nacionais. Versão 4. Janeiro de 2015.
- IBGE. Sistema de Contas Nacionais - Brasil - Referência 2010 - Nota Metodológica nº12 - Governo e Administração Pública. Versão 1. Dezembro de 2014.
- IBGE. Sistema de Contas Nacionais - Brasil - Referência 2010 - Nota Metodológica nº12 - Governo e Administração Pública. Versão 1. Dezembro de 2014.

(\*) Sandra Andrade - Coordenadora do Núcleo de Contas Regionais da Codeplan

# IPCA-Brasília é o maior do Brasil e acumula no ano elevação de 7,65%

(\*) Carlos Alberto Reis

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), apurado pelo IBGE, registrou alta de 1,24% em Brasília, com redução de apenas 0,01p.p. comparativamente ao mês anterior. Esta foi a segunda maior taxa de variação mensal deste ano e ficou acima do IPCA-Brasil, que apresentou alta de 0,82%. Esse resultado mensal colocou Brasília pelo segundo mês consecutivo no topo do ranking da inflação apurada nas 13 localidades onde o IBGE apura o índice (**Quadro 1**).

Ao longo de 2015, o IPCA-Brasília acumulou elevação de 7,65%, ficando abaixo dos 8,52% acumulados pela média nacional, porém já se distanciando do teto da meta estabelecida pelo governo federal. Da mesma forma, em 12 meses, o IPCA-Brasília acumula variação de 9,21%, também abaixo dos 9,93% contabilizados pela média Brasil.

Na comparação da evolução do IPCA-Brasília com o IPCA-Brasil (**Gráfico 1**), percebe-se uma nítida convergência nos últimos meses, com o IPCA-Brasília assumindo maior aceleração e se aproximando dos patamares da média nacional.

Se observados os resultados da inflação de 2015 em Brasília nos 10 meses já contabilizados, verifica-se que em seis deles a inflação foi maior que este mesmo período de 2014, evidenciando uma maior pressão inflacionária neste ano, impactada, especialmente, por reajustes de tarifas públicas e derivados de petróleo.

## Análise dos resultados desagregados Outubro - 2015

Ao observar os resultados desagregados da inflação, por Grupos (**Gráfico 2**), medida pelo IPCA-Brasília, ve-

Quadro 1 - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo IPCA - 2015

Região	Peso Regional (%)	Variação (%)		Variação Acumulada (%)	
		Setembro	Outubro	No Ano	Em 12 meses
Brasília	2,80	1,25	1,24	7,65	9,21
Campo Grande	1,51	-0,28	1,18	7,57	9,34
Goiânia	3,59	0,67	1,18	8,65	11,19
Belém	4,65	0,13	1,07	7,09	8,97
São Paulo	30,67	0,71	0,99	9,22	10,45
Recife	5,05	0,17	0,84	8,19	9,24
Vitória	1,78	1,13	0,75	7,50	8,44
Fortaleza	3,49	0,57	0,73	8,45	10,02
Porto Alegre	8,40	0,56	0,73	9,18	10,49
Curitiba	7,79	0,54	0,64	10,12	11,52
Belo Horizonte	10,86	0,41	0,62	7,69	8,61
Salvador	7,35	0,27	0,60	7,56	8,73
Rio de Janeiro	12,06	0,49	0,59	7,84	9,90
Brasil	100,00	0,54	0,82	8,52	9,93

Fonte: IBGE

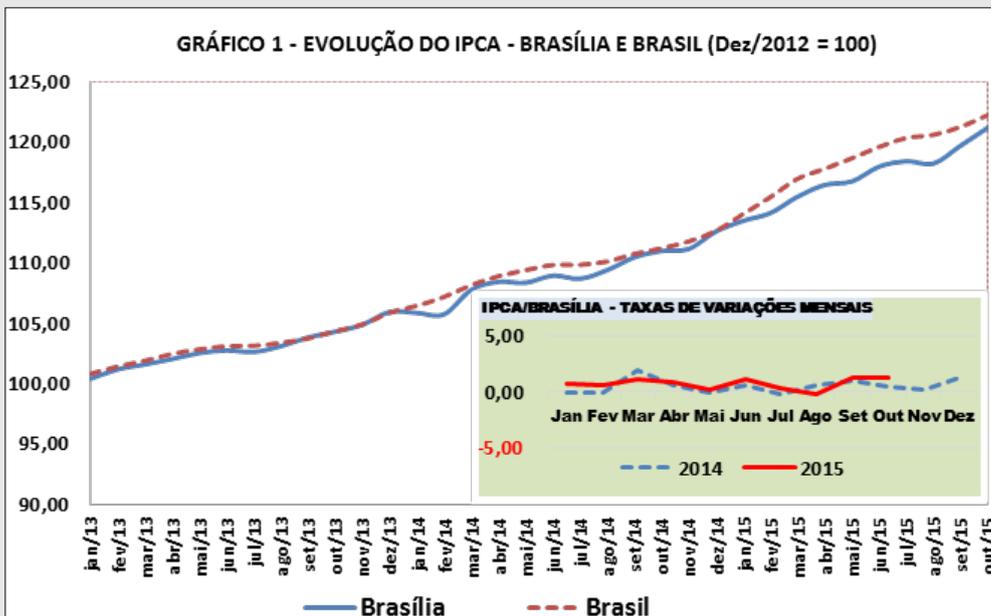
fica-se que a maior alta do mês foi registrada no Grupo Transportes, com variação mensal de 3,64%, contribuindo com 0,69p.p. para a formação do IPCA-Brasília do mês em análise. (**Quadro 2**).

O Grupo Transportes exerceu maior pressão sobre o resultado do mês. O reajuste contabilizado em ônibus urbano aparece em primeiro lugar, com variação de 23,08%, seguido de Etanol, 7,08% e gasolina, 3,40% com destaque para a deflação de -1,17% nos automó-

veis usados e de -0,94% nas motocicletas cujas outras variações são apresentadas no **Quadro 3**.

A segunda maior alta do mês foi registrada pelo grupo Despesas Pessoais com variação mensal de 1,12% e contribuição de 0,13p.p. para a formação do índice geral em Brasília. Itens deste grupo como excursão, revelação e cópia, despesas com alimento para animais, empregado doméstico e serviços estão entre os mais majorados.

Alimentação e Bebidas aparece como a terceira maior alta do mês, com va-



Quadro 2 - IPCA - Brasília - Percentual no mês, percentual acumulado no ano - Índice geral e grupos outubro 2015

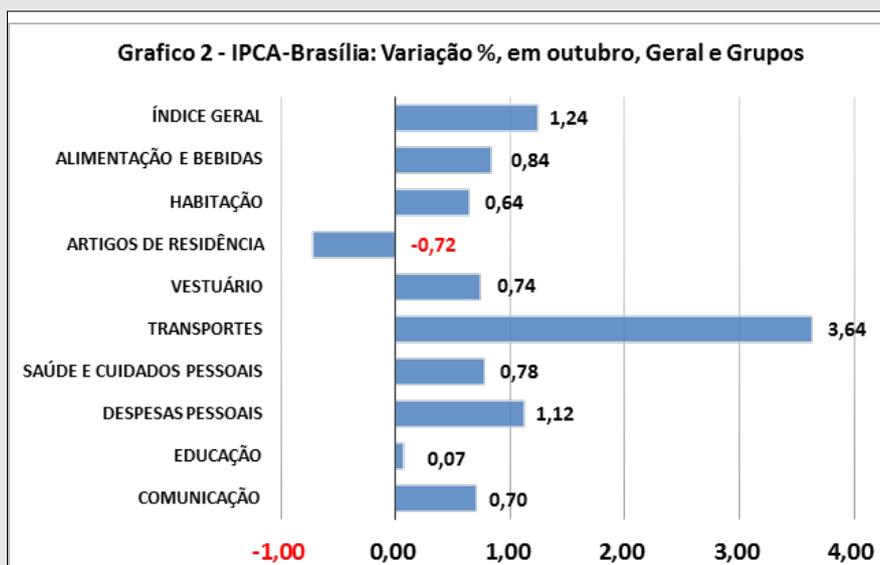
Índice geral e grupos	Percentual em outubro 2015	Percentual acumulado no ano em outubro 2015
<b>Índice geral</b>	<b>1,24</b>	<b>7,65</b>
Alimentação e bebidas	0,84	9,02
Habitação	0,64	15,65
Artigos de residência	-0,72	1,67
Vestuário	0,74	4,64
Transportes	3,64	4,09
Saúde e cuidados pessoais	0,78	7,13
Despesas pessoais	1,12	8,59
Educação	0,07	8,08
Comunicação	0,70	-0,20

Fonte: IBGE - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo

riação de 0,84% e contribuição de 0,19p.p. na formação do IPCA-Brasília. A laranja pera liderou a alta mensal do grupo, com variação de 10,12%, seguida da banana d'água, 8,30% e contrafile 7,38%. Por outro lado, ocorreram também significativas deflações como nos preços da cebola -31,04%, da batata inglesa -14,16% e dos tubérculos, raízes e legumes -10,98%.

O Grupo Saúde e Cuidados Pessoais, computou variação de 0,78% em outubro de 2015, com contribuição de 0,08p.p. para a formação do IPCA-Brasília do mês. Papel higiênico e produto para higiene bucal estão entre as maiores altas do mês. Destaque para a deflação de artigos de maquiagem, lentes de óculos e de contato e remédios psicotrópicos e anorexígenos.

O grupo Vestuário, por sua vez, computou variação mensal de 0,74% com contribuição de 0,05p.p. ao índice geral de outubro. Entre os itens com maior variação no grupo estão tecidos, joias, sandália/chinelo feminino, camisa/camiseta infantil, bolsa e blusa. Por outro lado, entre as maiores quedas, verifica-se vestido infantil, calça comprida feminina, artigos de armarinho, sandália/chinelo infantil, sapato masculino além de bermuda e short infantil.



O Grupo Comunicação indicou alta mensal de 0,70%, contribuindo com 0,03p.p. ao índice local. No ano acumula deflação de -0,20% e em 12 meses, -0,14%.

O Grupo Habitação apresentou em outubro de 2015 a terceira menor variação mensal, de 0,64% e contribuição de 0,11p.p. ao índice geral de Brasília. Entre as maiores altas estão: detergente, gás de botijão, revestimento de piso e parede, tijolo e amaciante. Entre as maiores baixa, sabão em barra, sabão em pó, cimento, tinta e água sanitária.

A segunda menor variação do IPCA-Brasília em outubro de 2015 ocorreu no grupo Educação, de 0,07%. Artigos de papelaria foram os que mais subiram, não ultrapassando 1,24%.

A menor variação caracterizada inclusive por deflação, ocorreu no grupo Artigos da Residência, -0,72% e contribuição de -0,03p.p. ao índice geral. Os serviços de cabeleireiro foram os mais majorados.

Quadro 3 - IPCA/Brasília - Out/15 - Grupo Transportes 3,64%

(Majores Altas)		(Majores Quedas)	
Produto	Variação %	Produto	Variação %
Ônibus urbano	23,08	Automóvel usado	-1,17
Etanol	7,08	Motocicleta	-0,94
Gasolina	3,40	Automóvel novo	-0,40
Pintura de veículo	1,82	Ônibus interestadual	-0,35
Óleo lubrificante	0,53	Veículo próprio	-0,33
Pneu	0,37	Acessórios e peças	-0,30

Fonte: IBGE

De modo geral, verifica-se que nos meses de agosto e setembro de 2015, a inflação em Brasília está mais aguda que nas demais localidades onde o IBGE realiza a pesquisa, muito em função do reajuste das tarifas dos transportes urbanos e, no caso do IPCA, de reajustes das passagens aéreas na capital federal. Também houve forte contribuição dos reajustes dos combustíveis, do gás de cozinha e das tarifas de energia elétrica, água e esgoto. ■

(\*) Carlos Alberto Reis - Chefe do Núcleo de Análise de Preços da Codeplan

# www.codeplan.df.gov.br

## Acesse. Informe-se

The screenshot shows the homepage of the Codeplan website. At the top, there is a navigation bar with the logo of the Government of Brasília and the Codeplan logo. Below this, there is a search bar and a main navigation menu with buttons for 'INÍCIO', 'A COMPANHIA', 'ÁREAS TEMÁTICAS', 'LICITAÇÕES', 'NOTÍCIAS', 'PARCEIROS', 'PUBLICAÇÕES', 'TV CODEPLAN', and 'WEMAIL'. The main content area features a large banner for 'Codeplan realiza PDAD 2015' with a map of the Federal District. To the right of the banner are several promotional tiles: 'ACESSO À INFORMAÇÃO', 'Portal da TRANSPARÊNCIA', 'OUVIDORIA CODEPLAN', 'Texto para Discussão', 'MONITOR DO MERCADO DE TRABALHO', '1º PRÊMIO CODEPLAN DE MONOGRAFIAS - 2015', 'LABORATÓRIO DE AVALIAÇÃO DO GASTO PÚBLICO (LAG)', 'SIGA - Sistema de Informações Estatísticas e Geográficas Automatizado', 'Brasília em debate', 'PMAD - Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios', 'PDAD - Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios', 'PED - Pesquisa de Emprego e Desemprego', and 'Geo Serviço da Codeplan'. Below the banner, there is a 'DESTAQUES' section with three news items: 'Estudo sobre Jovens e medidas socioeducativas é divulgado na Codeplan', 'PED aponta aumento na taxa de desemprego pelo terceiro mês consecutivamente', and 'Chega ao fim o 1º curso de Mobilidade Urbana: Princípios e Desafios'. At the bottom left, there is a section for 'Quintas Codeplan - Espaço de debate'. On the bottom right, there is a 'DIÁRIO OFICIAL DO DISTRITO FEDERAL' section with dropdown menus for the year (2015) and month (Dezembro).

# O Brasil na contramão dos trilhos e do desenvolvimento

*A integração econômica passa pela mobilidade sustentável*

(\*) **Marcelo Dourado**

O sistema de mobilidade urbana e semiurbana do país corre o risco de, na próxima década, entrar em colapso e, conseqüentemente, comprometer o desenvolvimento regional. Tudo porque, no decorrer dos últimos anos, o Brasil não investiu em sistemas públicos de transporte de massa voltados à ótica da sustentabilidade de longo prazo. Ou seja, o país optou pela solução imediatista e individualista do transporte, ao invés de investir em modos de transporte metroviário e ferroviário de alta capacidade como forma de alavancar e solidificar o crescimento econômico.

Ao longo da história brasileira, as políticas públicas de transporte e trânsito têm investido expressivos recursos em infraestrutura que favorecem o deslocamento por automóveis, negligenciando as condições de circulação a pé, de bicicleta ou de ônibus. Ao mesmo tempo testemunha, de forma passiva o patrimônio de sua malha ferroviária se encolher e se deteriorar. A estrutura tributária oferece sedutores incentivos fiscais para aquisição de automóveis particulares. Há que considerar ainda o aumento do nível de renda da população da última década e o surgimento da ‘nova classe média’ cujos representantes migraram dos ônibus para carros particulares além dos pesados investimentos em infraestrutura pública, ampliou de forma contínua o sistema viário que reforça sistemicamente esse padrão.

Como consequência, no atual sistema de mobilidade do Distrito Federal, impera o pneu e o combustível fósil; se privilegia o automóvel particular; e os serviços de transporte público coletivo por ônibus são notadamente caros e ineficientes.

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF) aponta desde 2011, graves previsões para as condições de circulação no território, principalmente em grandes extensões dos corredores de tráfego do sistema viário que tenderiam a uma completa estagnação em 2020. Em que pese hoje o governo investir potencialmente no aumento da capacidade do sistema viário e na melhoria do sistema de transporte público rodoviário, há a certeza de que a ampliação do sistema ferroviário e metroviário poderia reverter esse problema apenas parcialmente.

As **figuras 1 e 2**, constantes do PDTU/DF<sup>1</sup>, ilustram a expectativa de evolução do tráfego no Distrito Federal entre 2010 e 2020, considerando a alternativa de não intervenção governamental e a alternativa de maior volume de investimentos em transportes sobre trilhos (alternativa 2). Quanto mais escuras as tonalidades indicadas, maior o grau de saturação viária: a cor preta denota situação de congestionamento.



Foto: Acervo Metrô

Parte do problema advém da forma de ocupação do território. A população urbana do Distrito Federal, a exemplo de várias cidades do mundo, vive em áreas periféricas e trabalha no centro - o que cria um padrão pendular de deslocamento diário, com alto custo unitário. A esse fato se somam décadas de adoção de políticas públicas de transporte, habitação e uso do solo que incentivam a população adotar padrões de mobilidade voltados ao automóvel individual e ao desenho urbano horizontal.

A outra parte do problema está relacionada à redução do custo do automóvel particular que, aliado ao aumento de renda da população, trouxe como consequência nas duas últimas décadas, o uso cada vez maior do transporte individual e, por conseguinte, o aumento de congestionamentos, poluição e acidentes de trânsito.

Por isso é necessário inverter prioridades de uso do espaço e de escolha modal, dando prioridade ao transporte sobre trilhos. Os problemas relacionados à mobilidade das pessoas e das mercadorias nos centros urbanos afetam diretamente a qualidade de vida da população e, também, o desempenho econômico das atividades urbanas.

A gradual piora nas condições de mobilidade aumentou em muito os tempos de viagem casa-trabalho e vem contribuindo para o quadro geral de insatisfação com o transporte público e o trânsito, principalmente nas grandes cidades e regiões metropolitanas, como ilustrado pela onda de protestos de julho de 2013.

Segundo pesquisa publicada em outubro de 2015 pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), 31% da população passa mais de uma hora no trânsito para deslocamentos de rotina para trabalhar e estudar. Nas cidades com mais de 100 mil habitantes, o número de pessoas é

1 Lei n.º 4.566, de 4 de maio de 2011 - Relatório Final, p. 162 e 168.

Figura 1

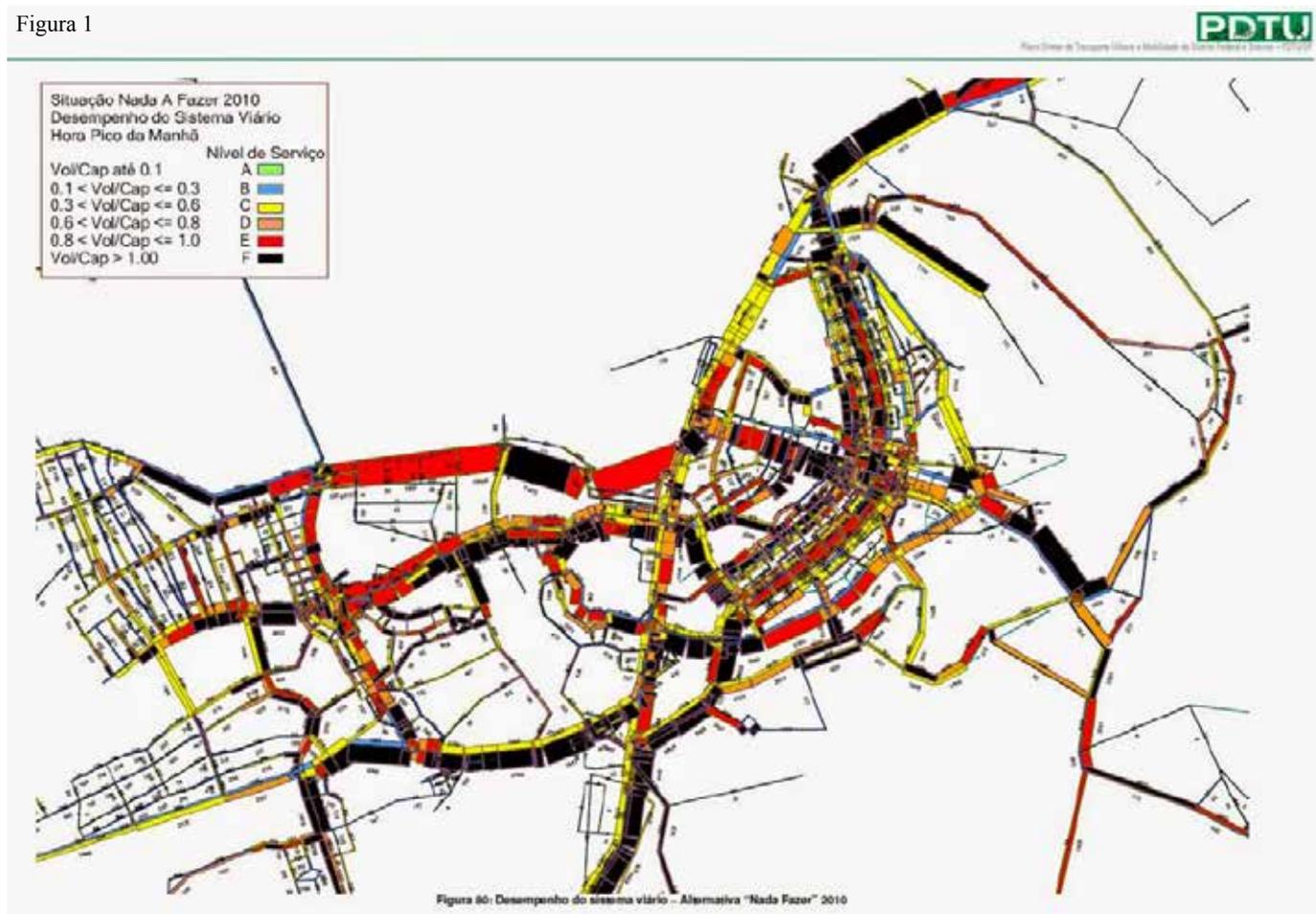
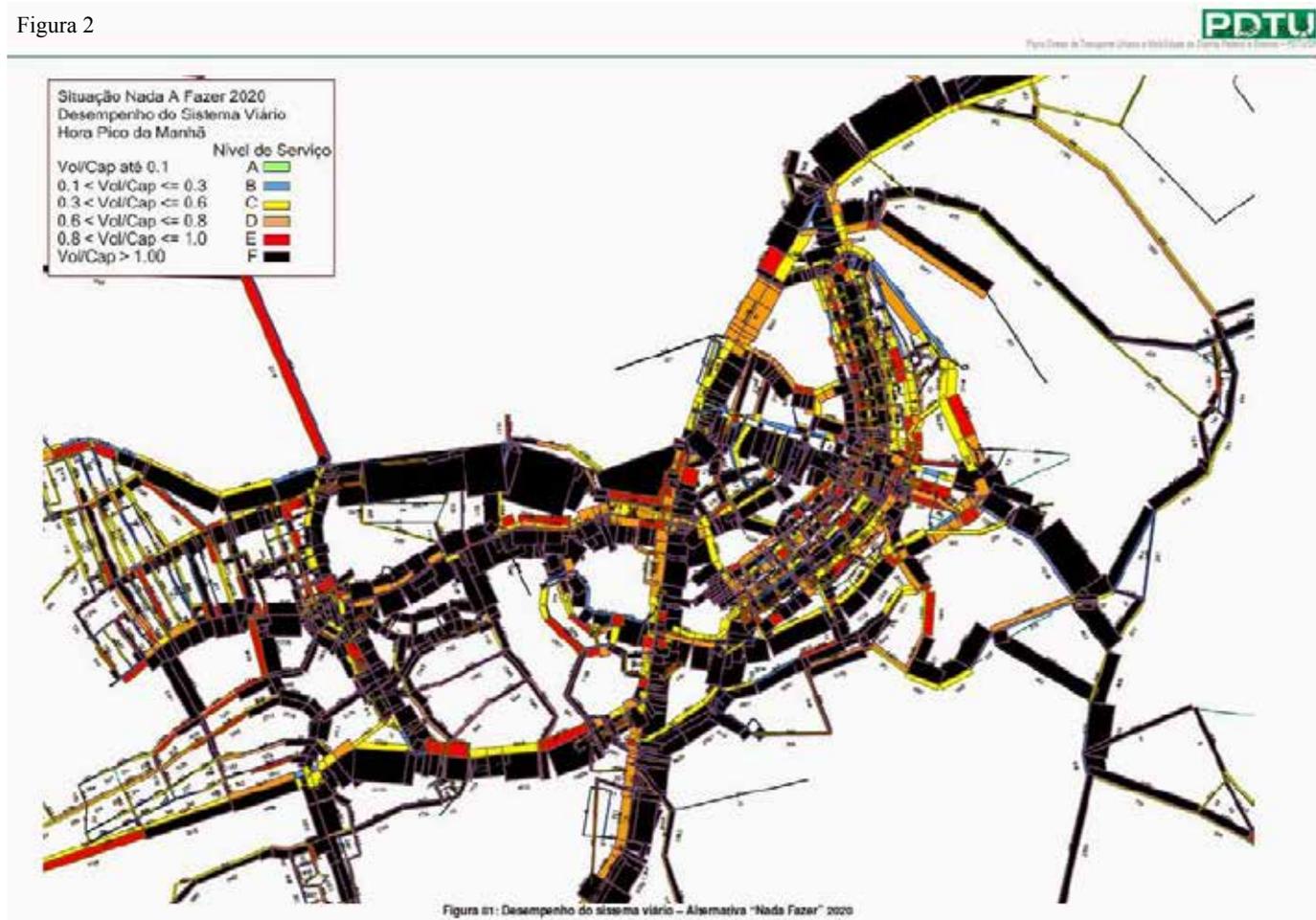


Figura 2



ainda maior; 39% passam mais de uma hora no trânsito, sendo que 12% ficam parados entre duas e três horas e 4% ficam mais de 3 horas nessa situação. Estudo elaborado pelo economista Marcos Cintra, da FGV, estima que o município de São Paulo perde R\$ 40 bilhões a cada ano com os engarrafamentos em função do tempo desperdiçado e do aumento no consumo de combustível.

Ademais os sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais e pressionam as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano.

As cidades tendem a adotar soluções paliativas, incompatíveis com o desenvolvimento regional, como os sistemas de trânsito de ônibus rápido, os Bus Rapid Transit (BRT). Peter Wanke, especialista em transportes da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), explica que “os políticos preferem o BRT porque fica pronto no mesmo mandato”.

Sem a opção ferroviária, contudo, o resultado é a perda da qualidade de vida nas nossas cidades e a perda de competitividade da nossa economia.

Ano após ano, é possível contabilizar a perda da produção brasileira em consequência do atraso das viagens rodoviárias em função das estradas esburacadas e do trânsito caótico. O valor do frete aumenta anualmente - hoje, custos de transporte e logística somam, de acordo com o IBGE, 19% do valor total do Produto Interno Bruto - o que, por sua vez, pressiona os preços de produtos e impede a especialização espacial da produção, piorando a eficiência econômica.

É provável que não haverá recursos suficientes para prover a infraestrutura viária no mesmo ritmo de crescimento do tráfego. Na sabedoria popular, “quem planta ruas, colhe carros”. Ademais, é inexecutável, do ponto de vista urbanístico, atender à demanda por espaço viário para os automóveis cuja frota cresce exponencialmente. Por outro lado os sistemas de transporte público coletivo de massa promovem mudança modal, ou seja “tiram” as pessoas de dentro dos seus carros particulares. O resultado é menos congestionamento, menos poluição e um número menor de lesões e mortes por acidentes, com impacto positivo sobre gastos governamentais em saúde, na manutenção de prédios públicos e monumentos e na expansão da malha viária.

Nenhuma mobilidade é comparável à alta capacidade de transporte sobre trilhos. O metrô, trens urbanos ou semi-urbanos de superfície podem transportar cerca de 90 mil passageiros por hora. O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) pode transportar 40 mil pessoas por hora. Ônibus biarticulados, como o BRT, em comparação, carregam cerca de 200 pessoas apenas. Se colocarmos esse aspecto na balança, teríamos 20 mil veículos ou 600 ônibus a menos circulando nas ruas.

A malha ferroviária brasileira, que era de 40 mil quilômetros, encolheu, hoje, menos da metade está disponível. O investimento em trilhos, nos últimos dez anos, não ultrapassou 0,3% do PIB nacional, enquanto que, nos Estados Unidos, atinge 4% do PIB. O modal ferroviário brasileiro é responsável por 20% na matriz do transporte, situação absurda para um país de dimensões continentais como o Brasil. Nos Estados Unidos, Canadá, China, Austrália e Europa, os deslocamentos ferroviários na matriz de transportes aproximam-se de 50%.

O Brasil precisa priorizar os trilhos para melhoria urgente da mobilidade urbana e regional, assim como para desatar o gargalo logístico do escoamento da produção. A construção de um plano de desenvolvimento sustentável para Brasília e cidades do seu Entorno, para integrar municípios e serviços e facilitar a vida dos habitantes dessas localidades, trata-se da rediscussão da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal (RIDE-DF), cujo objetivo é articular e harmonizar as ações administrativas da União, dos Estados e dos municípios além de contribuir com a promoção de projetos que visem à dinamização econômica e provisão de infraestruturas necessárias ao desenvolvimento em escala regional. Pretende-se transformar a região em exemplo de desenvolvimento para o resto do país.

### **Desenvolvimento Integrado**

Brasília, por ser a capital do Brasil e por estar localizada no centro do país, tem vasta e expressiva conexão com todas as regiões. Na integração por via aérea, a Capital Federal conta com o Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, que é o segundo mais movimentado do país, contabilizou mais de 18 milhões de passageiros em 2014. Oito rodovias federais radiais ligam Brasília a outras as regiões do Brasil. Por outro lado a cidade se situa em um entroncamento de transporte de cargas entre estados exportadores de produtos agropecuários e os portos para seu escoamento. Por um lado, se situa entre os estados produtores de bens industrializados e seus mercados consumidores internos.

A influência de Brasília se estende a uma larga área metropolitana. A Grande Brasília - que inclui o Distrito Federal e a sua região integrada de desenvolvimento - já alcança cerca de quatro milhões de pessoas.

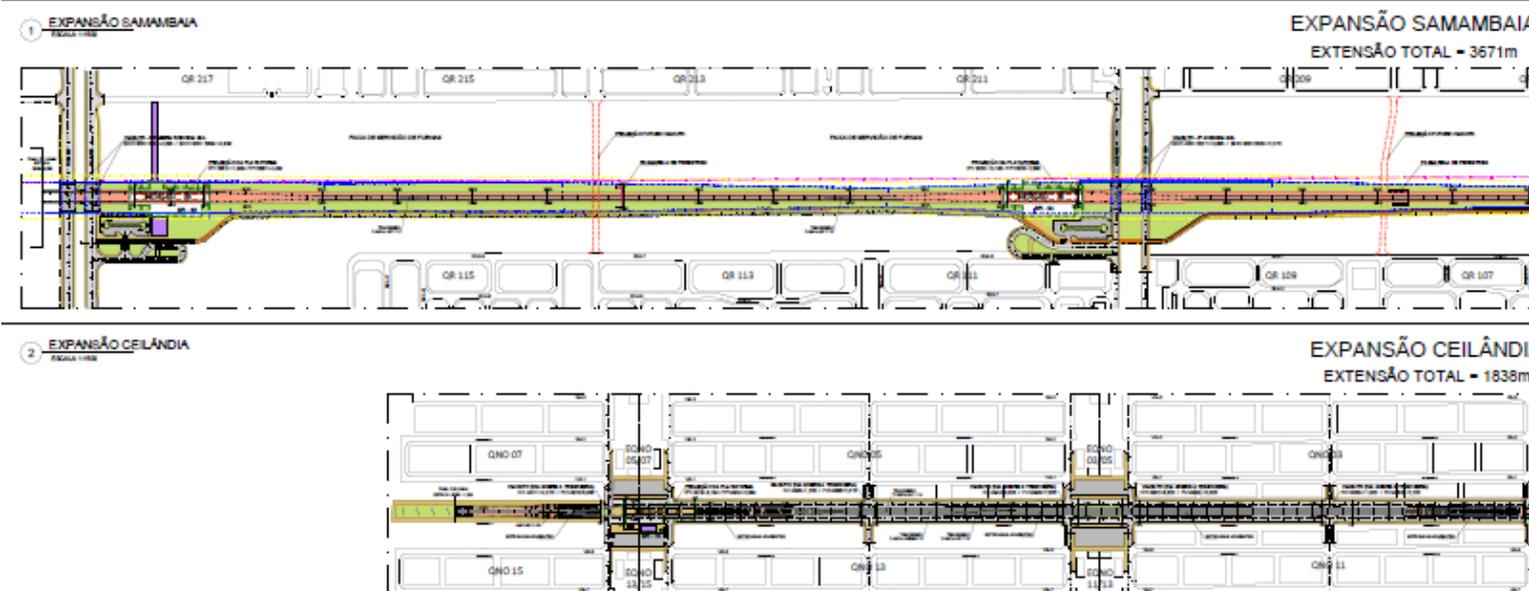
Fazem parte da RIDE-DF, o Distrito Federal, 19 municípios do Estado de Goiás e dois municípios de Minas Gerais. Além disso, está em tramitação, no Senado Federal, o Projeto de Lei Complementar nº 269/2014, que altera a lei que criou a RIDE e inclui 23 municípios situados no Estado de Minas Gerais. O objetivo é que os governos responsáveis pelos municípios se unam para promover projetos que visem à dinamização econômica e a implantação de infraestrutura adequada para o desenvolvimento da região. Dentro desse cenário, o transporte

---

***O metrô, trens urbanos ou semi-urbanos de superfície podem transportar cerca de 90 mil passageiros por hora. O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) pode transportar 40 mil pessoas por hora. Ônibus biarticulados, como o BRT, em comparação, carregam cerca de 200 pessoas apenas. Se colocarmos esse aspecto na balança, teríamos 20 mil veículos ou 600 ônibus a menos circulando nas ruas.***

---

Figura 3



sobre trilhos é fundamental para alavancar o desenvolvimento da região.

As áreas ao redor da capital do país oferecem serviços públicos precários, fraca infraestrutura e se caracterizam por setores produtivos isolados, baseados exclusivamente na agricultura. Hoje, o Distrito Federal depende do resto do país para prover quase a totalidade de suas necessidades, o que encarece o custo de vida e dificulta o acesso da maioria da população a bens e serviços.

A RIDE tem objetivos semelhantes aos previstos no Estatuto da Metrôpole (Lei Federal nº 13.089/2015), que determina conceitos básicos de estrutura e funcionamento da integração, e estabelece diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas.

A mobilidade tem papel fundamental para que os planos de desenvolvimento da região saiam do papel, a começar pela implantação preferencial do modal trilhos nos municípios e entre eles. Algumas prioridades já foram definidas e independem de quem ocupe o governo. A seguir, seguem os projetos de Estado, a favor da população:

### 1) Transporte sobre trilhos de alta capacidade

- Trem de passageiro semiurbano e regional
- Anel ferroviário (ao lado do rodoviário)
- Revisão (para trilhos) do modal da região norte
- Ampliação da rede metroviária

### 2) Transporte sobre trilhos leves de superfície

- VLTs circulares nas áreas centrais e ligações interbairros

### 3) Trens de passageiros

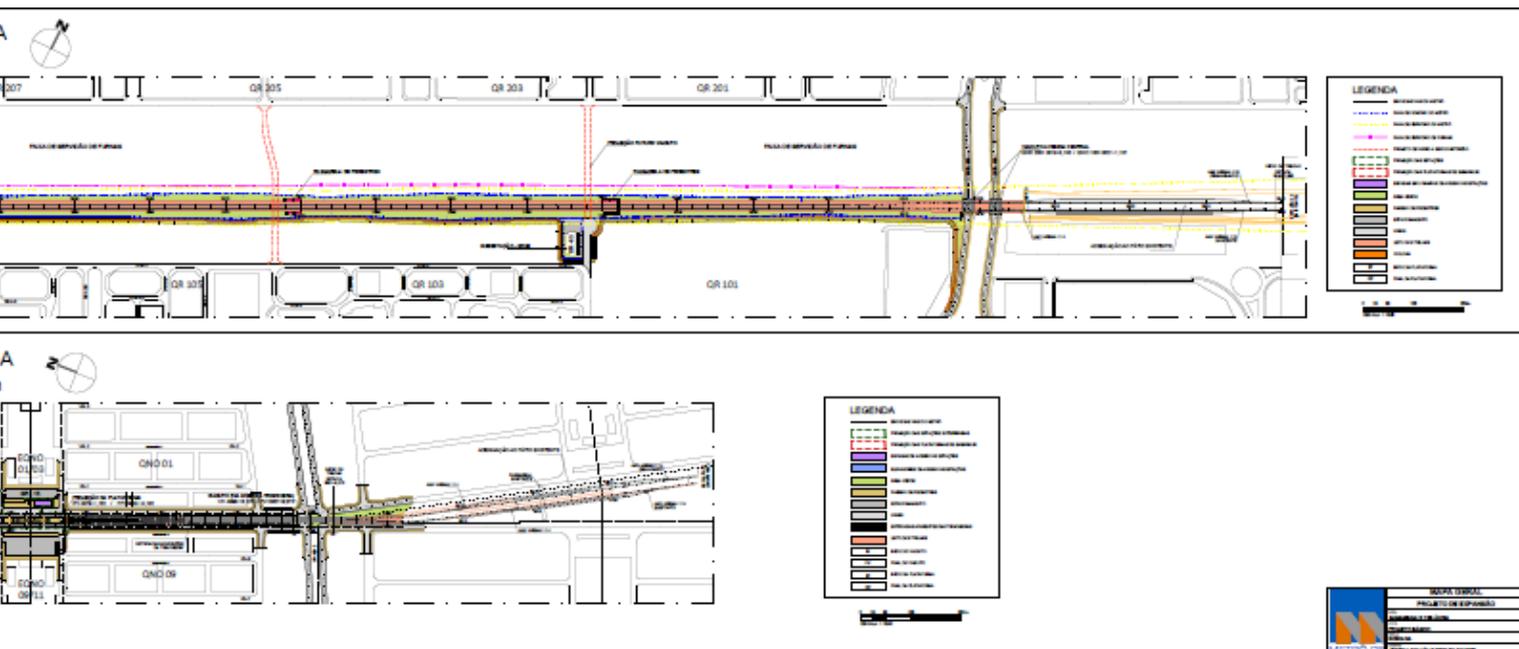
- Implementação do projeto trem DF-Luziânia;
- Aceleração do projeto trem DF-Goiânia;
- Estudos de implantação de trem semiurbano regional
- Implementação de anel ferroviário de passageiros e cargas.

### Expansão estudada

A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ-DF), em julho de 2015, assinou a contratação de serviços de elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público Sobre Trilhos do Distrito Federal (PDTT/DF) e da Pesquisa de Mobilidade Urbana do DF (PMU/DF). O Consórcio PDTT/DF terá 24 meses para apresentar o resultado de pesquisas e estudos a serem realizados sobre a mobilidade urbana no DF, incluindo o primeiro estudo Origem-Destino em 15 anos.

Após esses estudos, será possível definir, com precisão, o futuro da mobilidade urbana do DF para os próximos 50 anos. Com os resultados oriundos do PDTT será possível fazer uma revisão completa na política de mobilidade de automóveis, propor diretrizes para a gestão do sistema de transporte, priorizar o transporte coletivo, propor formas de integração entre diferentes modais, além de reconhecer a importância dos modos não motorizados de transporte com vistas ao desenvolvimento sustentável. Além disso, será possível reservar áreas para a implantação de projetos futuros, a fim de evitar possíveis desapropriações.

Nesse meio tempo, o METRÔ-DF se volta aos projetos metroviários já apontados no Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Distrito Federal (PDTU/DF/2011): a expansão da Linha 1, contemplando duas novas estações em Ceilândia, duas novas estações em Samambaia e uma estação na Asa Norte (**figuras 3 e 4**); a modernização dos sistemas implantados ainda na década de 1990; a aquisição de material rodante para o aumento da capacidade da oferta da Linha 1; a implantação de três linhas do VLT (uma ligando o Terminal Sul ao Norte, passando pela via W3 Sul; outra ao longo do Eixo Monumental, com ramal na UnB e finalmente, uma terceira linha para atender a população do Sol Nascente, em Ceilândia); e a implantação do metrô até o final da Asa Norte.



## Projetos

O METRÔ-DF está se preparando para uma nova fase de expansão (figura 5). As obras de expansão da Linha 1 começam em 2016, assim como os estudos e os projetos para a implantação das linhas do VLT e da expansão do metrô para a Asa Norte:

### Estações e passarelas na Asa Sul

O Governo do Distrito Federal foi contemplado com recursos provenientes do Programa de Aceleração Crescimento (PAC) do governo federal da ordem de R\$ 75 milhões para a conclusão da implantação das estações 104, 106 e 110 da Asa Sul, bem como, das passarelas de travessia de pedestres ligando o Eixo W ao eixo L. O METRÔ-DF aguarda a liberação de recursos para iniciar as obras. As passarelas de pedestres - que atenderão não somente o usuário do metrô, mas também os pedestres que se dirigem aos pontos de ônibus localizados nos eixos W e L - proporcionarão uma significativa melhoria na segurança da travessia de pedestres no sentido leste-oeste.

### Expansão da via

A expansão da Linha 1 do metrô tem como objetivo aumentar a capilaridade do transporte sobre trilhos tanto em Ceilândia, quanto em Samambaia, além de atender a mais um grande polo de oferta de empregos na região da Galeria do Trabalhador na Asa Norte. Ao todo serão 7,5 quilômetros de vias, duas novas estações em Ceilândia, duas novas estações em Samambaia e 1 estação da Asa Norte (GTB), além da modernização dos sistemas. O empreendimento, com investimento estimado em R\$ 700 milhões, financiado pelo PAC Grandes Cidades, está em processo licitatório. As licitações serão realizadas separadamente para dar maior celeridade à implantação.

### Modernização dos sistemas

A modernização dos componentes dinâmicos e estáticos do sistema tem como objetivo a melhora da eficiência do sistema atual e da expansão para permitir a amplia-

ção da oferta de transporte com garantia de um headway (tempo de espera entre um trem e outro), que permita atrair o usuário para o metrô (alteração de horário, de frota, de densidade de trens em operação, etc.). Serão modernizados os sistemas de energia, telecomunicações, sinalização e controle e auxiliares.

### Aquisição de trens

Não se pode falar do aumento da capacidade de transporte sem que haja material rodante para transportar os usuários. Nesse sentido, foram estudadas alternativas de aumento da oferta, seja por estratégias operacionais ou aquisição de material rodante. O Metrô-DF vai adquirir 10 novos trens com 4 carros e peças sobressalentes, no valor estimado de R\$ 220 milhões com recursos do PAC 50.

### RIML - Rede Integrada de Metrô Leve

A ampliação do sistema de transporte metroviário no Distrito Federal é uma estratégia fundamental para atingir alguns dos objetivos do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF, em especial, no que se refere a promover a melhoria da qualidade de vida, mediante a concessão de um serviço de transporte público regular, confiável e seguro e a permitir uma mobilidade sustentável.

O PDTU/DF prevê, também, que o sistema de transporte seja hierarquizado e estruturado por uma rede de alta capacidade (trens e metrôs) que atenda com rapidez os grandes volumes de deslocamentos e diminua os tempos de viagens ao longo sistema viário do Distrito Federal.

A Rede Integrada de Metrô Leve (RIML) é um sistema de transporte público baseado em tecnologia elétrica sobre trilhos concebida a partir do conceito de veículo leve sobre trilhos (VLT) e Metrô. A RIML prevê a implantação de quase 80 quilômetros de corredores de transporte sobre trilhos totalmente integrada, mediante tarifa única, que se conectam às estações do metrô nas várias regiões do DF com capacidade de transportar mensalmente cerca de 500 mil passageiros. A RIML será conectada a ra-

Figura 4

# EXPANSÃO ASA-NORTE TRECHO SUBTERRÂNEO (EXTENSÃO 589m)

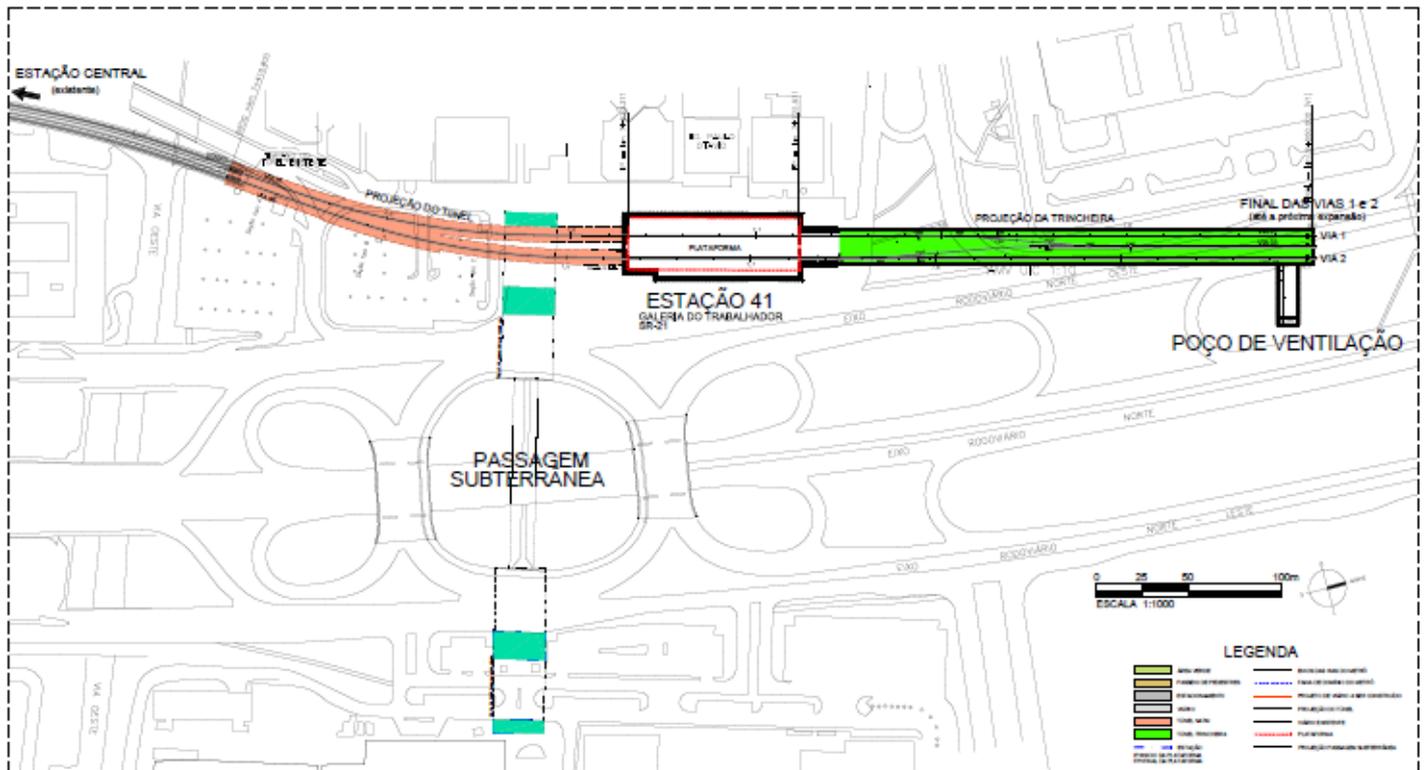
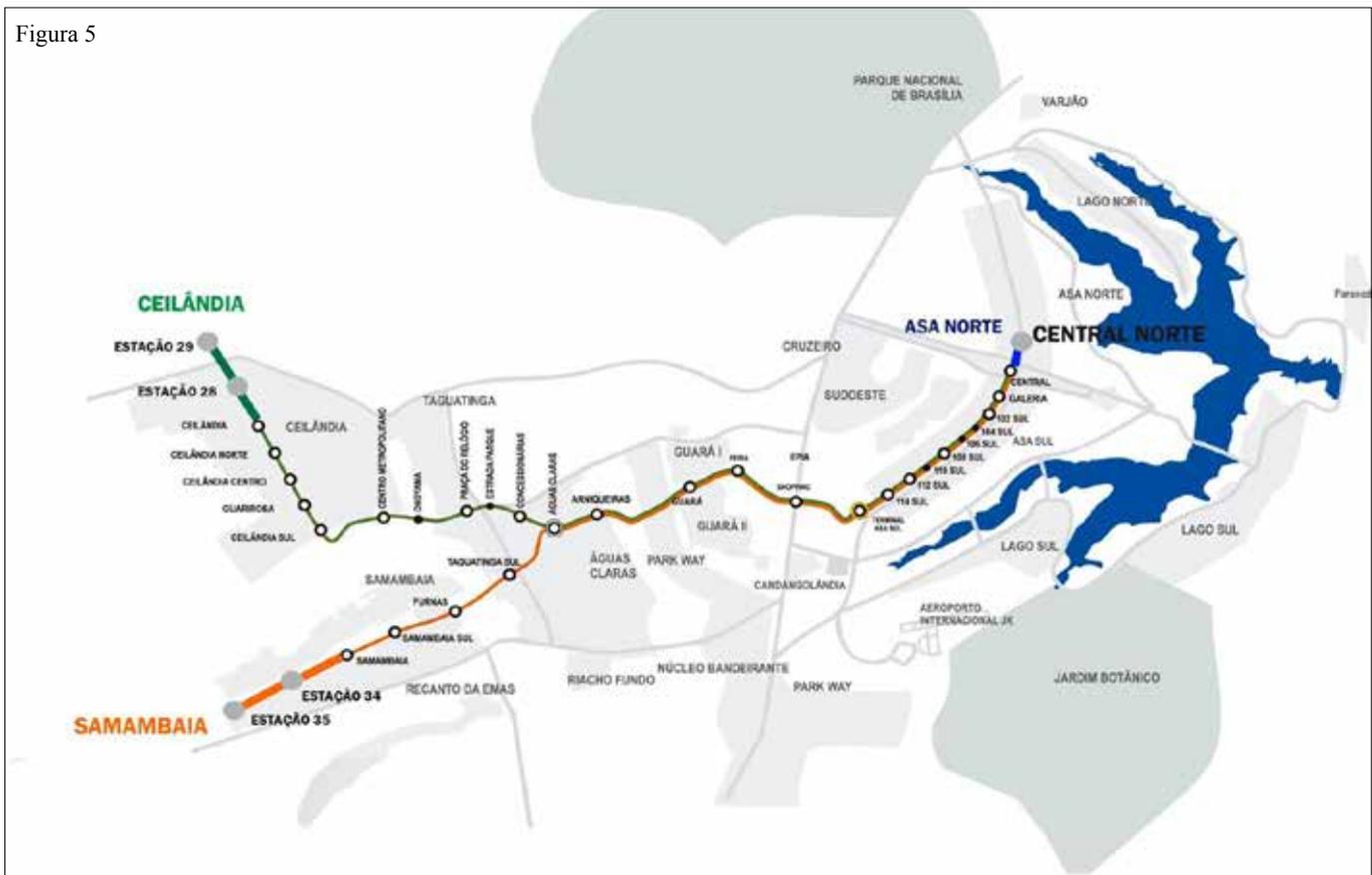
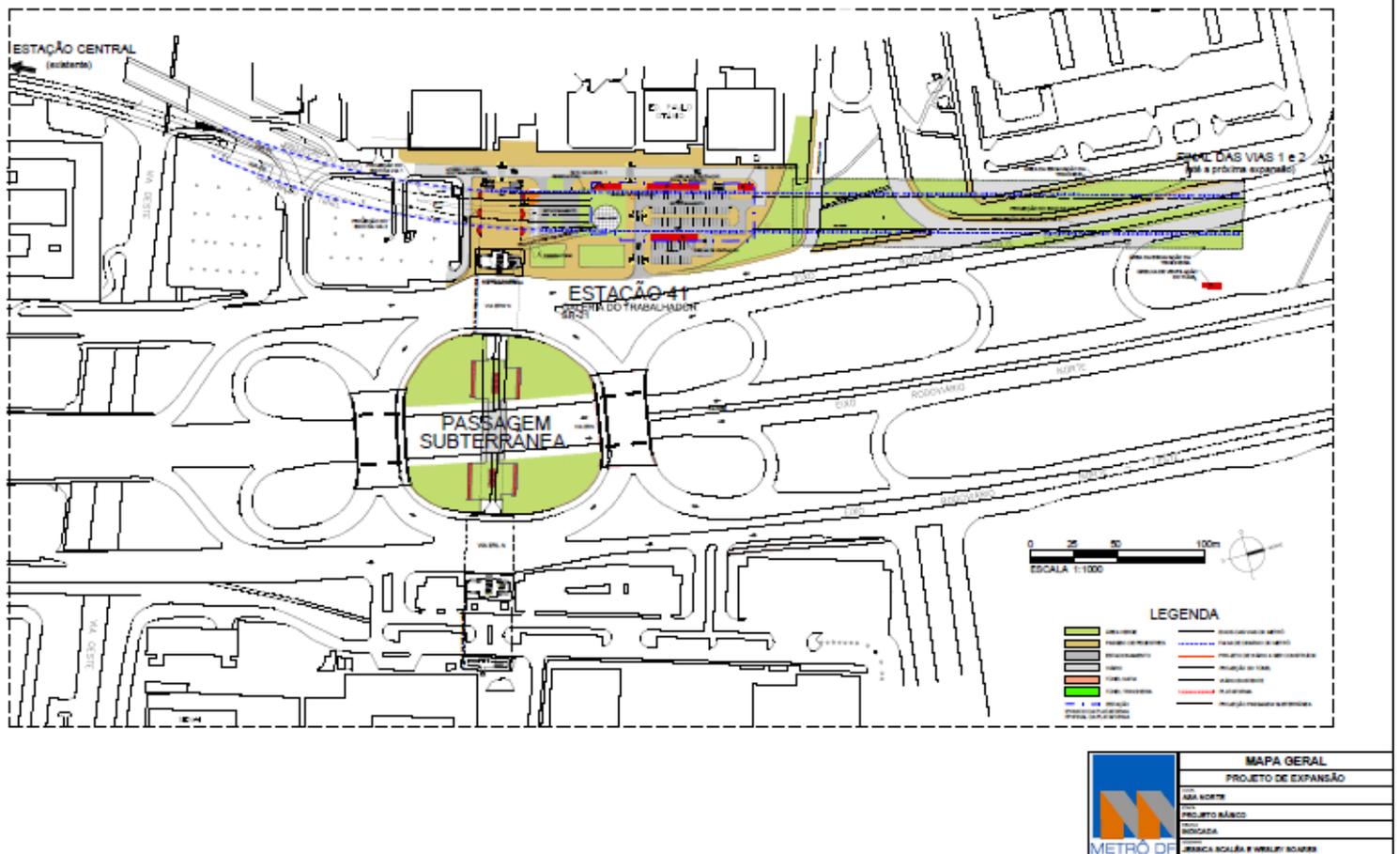


Figura 5



# EXPANSÃO ASA-NORTE TRECHO NÍVEL DO ACESSO (EXTENSÃO 589m)



mificações secundárias, no modelo linhas alimentadoras intra-urbanas, e a linhas expresso-regionais, mediante 02 linhas prioritárias de trens regionais (Brasília - Goiânia e Brasília - Luziânia). Prioritariamente, será composta das seguintes linhas:

- Linha A: Sol Nascente, Ceilândia, Taguatinga e Riacho Fundo I e Núcleo Bandeirante;
- Linha B: Guará, SIA, Sudoeste e Noroeste;
- Linha C: Monumental/UnB;
- Linha D: Aeroporto/TAS/TAN.

## Metrô na Asa Norte

A Diretoria Técnica está elaborando estudos necessários para os respectivos termos de referência para a implantação da Linha 2 do Metrô até o final da Asa Norte. O projeto está contemplado no PDTU/DF (2011) e é apontado como estratégico para reduzir o fluxo de tráfego na Rodoviária do Plano Piloto e região central de Brasília. A prioridade é a implantação do sistema até as Entrequadras 101/201 Norte, por contemplar o atendimento/oferta de transporte ao campus da UnB, Uniceub, Hospital Universitário de Brasília, Iesb, Casa Thomas Jefferson etc.

## Conclusão

Circular no trânsito e andar nas médias e grandes cidades serão, em breve, tarefas quase impossíveis. A situação caótica só tem piorado em função da opção preferencial pelo modal rodoviário. O império do pneu não pode mais adiar a decisão em favor do transporte de pessoas e cargas sobre trilhos - opção estratégica já adotada pela maioria dos países com os melhores índices de desenvolvimento.

É nesse contexto que se insere a nova Política Nacional de Mobilidade Urbana, cujo objetivo é a integração entre os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas, ordenando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantindo o bem-estar dos seus habitantes.

Nesse PNMU baseiam-se tanto o atual Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU), com base no qual o METRÔ-DF vem desenvolvendo seus projetos atuais, quanto o futuro Plano de Desenvolvimento do Transporte sobre Trilhos (PDTT), para projetos futuros.

Esses projetos de expansão do sistema metroviário e ferroviário serão fundamentais para a integração regional da RIDE-DF e para seu desenvolvimento sustentável. ■

(\*) Marcelo Dourado, presidente do METRÔ-DF

# Regiões, metrópoles e desenvolvimento

(\*) Aldo Paviani

*De 1940 a 1960, a Geografia Regional se constituiu em um dos métodos utilizados para conhecer países e assumiu como norma “dividir para simplificar e simplificar para entender” determinado território. Esse procedimento foi levado avante no Brasil, sobretudo pelo IBGE, que, inicialmente, dividiu o Brasil em “Grandes Regiões”, utilizadas, em grandes linhas até os dias correntes. O país foi dividido em cinco grandes regiões, com predominância de aspectos geográficos. Por isso, quando há referência à Grande Regiões Norte ou à Grande Região Centro-Oeste, sabe-se em que território nacional estão inseridas. Essas divisões regionais permanecem até hoje, mesmo que, no interior de uma delas tenham surgido novos estados federados. Com o tempo, as grandes regiões possibilitaram que se desenhassem novas classificações sub-regionais - mesorregiões, microrregiões, áreas metropolitanas para o refinamento da base de dados e melhor entendimento do território brasileiro. Serviram, igualmente, para estabelecer programas, projetos e investimentos, sobretudo das políticas públicas federais.*

*É importante ter clara definição dos objetivos e as metas para cada região no sentido de bem escolher as variáveis a serem utilizadas. Por isso, a regionalização pode estabelecer quais são as variáveis apropriadas para apoiar políticas públicas. Em certas circunstâncias, designam-se regiões para o aproveitamento de potencialidades de um determinado território.*

*A região Centro-Oeste, composta pelos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e o Distrito Federal, por décadas, foi a de menor densidade demográfica, por muito tempo considerada “fronteira agrícola”. Até hoje a agricultura, a pecuária e o extrativismo de madeiras são a base da economia regional. Todavia, os serviços se especializaram, principalmente após a transferência da Capital federal. Ganham peso na regionalização as Regiões Metropolitanas de Goiânia, com 22 municípios; a do Vale do Rio Cuiabá, com 4 municípios. Cogita-se, desde a promulgação do Estatuto da Metrópole, formular a Área Metropolitana de Brasília (AMB), que seria formada por Brasília e os 12 municípios goianos adjacentes ao DF. De acordo estimativa (2015) do IBGE a AMB teria 4.200.000 habitantes, sendo 2.985.000 habitantes do DF e 1.215.000 habitantes de Goiás.*



Foto: Toninho Leite

*Na área de regionalização, o Centro-Oeste possui a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE/DF), composta por 22 municípios (19 goianos, 2 mineiros e Brasília), aos quais se agregariam mais alguns de Goiás e Minas, por projetos que tramitam no Congresso Nacional. Destaque-se que, desde a sua constituição, a RIDE/DF se pautou em determinações políticas, necessitando submeter-se a critérios técnico-científicos para o seu desenvolvimento socioeconômico.*

*Em relação à regionalização para o desenvolvimento econômico e social, Goiás e o Distrito Federal, cogitam em criar o “Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia”, em que terão peso a ordem econômica e a interação sócio-política. A meta será o aproveitamento das potencialidades regionais para a expansão industrial nas duas capitais e do polo de Anápolis - em franca implantação. Na AMB, na metrópole de Goiânia e suas periferias próximas serão delimitadas glebas para os respectivos conjuntos industriais. Produtos da agroindústria servirão ao consumo interno e o excedente será exportado. Para transportar pessoas e cargas, analisa-se a viabilidade de linha férrea para trem de média velocidade interligando Brasília e Goiânia e à ferrovia Norte-Sul, em seu entroncamento de Anápolis. Será a via para o desenvolvimento regional. ■*

(\*) Aldo Paviani

*Professor Emérito da UnB, pesquisador associado do Depto. de Geografia e do NEUR/CEAM/UnB e Diretor de Estudos Urbanos e Ambientais da Codeplan.*

## Características da Economia do Distrito Federal e Perspectivas de Desenvolvimento

(\*) Bruno de Oliveira Cruz

---

*Para se pensar o desenvolvimento do DF, a ideia de atrair de mão obra qualificada e a presença de empresas âncoras podem de fato desencadear um processo virtuoso e dinamizar a economia local. A Embrapa destaca-se como exemplo de instituto de pesquisa extremamente qualificado, ilha de excelência no DF.*

---



Foto: João Viana - Ipea

### 1. Introdução

Em uma avaliação crítica publicada em *Brasília Revisitada*, Lucio Costa, apontava que o Distrito Federal era uma síntese do país, em seus aspectos positivos e negativos. Costa, ainda que bastante crítico acerca da desigualdade socioeconômica do DF, destacava que Brasília era o “testemunho de nossa força viva latente” (Costa, 1995). De fato, a capital possui um PIB per capita de quase três vezes a média nacional. A despesa total de uma família no DF, é 1,6 vezes a da média nacional.

De fato, Brasília consolidou-se como uma metrópole de relevância nacional, de acordo com o IBGE, em sua pesquisa, a Região de Influência das Cidades (REGIC, 2007), que compreende 298 municípios com uma população de mais de 10 milhões de habitantes. Representa perto de 8% do PIB nacional e quase 18% do PIB agropecuário e 9% do PIB do industrial brasileiro. Em outras palavras, a “força latente” que a cidade testemunha, para seguir com os termos de Lucio Costa, se expressa muito além dos limites do Distrito Federal. Hoje, Brasília possui uma complexa relação na produção e no fornecimento de bens e serviços para uma extensa e vibrante região do país. Por outro lado, o Distrito Federal apresenta uma síntese, também, de aspectos negativos da realidade brasileira. Certamente, a média no DF, como no Brasil, esconde profundas desigualdades de renda e riqueza entre seus habitantes. No DF, por exemplo os 10% mais ricos ganham quase 20 vezes mais do que os 40% mais pobres (PNAD, 2013). Esta desigualdade, diferentemente da trajetória de queda em nível nacional, no DF, mostra uma persistente constância com uma pequena queda nos últimos anos.

Outra característica marcante da economia do Distrito Federal é a alta escolaridade da população e a forte pre-

sença do setor público com elevados diferenciais de salários em favor deste segmento e aumento do desemprego em comparação com a média nacional. Hoje, o Distrito Federal possui junto com os municípios periféricos, pouco mais de 4 milhões de habitantes. A população é relativamente jovem, fruto de migração intensa no passado recente. A projeção do IBGE para 2030 no DF e na Periferia Metropolitana de Brasília (PMB) será de 5 milhões de habitantes. Diante deste quadro, a grande questão que se coloca é como pensar o futuro desta região com este enorme contingente populacional, uma metrópole nacional, com forte dependência em relação ao seu papel de capital federal e consequentemente com preponderância do setor público.

O objetivo deste artigo é apresentar algumas destas características do Distrito Federal e discutir a situação econômica recente diante de algumas possibilidades de desenvolvimento, dentro desse quadro, a curto prazo, de restrição fiscal e baixo crescimento econômico.

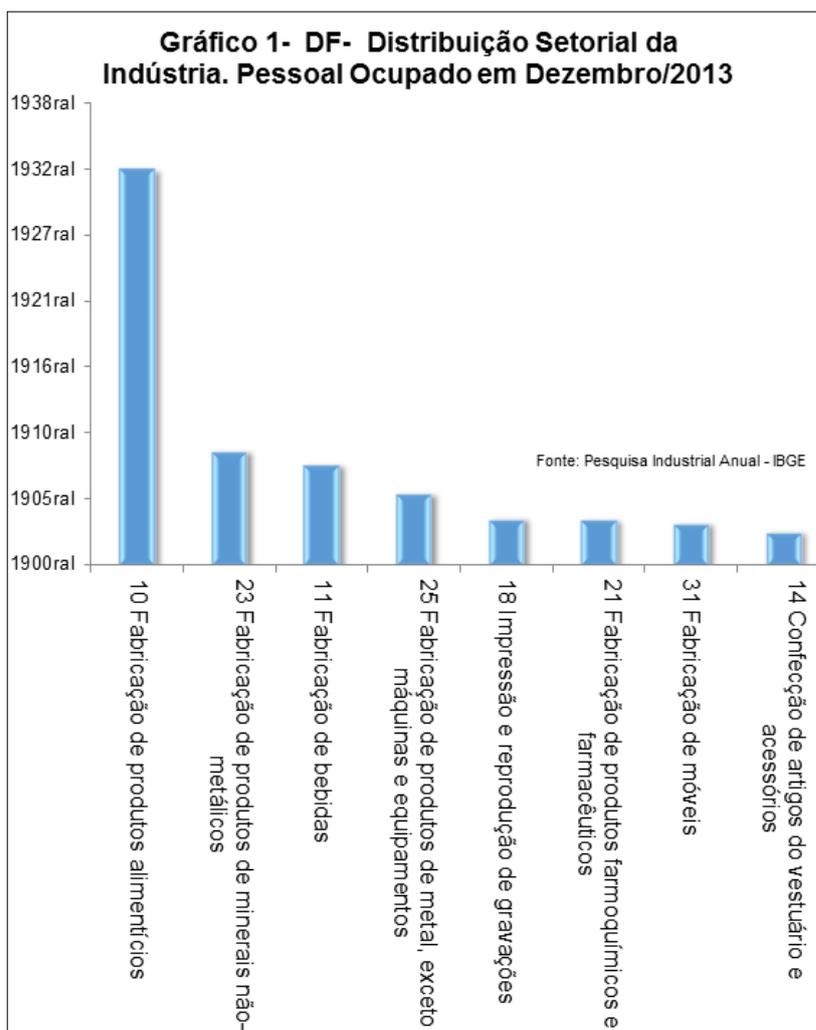
### 2. Aspectos estruturais

A economia do DF é marcado pela presença do setor serviços, em especial, pela participação elevada da administração pública no total do PIB da economia. Embora, ainda que tenha pequena participação, a indústria esteve no foco dos planos de desenvolvimento da capital federal. Por isso, nesta seção pretende-se analisar a composição estrutural da indústria do DF. A indústria de transformação tem uma participação de 1,7% do PIB do DF e gera perto de 50 mil ocupações. Várias foram as tentativas de “industrializar” o DF, contudo o que se observa numa série temporal mais extensa é que participação da indústria no PIB manteve-se praticamente inalterada nos últimos

anos<sup>1</sup>. O item 2.1 detalha um pouco mais este setor, que tem sido colocado como alternativa ao emprego público e como um vetor de desenvolvimento do DF.

## 2.1. Indústria de Transformação do DF e complementação produtiva

O desempenho da indústria de acordo com a Pesquisa Industrial Anual do IBGE de 2013, último dado disponível na série, mostra que a indústria Transformação do DF em dezembro de 2013, empregava 31.778 pessoas, com um valor da transformação industrial (uma medida da contribuição do setor para a agregação de valor) de R\$ 2,6 bilhões, o tamanho médio era de 25,7 empregados por empresa e o Valor Transformação Industrial (VTI) per capita era de R\$ 82,02 mil reais/ano (valor nominal). Em outras palavras, a indústria no DF é composta por pequenas empresas, com produtividade bastante baixa. A distribuição do pessoal ocupado pode ser vista no **gráfico 1**, destacam-se: Alimentos, Fabricação de produtos não-metálicos (cimento), fabricação de bebidas, Produtos de Metal, gráfica, móveis e têxteis. Além da presença de pequenas empresas e com baixa produtividade, a indústria de transformação no DF possui uma alta especialização de atividades. Analisando esta distribuição setorial pelo índice de Herfindhal-Hirschman, quanto mais elevado o valor do índice mais especializada a economia. A atividade econômica do DF possui um valor de 0,18 enquanto Goiás tem valor próximo a 0,16, já em nível nacional o mesmo índice é de 0,07.



Por fim, pode-se realizar uma análise do desempenho destes setores no DF, comparados a Goiás e ao Brasil. Utilizou-se o VTI por trabalhador como um indicativo do desempenho e da produtividade dos setores. O **gráfico 2** mostra os valores deste comparativo. Apenas nos setores de fabricação de bebidas e fabricação de produtos minerais não-metálicos (cimento), o VTI por trabalhador no DF é mais alto que a média nacional. Mesmo em setores tradicionais como móveis e produtos alimentícios, este índice no DF fica abaixo da média nacional e da média do Estado de Goiás. Certamente, a escala e a estrutura produtiva na definição da produtividade são relevantes. Contudo, é de se destacar que a produtividade média do trabalhador da indústria no DF, tomando o VTI por trabalhador como um indicador fica abaixo da média nacional. É sabido que a produtividade média dos trabalhadores

brasileiros, em comparações internacionais, é bastante desfavorável para o país. Deste modo, a avaliação do VTI médio por trabalhador no DF, em termos setoriais, para a indústria de transformação, aponta para uma produtividade muito baixa e concentração em setores tradicionais.

## 2.2. Pessoal Técnico-Científico empregado no DF

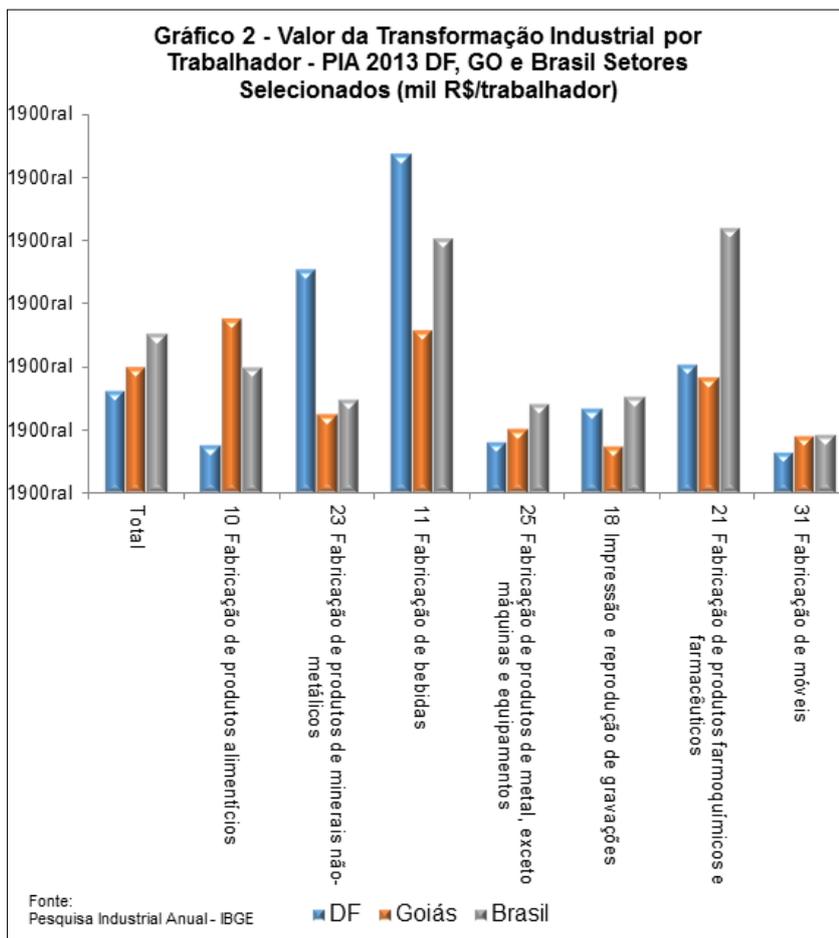
Outro modo de avaliar a capacidade da produtividade e de inovação da indústria de transformação do DF é avaliar o perfil das ocupações. Araújo et. Ali (2009) mostram que existe uma correlação muito forte entre as ocupações técnico-científica e a inovação (**conforme tabela**). Em outras palavras, os autores mostram que para inovar a empresa precisa ter um corpo técnico-científico em diversas ocupações-chave. Os autores mostram que o grau de correlação entre a inovação e o quantitativo empregado em ocupações técnico-científicas é superior a 90% em nível da firma. Fazendo esta análise para o DF,

<sup>1</sup> Talvez a exceção tenha sido o período do segundo PND, em que a indústria apresentou um crescimento mais elevado em relação a serviços.

### Tabela das ocupações

Ocupações	Código da Classificação Brasileira de Ocupações
Pesquisadores	203 (pesquisadores)
Engenheiros	202 (engenheiros mecatrônicos) 214 (engenheiros civis etc.) 222 (engenheiros agrônomos e de pesca)
Diretores e Gerentes de P&D	1.237 (diretores de P&D) 1.426 (gerentes de P&D)
Profissionais Científicos	" 201 (biotecnologistas, geneticistas, pesquisadores em metrologia e especialistas em calibrações meteorológicas) 211 (matemáticos, estatísticos e afins) 212 (profissionais de informática) 213 (físicos, químicos e afins) 221 (biólogos e afins).

[http://public.tableau.com/s/profile/iuri.queiroz#!/vizhome/Dash\\_Empregos\\_Tcnico\\_Cientficos/Dash\\_Empregos\\_Tcnico\\_Cientficos](http://public.tableau.com/s/profile/iuri.queiroz#!/vizhome/Dash_Empregos_Tcnico_Cientficos/Dash_Empregos_Tcnico_Cientficos)



em 2011, a indústria de transformação empregava apenas 284 pessoas em ocupações técnico científica. Assim, outro fator que se pode depreender da análise do perfil da mão de obra ocupada no DF, além da baixa produtividade das empresas, há baixo poder de inovação, dado o perfil das ocupações ligadas a indústria de transformação.

Por outro lado, a administração pública e os serviços prestados a empresas absorvem grande parte das ocupações técnico-científicas, ou seja, aquelas que possuem forte correlação com a inovação. Temos assim, uma mão de obra qualificada e ocupações que podem mostrar um potencial inovador, em especial em alguns setores de serviços prestados a empresas. Este pode ser um setor dinâmico e inovador para a economia do DF, que pode gerar efeitos positivos para a indústria local e também em regiões vizinhas como o Entorno e demais partes do Estado de Goiás. Portanto, uma estratégia de longo prazo para a economia do DF seria ampliar a baixa produtividade das firmas na indústria de transformação e estimular a inovação e a produção de novos produtos e processos a partir de setores com mão de obra qualificada e em ocupações de alta correlação com a inovação. Diversos centros de pesquisa também se inserem na administração pública e podem ser alocados nesta estratégia como a Embrapa e universidades e institutos federais localizados no DF. Estes tópicos são discutidos brevemente no item 3.

### 3. Complementação Produtiva Sinergia com outras indústrias

Existe um grande debate acerca da guerra fiscal e em especial no DF, discute-se amplamente a competição exercida por Goiás na atração de investimentos. A atitude de “competição fiscal” acaba se transformando

no melhor dos casos em um jogo de soma zero, ou seja, não há ganhos no agregado dos estados, o que um ganha é o que outro perde. A partir de algumas experiências inovadoras de cooperação e articulação federativa, talvez fosse possível articular uma interação entre indústrias e o setor de serviços das duas unidades federativas. Um exemplo de cooperação e coordenação de ações que se inicia neste ano é o Consórcio Brasil Central, comentado neste número da *Brasília em Debate* (ver à pág. 11). A ideia e a noção de complementação produtiva são bastantes simples, a partir de investimentos realizados em um setor econômico, é possível analisar a cadeia produtiva deste setor tanto a montante quanto a jusante e avaliar as possibilidades de se complementar esta cadeia produtiva de firmas locais. Em outras palavras, busca-se a instalação de outros setores ao longo da cadeia produtiva na proximidade ou no Entorno. Cruz e Queiroz (2015) mostram um método bastante simples de identificar as cadeias, analisar o impacto do funcionamento destes projetos, quando de sua instalação, e a partir dos dados da RAIS (Relação Anual de informações sociais) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) localizar firmas já instaladas nestes setores. Há, por exemplo, investimentos do BNDES em Goiás e Brasília. Analisando as cadeias produtivas dos setores beneficiados podemos avaliar a

atual distribuição setorial e possíveis complementações. Cruz e Queiroz (2015) desenvolveram um sistema para que a simulação destes efeitos para frente e para trás, sejam realizados de forma automática e os setores sejam identificados. Portanto, ficam claros quais seriam as possíveis complementações industriais ou de serviços que se seguiriam ao primeiro investimento realizado. Este tipo de estratégia pode gerar sinergias positivas para todos os estados e reduzir a competição fiscal, induzindo uma cooperação efetiva entre os dois entes federados. A dinâmica da geografia do emprego é bastante complexa e tem-se alterado nos últimos anos com a flexibilização da produção e da facilidade de empresas se relocarem. Esta nova geografia do emprego é discutida no item 3.1.

### 3.1. Nova Geografia do Emprego Perspectivas para a economia do Distrito Federal

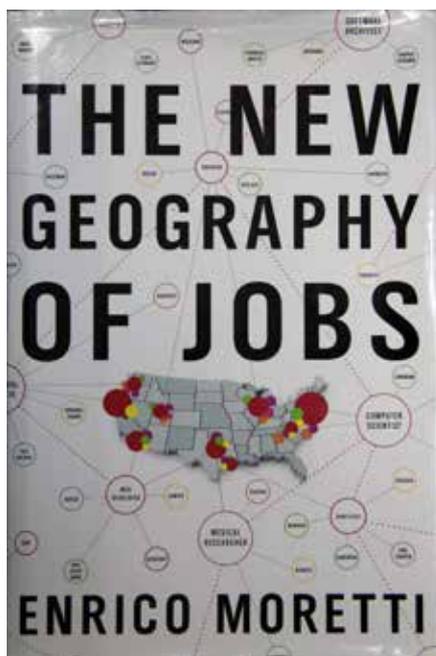
Em um livro bastante simples e didático, mas não menos provocador, Moretti (2013) tenta estudar a Nova Geografia do Emprego nos Estados Unidos. A situação do “cinturão enferrujado” (*rusty belt*) em contraposição a regiões dinâmicas e florescentes como o Vale do Silício levam o autor a se perguntar por que existem regiões tão dinâmicas e outras que entram em decadência ou ficam estagnadas. Um ponto de partida importante é entender como atualmente se define a localização das firmas. Uma das principais observações de Moretti é que uma região deve buscar “transformar conhecimento em riqueza”. Para isso, é preciso criar condições para que a capacidade instalada e a qualificação da mão de obra possam ser canalizadas para a inovação e a melhoria da produtividade das empresas locais. Neste sentido, o autor argumenta que é preciso gerar processos e ciclos virtuosos. A atração de especialistas e empresas com ocupações de alta quali-

ficção acaba sendo um processo que se retroalimenta, mais pessoas qualificadas, mais empresas de alta tecnologia e ocupações de alta qualificação atraem mais empregos de alta qualificação e novamente atrai profissionais qualificados. O autor oferece uma série de exemplos para justificar sua linha de argumentação. Mostra que na década de 1960, duas cidades na Califórnia, Menlo Park e Vessalia tinham basicamente os mesmos indicadores sociais e econômicos.

Contudo Menlo Park e começa a atrair mais mão de obra qualificada e passa a ser sede no início dos anos 2000 do Facebook. Esta pequena diferença entre as duas cidades leva a uma discrepância grande nos indicadores sociais e econômicos das duas cidades. Outro exemplo interessante é a instalação de Microsoft quando Bill Gates decide transferir a sede da empresa para a Seattle. Esta transferência provoca o crescimento da Microsoft e transforma Seattle em polo de atração de mão de obra qualificada. Anos depois, Jeff Bezzos, um antigo corretor de Wall Street, cria a Amazon em NYC. Com o crescimento da empresa, Bezzos decide transferir a sede da Amazon, exatamente para Seattle, pelo fato de ter um estoque de mão de obra qualificada e uma maior facilidade de se encontrar o tipo de qualificação exigido para determinada ocupação. Assim, a atração de um “firma-âncora” gerando ocupações de alta qualificação, atrai mais especialistas, e quanto mais qualificada a mão de obra e as ocupações, com estoque a disposição, é possível para as firmas melhor “casamento” entre a necessidade de ocupações e a qualificação dos empregados. Mais importante, os trabalhadores serão mais bem remunerados exatamente por terem uma qualificação específica desejada pelas empresas. Não existe uma regra pré-estabelecida para a criação destes ciclos virtuosos, mas o fato de se conseguir atrair mão de obra qualificada e firmas de alta produtividade, retroalimenta esta sequência. Moretti (2013) destaca a importância destes empregos criativos ou inovadores, que em números absolutos são pequenos para a economia, mas possuem um multiplicador elevado, algo como para cada emprego criado no setor inovador, gera cinco empregos no setor de serviços não comercializáveis.

Monastério e Macedo (2014) realizam testes para mesoregiões brasileiras e encontram um multiplicador de empregos de alta qualificação muito próximos aos valores citados por Moretti (2013). Faggio and Overman (2012), realizaram o mesmo teste para a Inglaterra, e afirma que existe um vazamento nesse processo virtuoso, quando a região apresenta um setor público relativamente grande, reduz o efeito multiplicador das ocupações inovadoras/criativas. Os valores encontrados por Faggio e Overman (2012) sinalizam para um multiplicador de algo como 1,5 ocupações para cada emprego inovador em regiões com forte presença do setor público.

O argumento dos autores é que o setor público causa uma distorção neste processo virtuoso, pelo fato de haver um diferencial salarial em favor do setor público. Esta diferença no setor “desviaria” a mão de obra qualifica-



da de profissões com maior potencial inovador. De toda forma, mesmo que a advertência destes autores seja válida, ainda assim, para se pensar o desenvolvimento do DF, a ideia de atrair de mão obra qualificada e a presença de empresas âncora podem de fato desencadear um processo virtuoso e dinamizar a economia local. Uma possível “empresa âncora” seria a existência de institutos de pesquisa extremamente qualificados, diversas ilhas de excelências no DF, como a Embrapa ou mesmo potencializar a construção de laboratórios e centros pesquisas associados à certificação de medicamentos e vacinas.

Segundo Moretti, esta estratégia ainda teria um potencial de redução de desigualdade dado que locais mais virtuosos e com dinâmica econômica relevante, tendem a renumerar melhor as ocupações de menor qualifica-

ção. Uma expressão de impacto cunhada por Moretti é a seguinte: “Onde você mora é importante que seu CV” (Moretti, 2013), exemplo oferecido por Moretti é vem com uma outra pergunta: onde uma garçonete irá ganhar mais no Vale do Silício ou Detroit (*no ruste belt*)?

#### 4. Comentários Finais

O Distrito Federal é uma unidade federativa com elevada qualificação, alta renda, forte presença do setor público e também marcado por uma elevada e persistente desigualdade de renda. Além da administração pública, o setor serviços também é marcante no PIB local. A indústria de transformação está concentrada em setores tradicionais, é mais especializada que a média nacional e a economia de Goiás. Vale lembrar que a indústria de transformação local também apresenta baixa produtividade e é majoritariamente formada por pequenas empresas. Aliado a este quadro, a atual crise econômica não tem deixado inerte a economia, apesar da presença do setor público. A taxa de desemprego tem crescido e as atividades econômicas tem se retraído desde o primeiro trimestre deste ano, em especial pela queda da construção civil e do comércio. Esta redução das atividades econômicas tem afetado diretamente a arrecadação de tributos e as contas públicas local e federal.

O crescimento da economia local, certamente, nos próximos anos não poderá ser baseado na elevação de gastos públicos ou obras a ele associadas. Assim, deve-se ter como perspectiva para a economia a criação de ciclos virtuosos de crescimento, algumas alternativas possíveis foram listadas neste artigo:

- Ampliar a produtividade, ao tentar conciliar o aumento de produtividade com uma maior inserção internacional;
- Incentivar serviços e setores industriais complementares a investimentos em curso na região, em especial Goiás;
- Criar ambientes cooperativos e sistemas regionais de inovação para atração de mão de obra qualificada e por consequência firmas inovadoras com ocupação

mais qualificadas nos campos de ciência, tecnologia, polos de saúde e ciência da natureza e agrárias, principalmente a partir de capacidade instalada já presente na cidade, como a Embrapa, a UnB e institutos federais de tecnologia.

Certamente, a adoção de medidas como a redução de burocracia e a ampliação da facilidade de se criar negócios no DF devem ser perseguidas pelo governo local. Não obstante, a criação deste ambiente vibrante e inovador parece ser viável na economia local. Recente edital da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação (SECT) atraiu mais de 300 *start-ups* para se qualificarem a obtenção de crédito.<sup>2</sup> Esta demanda superou as expectativas da própria SECT, e mostra que há na cidade um potencial de mão qualificada para gerar este substrato inovador.

Brasília possui uma alta escolaridade e tem atraído migrantes de alta qualificação. Conforme descrito por Moretti (2013), existe uma possibilidade de utilizar a Embrapa e as demais instituições de pesquisa instaladas na cidade como ancora de atração novas empresas com capacidade tecnológica, o que por sua vez atrairia ainda mais mão de obra de qualificada, entrando neste ciclo virtuoso. A existência de um multiplicador e o transbordamento de renda para outras atividades e serviços ajudaria a criar empregos e ocupações de menor qualificação, o que também teria impacto positivo na economia local. ■

2 Edital 05/2015 da FAP-DF, publicado no DODF em 03.08.15

(\*) Bruno de Oliveira Cruz

Diretor de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas da Codeplan

### Referências bibliográficas

- Araujo, B, Cavalcante, L. e Alves, P. Variáveis proxy para os gastos empresariais em inovação com base no pessoal ocupado técnico-científico disponível na Relação Anual de Informações Sociais (Rais). In: Radar (2009) IPEA.
- Cruz, B. e Queiroz, I. (2015) Efeitos Encadeados do perfil setorial dos investimentos e a distribuição espacial da Indústria: Onde se localizam as indústrias dos setores com maiores impactos?. Texto para Discussão, IPEA.
- Faggio e Overman (2012) The Effect of Public Sector Employment on Local Labour Markets. SERC/London School of Economics, Texto para discussão.
- Monastério, L. e Macedo, G. Multiplicador Local do Emprego: Mesorregiões Brasileiras (2000 - 2010). Texto para Discussão, IPEA
- Moretti, E. (2013) The new geography of Jobs. Mariner Books
- Queiroz, I.(2015) Tableau public: distribuição das ocupações técnico-científicas. [http://public.tableau.com/s/profile/iuri.queiroz#!/vizhome/Dash\\_Empregos\\_Tenico\\_Cientficos/Dash\\_Empregos\\_Tenico\\_Cientficos](http://public.tableau.com/s/profile/iuri.queiroz#!/vizhome/Dash_Empregos_Tenico_Cientficos/Dash_Empregos_Tenico_Cientficos)

# I PRÊMIO CODEPLAN DE MONOGRAFIAS - 2015

Tema: “O Desenvolvimento do Distrito Federal e RIDE”

Premiação: 8 de dezembro de 2015

1º colocado R\$ 8 mil  
2º colocado R\$ 6 mil  
3º colocado R\$ 4 mil

Informações:  
[www.codeplan.df.gov.br](http://www.codeplan.df.gov.br)  
(61) 3342-1036

# Produção de conhecimento para o desenvolvimento no DF e região

(\*) **Maria Celeste Dominici**

A fim de cumprir sua missão de fornecer subsídios ao planejamento do desenvolvimento do Distrito Federal, a Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan) tem promovido a produção e organização de conhecimentos que fundamentem a elaboração de políticas públicas e a escolha de novas abordagens para o desenvolvimento local e regional. Entre outras iniciativas, tem realizado debates, palestras, seminários e incentivado a produção de estudos e pesquisas.

A atual fase do desenvolvimento mundial foi forjada pelas tecnologias de informação e comunicação (computador e internet), que trouxeram inúmeras possibilidades em todas as áreas da vida humana, e ganhos de produtividade em todos os setores econômicos. Estas ferramentas têm o potencial de resolver gargalos econômicos e sociais, e neste aspecto Brasília apresenta vantagens significativas. Programas que fomentem a criatividade da população nos setores desejados podem alcançar bons resultados.

Insumo crucial para o planejamento é a informação, e é necessário ressaltar que não existem, hoje, no Distrito Federal sistemas de informações consistentes e abrangentes sobre os diversos setores governamentais nem sobre os diversos aspectos da capital e de sua região. A pouca importância dada à necessidade de fundamentação sólida das políticas e programas de desenvolvimento levaram praticamente à estagnação das bases de dados estatísticas e georreferenciadas. Não há articulação entre as bases de dados dos diversos setores governamentais, o que leva ao desenho de políticas que ignoram as sinergias entre as múltiplas áreas, implicando, portanto, em perda de resultados.

A massa crítica precisa ser ampliada e há muito a avançar em termos de entendimento dos papéis e potencialidade de Brasília. É imperativo que o governo local melhore seu desempenho, aproveitando da melhor forma seus recursos humanos e financeiros com o objetivo de atender ao interesse público de forma sustentável. Para isso, o conhecimento da realidade em seus múltiplos aspectos é essencial.

A economia do Distrito Federal deve ser pensada em complementariedade com sua região de influência e também com a Região Centro-Oeste e o Brasil, dada sua condição de Capital. O papel de Brasília precisa ser melhor compreendido e aproveitado.

Nessa abordagem, o Consórcio Brasil Central é uma oportunidade significativa para o Distrito Federal buscar a melhor maneira de compartilhar desse esforço para o



Foto: Toninho Leite

desenvolvimento regional, valorizando seu potencial e suas características.

Aqui a economia pode também dinamizar-se com o envolvimento do governo e da população - que conta com alto nível de instrução - nos graves problemas vividos pelos estados e municípios brasileiros, tornando-se, em primeiro lugar, um exemplo de administração pública. Para se encontrar caminhos que levem a soluções dos problemas socioeconômicos atuais é preciso mobilizar toda a inteligência disponível.

Vive-se um momento decisivo no qual soluções para os verdadeiros problemas precisam ser encontradas para que se alcance a prosperidade desejada por todos. Brasília precisa assumir a missão para a qual foi criada: a de tornar-se o cérebro que conduza o Brasil a um futuro pródigo.

O seminário *Desenvolvimento Sustentável e Indústria no DF*, promovido pela Secretaria de Meio Ambiente (Sema) e a Codeplan marcou a busca de integração entre o Governo do Distrito Federal e a Federação de Indústrias do DF (Fibra), no sentido de identificar formas de orientar o desenvolvimento econômico de forma sustentável e subsidiar a elaboração do Zoneamento Econômico e Ecológico (ZEE/DF).

Outros eventos como as *Quintas Codeplan - Espaço de Debate* e o *Portas do Futuro* são regularmente promovidos pela Companhia com o intuito de gerar uma massa crítica relacionada às possibilidades de desenvolvimento

da capital e sua região. Esses encontros representam, sem nenhuma dúvida, importante avanço na discussão sobre os rumos a serem dados à economia local. Há na capital federal imensa carência de estudos aprofundados sobre a vocação desta parte do território que pertence a todo o país. Criada para ser o cérebro da nação, mediocrizou-se pelas sucessivas administrações que não souberam privilegiar os principais atributos de Brasília.

### Quintas Codeplan

Visando apresentar alternativas econômicas ao Distrito Federal e sua região, o subsecretário de Atração de Negócios e Investimentos da Secretaria de Economia e Desenvolvimento Sustentável do DF, Apolinário Rebelo, fez uma palestra sobre a “monocultura do serviço público”<sup>1</sup>. Na ocasião, sugeriu que o Distrito Federal promovesse o desenvolvimento de um polo de saúde, com medicina de alta complexidade, assim como um polo multimídia. Informou que várias atividades, como a dublagem de programas de TV a cabo, atualmente realizadas em Miami, poderiam ser feitas aqui. Setores promissores também lembrados pelo subsecretário são a produção de conteúdo para mídias diversas e jogos.

Nesse evento, o doutorando em Ciência da Informação, Jair Cunha, citou aspectos que considera problemáticos na gestão pública, como a falta de compatibilização entre os diversos aspectos de um plano ou projeto e a disponibilidade de informação. Citou o exemplo do projeto do aeroporto de carga previsto pela Jurong, empresa de Cingapura, e a falta de previsão de treinamentos.

Corroborando com o problema das falhas do sistema, principalmente a falta de articulação e integração de agentes e projetos, Alexandre Brandão, da Codeplan, alertou que um aeroporto de carga requer um porte industrial muito mais robusto e que o transporte de carga é feito basicamente por aviões de passageiros. Para justificar um aeroporto só de carga são necessárias unidades de produção material de porte muito grande.

Em aparte à palestra de Apolinário Ribeiro, Ricardo Attuch, da Emater lembrou que na concepção original de Brasília, a capital seria polo dispersor de desenvolvimento, e não polo de atração. Com o golpe de 1964, a abordagem inicial de desenvolvimento foi abandonada. Considera que Brasília tem uma grande dívida com sua região geoeconômica e que, com seus capitais intelectual e tecnológico, a cidade deve irradiar o desenvolvimento.

Alberto Lourenço, subsecretário de Desenvolvimento Sustentável da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, em sua exposição sobre desenvolvimento regional<sup>2</sup>, considerou que o fato de estarem aqui uma das melhores universidades do Brasil e a Embraer, com três dos mais qualificados centros de pesquisa, a capital pode tornar-se polo de desenvolvimento em pesquisa agropecuária para a chamada segunda geração de inovação tecnológica. A integração com a região pode se dar através de pesquisas em ciência e tecnologia aqui produzidas e utilizadas pela atividade agropecuária regional, por exemplo, na área de biotecnologia relacionada aos Cerrados e também outros biomas brasileiros.

1 Evento realizado em 01.08.2015

2 Tema: Um olhar para o Desenvolvimento Regional da Área Metropolitana, realizado em 30.07.2015

### Portas do Futuro

No projeto Portas do Futuro<sup>3</sup>, Elaine Coutinho Marcial, técnico do Ipea e doutora em Ciência da Informação, discorreu sobre as Megatendências para 2030 e ponderou que a própria crise atualmente vivida, em nível mundial, pode ser vista como uma oportunidade. Identificou várias incertezas sobre o futuro da humanidade e ressaltou que nelas existem oportunidades. Tudo depende das estratégias dos atores, pois o futuro não está definido. É onde se tem a possibilidade de criar o futuro de acordo com o que se deseja.

Entre os gargalos e as incertezas existentes no plano mundial, a palestrante citou o problema de armazenamento de energia solar, as questões envolvidas nas mudanças climáticas, entre outros, que se constituem também em oportunidades a serem exploradas.

Acrescentou ainda que na literatura internacional utilizada na pesquisa do Ipea, encontra-se o questionamento sobre se o Brasil vai criar um modelo de desenvolvimento sustentável. Pelas características que tem, as experiências voltadas à busca de alternativas ao atual modelo de produção e consumo podem ser profícuas.

### Seminário Desenvolvimento Sustentável e Indústria no Distrito Federal

A subsecretária de Planejamento e Monitoramento Ambiental, Maria Silvia Rossi, responsável pela elaboração do Zoneamento Econômico e Ecológico, conclamou os participantes a identificar os potenciais econômicos do Distrito Federal em consonância com sua capacidade de suporte, ou seja, de acordo com suas condições socioambientais. Ressaltou que o território da Capital não é autossustentável em água e enumerou os principais riscos ambientais no DF: 1) perda de áreas de recarga de aquíferos com a impermeabilização de locais estratégicos; 2) contaminação de solos e aquíferos; 3) perda de solo por erosão; 4) perda de cerrado nativo - três quartos da massa das árvores do cerrado são raízes, que reciclam água do subsolo e trazem umidade.

Com o intuito de identificar características da economia a ser fomentada no Distrito Federal, o diretor de Estudos e Políticas Sociais da Codeplan, Flávio Gonçalves, alertou que a indústria do século XXI é intensiva em conhecimento, relacionada à pesquisa e à inovação. Explicou a diferença entre indústrias limpa, verde e sustentável. A limpa não deixa resíduos, como as atividades de educação e pesquisa. A indústria verde está relacionada aos serviços que reduzem impactos ambientais, tais como tratamento de esgoto e de resíduos, assim como atividades de descontaminação. O produto desses serviços reduz o impacto ambiental. A indústria sustentável utiliza recursos naturais que podem ser reconstituídos, como as que utilizam madeira de reflorestamento ou energia solar.

O diretor ressaltou ainda que apesar de vários programas, em geral com a criação de áreas destinadas à indústria, o setor nunca teve sua participação no PIB acima de 10%, o que denota a necessidade de se buscar alternativas não tradicionais para a economia da capital.

Lembrando que o Distrito Federal exporta poucos produtos e com baixo valor agregado, Bruno Cruz, diretor de

3 Megatendências Mundiais 2030, realizado em 05.11.2015



Foto: Toninho Leite

Maria Silvia Rossi, coordenadora do ZEE - DF

Estudos e Pesquisas Socioeconômicas da Codeplan, afirmou que esta situação está relacionada à insuficiência de investimento em inovação na indústria. Ressaltou ainda a necessidade de melhorias dos instrumentos de análise da realidade socioeconômica.

Nesse mesmo sentido, Diones Alves Cerqueira, da Fibra, comentou que alimentos e bebidas predominam no ramo industrial no DF, que têm baixo nível de capital e mão de obra pouco qualificada. Considera que ações de governo promoveram atração de algumas empresas, que, porém, têm perfil industrial disperso e insuficiência no adensamento de cadeias produtivas. Reiterou a necessidade de planejamento, com bom diagnóstico e inclusão de território mais amplo, pois na capital a disponibilidade de terras é limitada.

Antônio Carlos Navarro, da Fibra, reafirmou que a vocação da indústria no DF é de empresas de alta tecnologia, com pouca necessidade de água, recursos naturais, e que não produzem resíduos. Tais áreas, que demandam alta qualificação de recursos humanos têm vantagens no Distrito Federal. As carências existentes em áreas específicas podem ser supridas com treinamentos voltados às necessidades.

O presidente da Codeplan, Lucio Rennó lembrou que se deve também considerar as possibilidades da chamada economia criativa, pois mesmo que se dobre o número de empregos na indústria, ainda será insuficiente frente às necessidades. Na economia criativa estão vários setores com grande potencial na capital: arte e cultura, patrimônio, design, games, softwares e aplicativos, pesquisa e desenvolvimento, entre outros.

Outro palestrante do Seminário, Jackson De Toni, especialista em gerenciamento de projetos da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), alertou para a necessidade de se buscar maiores encadeamentos intersetoriais com agregação de valor. No seu entendimento, o foco da política industrial deve ser produtividade, inovação e inserção do Brasil nas cadeias globais

de valor. A inovação é imprescindível no momento atual e há indústrias cujas principais características são a diferenciação e a customização dos produtos, em um misto de indústria e serviço. Ressaltou que há muitas coisas intangíveis que estão ligadas à indústria: pesquisa e desenvolvimento, logística, distribuição, design, marca, serviço pós-venda, que podem agregar valor ao produto. Nesta fase está a economia mundial ou, pelo menos, os países que a lideram. De Toni propôs sair da manufatura para o conceito de serviços e inovação, com características mais adequadas ao desenvolvimento sustentável.

De Toni ponderou que há três requisitos básicos para o fomento do desenvolvimento industrial: boa identificação dos problemas, das possibilidades, adequação de metas e objetivos, um plano com coerência interna. Em segundo lugar, cooperação e articulação entre o setor público e o setor privado. Em terceiro, capacidade de governo, coerência. O governo tem que ter estrutura e quadros capazes de implantar, acompanhar e avaliar políticas.

O representante da ABDI informou que em estudo sobre fatores de competitividade, o Distrito Federal ficou abaixo da média nacional. E salientou que a ambição de um projeto exige mais em termos de governabilidade, ou seja, da capacidade de planejamento, monitoramento e avaliação. Neste sentido o presente esforço de criação de uma massa de conhecimentos na estrutura governamental torna-se de importância estratégica.

De Toni tocou em aspectos centrais na definição das políticas públicas: por um lado a ausência de critérios estáveis e transparentes para as tomadas de decisão, por outro, grupos rentistas, lobbies e corporações fazem com que as escolhas do governo sejam desvirtuadas, perversas. As políticas públicas vão nascendo desvinculadas de estudos aprofundados da realidade socioeconômica e geopolítica e respondem quase somente às pressões de grupos de interesse. Propôs que esses problemas sejam enfrentados com planejamento, perseverança, persistência estratégica e qualificação dos técnicos do serviço público. Estes têm que mudar seus paradigmas, sair da subordinação da estratégia ao econômico.



Imagem capturada do Youtube

Jackson De Toni, especialista em gerenciamento de projetos da ABDI

## Considerações finais

A instauração de um processo de reflexões e debates dentro da administração pública que possibilite a construção de um sistema de conhecimentos que reflita a evolução de análises e proposições é da maior importância. No momento em que o governo promove reformas em sua estrutura, medidas que ampliem e aprofundem o conhecimento da realidade e a capacidade técnica da administração são fundamentais para a mudança da situação em que as políticas são desenhadas por interesses de grupos. Uma equipe com alta capacidade crítica e compromisso com o interesse público pode alterar este quadro, juntamente com uma política de transparência e participação social.

A ausência de uma reflexão sistemática sobre o desenvolvimento do Distrito Federal levou à contratação de empresas para a elaboração de planos e projetos para a capital brasileira. A abordagem de uma empresa certamente não é a mesma que podem ter funcionários públicos, imbuídos de sua missão, a de servir ao interesse público. Esta é uma carência que se deseja suprir. É preciso fomentar um processo de reflexão que possibilite que o próprio corpo técnico do governo tenha conhecimentos e informações suficientes para a definição de políticas que atendam aos interesses coletivos, não só locais, mas também nacionais, visto que se trata da capital do Brasil.

É indispensável se construir um consenso sobre que futuro se deseja para a região. Que tipo de economia interessa ao Distrito Federal? Quais são as oportunidades e vantagens comparativas? De Toni alertou para a necessidade de as políticas serem construídas considerando a história da cidade. “Não se pode construir um projeto que não tenha nada a ver com o passado.”

O planejamento do Distrito Federal tem necessariamente que considerar que seu território abriga as nascentes de três grandes bacias hidrográficas brasileiras. Intervenções locais têm repercussões em outras unidades federativas. Há insuficiência de conhecimento sobre a dinâmica do sistema hídrico que tem seu nascedouro no Planalto, o que demanda estudos aprofundados, a fim de permitir que o planejamento territorial seja realizado de forma consciente e consequente.

Tampouco se pode desconsiderar a necessidade de se trabalhar junto ao governo federal e as demais unidades

federativas brasileiras no sentido do enfrentamento das grandes assimetrias regionais, considerando-se as potenciais de cada parte do território brasileiro, buscando-se complementaridade e o consequente fortalecimento nacional. O planejamento regional é factível, desde que haja compreensão das vantagens de uma ocupação bem distribuída, com o aproveitamento do potencial ambiental, social e cultural de cada região. Se a concentração de população e unidades de produção podem apresentar algumas vantagens imediatas, a distribuição equilibrada de tais fatores no território nacional pode fortalecer a rede urbana, evitar grandes movimentos populacionais que, em geral, trazem marginalidade, violência e outras consequências negativas, como a sobrecarga de demanda sobre a infraestrutura social e ao meio ambiente, como ocorre no Distrito Federal.

As mudanças climáticas, com o aumento da temperatura e escassez de água, entre outros efeitos, representam a necessidade de se pensar em outro modelo de desenvolvimento. Neste sentido, o Brasil conta com vários tipos de recursos valiosos, como a significativa biodiversidade, a diversidade cultural, seu imenso território, a economia e a infraestrutura instaladas, o capital humano e intelectual, a criatividade. O mundo precisa de uma economia que valorize o ser humano e o planeta em que vive. Essa economia seria sustentável.

A dimensão dos problemas e das incertezas em relação ao futuro devem levar governos e sociedade a estabelecer um processo de reflexão responsável e consequente capaz de identificar possibilidades e medidas que proporcionem maior bem-estar às populações. O Distrito Federal tem condições de ter uma atuação positiva, sendo fundamental o papel do governo neste processo, inclusive propiciando a participação social no processo de decisões. É, portanto, como ressaltou De Toni, imprescindível que o governo local melhore significativamente sua capacidade de

planejamento, monitoramento e avaliação.

Para que isto ocorra, a construção de sistemas de informação que articulem e integrem as diversas partes do complexo administrativo é indispensável, assim como a produção e a organização de conhecimentos relacionados aos múltiplos aspectos da realidade. Assim será possível a construção de processos permanentes de reflexão e análise que subsidiem a definição de políticas públicas afinadas com o interesse coletivo. ■

***É indispensável se construir um consenso sobre que futuro se deseja para a região. Que tipo de economia interessa ao Distrito Federal? Quais são as oportunidades e vantagens comparativas? De Toni alertou para a necessidade de as políticas serem construídas considerando a história da cidade. “Não se pode construir um projeto que não tenha nada a ver com o passado.”***

(\*) *Maria Celeste Dominici*

*Técnico em Planejamento da Codeplan com pós-graduação em Ordenamento do Território e Análise Regional, DEA em Políticas e Programas de Desenvolvimento e Doutorado em Desenvolvimento Econômico e Social (Paris I). Pós-doutorado na Universidade Politécnica de Tours - França*



# XX Encontro da ANIPES

Associação Nacional das Instituições de  
Planejamento, Pesquisa e Estatística

Dias 8 e 9 de dezembro

Rio de Janeiro - RJ



**Tema Geral:** 20 anos da ANIPES e os Novos Desafios das Estatísticas Públicas

**Local:** Rio de Janeiro - IBGE - Auditório Teixeira de Freitas - Rua General Canabarro, 706 - Maracanã

## PROGRAMAÇÃO

### Dia 08.12.2015

14h30min às 17h30min

- Assembleia de Dirigentes ANIPES (Restrito aos dirigentes)  
Coordenação: Maurílio Soares de Lima - ANIPES

Pauta:

- ◆ Apresentação das comissões temáticas da ANIPES: Índice de Desenvolvimento Municipal; Demografia; Cartografia e Geoprocessamento; Capacitação; Elaboração do BEP; e Regionalização
- ◆ Balanço Geral - Atividades 2014/2015
- ◆ Situação Administrativa e Financeira
- ◆ Eleição Biênio 2016-2018

### Dia 09.12.2015

08h30 às 09h00 - Abertura Oficial

09h00 às 10h30min

- **Curso 1** - Princípios Fundamentais das Estatísticas Oficiais  
Palestrante: Zélia Bianchini - IBGE
- **Curso 2** - Indicadores de Desenvolvimento Sustentável  
Palestrante: Denise Kronemberger - IBGE

10h30min às 12h00

- **Curso 3** - PNAD Contínua: metodologia da pesquisa  
Palestrante: Maria Lucia Vieira - IBGE
- **Curso 4** - Dados censitários em grades  
Palestrante: Maria do Carmo Dias Bueno - IBGE

12h00 às 14h00 - Almoço

14h00 às 16h00 - Palestra

- **Palestra** - Planejamento no Brasil: O papel das instituições de planejamento, pesquisa e estatística  
Palestrantes: Carlos Lessa - UFRJ / João Paulo Reis Velloso - INAE / Wasmália Bivar - IBGE / Marco Aurélio - IPEA

16h00 às 17h30min

- **Painel 1** - Conjuntura Econômica  
Palestrantes: Ricardo Bielchowski - UFRJ / Marco Antônio Cavalcanti - IPEA
- **Painel 2** - Finanças Públicas: origens e perspectivas da situação fiscal  
Palestrantes: Fernando Rezende - FGV / Ursula Peres - USP

17h30min - Café da tarde - Encerramento

Lançamento de revistas e publicações das IPEs e do 11º Boletim Estatísticas Públicas - BEP

# BRB é premiado pelo selo Estratégia Nacional de Educação Financeira

*Diversos pontos de atendimento solicitaram a participação dos instrutores do Banco em eventos*

## (\*) Assessoria de Imprensa

Neste mês de novembro, o Banco de Brasília (BRB) recebeu prêmio em reconhecimento ao seu Programa de Educação Financeira: o Selo pela Estratégia Nacional de Educação Financeira (ENEF), que busca identificar iniciativas que contribuam para a disseminação do tema no país e auxiliar a população na gestão financeira pessoal consciente. O selo tem validade de quatro anos e é concedido às entidades públicas e privadas que executem ações de educação financeira alinhadas aos objetivos e diretrizes da ENEF.

A Diretora de Gestão de Pessoas e Administração do BRB, Cristiane Bukowitz, destaca a importância dessa conquista: “Ficamos muito felizes com este selo e com este reconhecimento. Isso

mostra que o BRB está exercendo com excelência seu Programa de Educação Financeira. Queremos auxiliar a população sobre como administrar melhor o dinheiro. Estamos em um ano de desafios. De acordo com pesquisa realizada pela Fecomércio, o número de famílias endividadas no Distrito Federal passou de 82,7% em julho para 81,5% em agosto. Portanto, com este projeto, o BRB busca disponibilizar ferramentas que auxiliem a população na gestão financeira”.

## O Programa de Educação Financeira do BRB

A ideia de implementar um projeto de educação financeira no BRB surgiu em 2011, quando foi divulgada uma pesquisa, na qual constatou-se que 70% da população do Distrito Federal estava



Foto: Arquivo BRB

bastante endividada. A ideia, então, era criar um projeto que auxiliasse este público a se reorganizar financeiramente, a partir de orientações de finanças pessoais.

Assim, foi formulado um programa, baseado em palestras e cursos, que abordam três importantes temas: o que fazer para sair do endividamento? Como fazer o planejamento financeiro pessoal? Quais as opções de investimentos disponíveis para fazer seu dinheiro render cada vez mais?

O projeto foi implantado efetivamente em 2012 e, desde então, cerca de 18 mil pessoas já assistiram às palestras e aos cursos ministrados pelo Banco. Alexandre Michel é um dos instrutores do BRB que ministra as palestras de educação financeira. Ele explica que a demanda cresceu quando a população entendeu que o foco do projeto é educacional, e não comercial. “Hoje, por exemplo, grandes empresas e órgãos nos demandam com frequência, como a Polícia Militar, a Novacap e a Escola de Governo (EGOV). Recentemente, também fomos procurados pela Secretaria de Educação. Durante esses anos, notamos que as dúvidas apresentadas durante a exposição são elementares, tais como: ‘O rendimento da poupança varia de banco para banco? Pago juros ao usar o cheque especial? Se eu não pagar a fatura do meu cartão, o estabelecimento deixa de receber?’ Portanto, as palestras são extremamente válidas”, afirmou.

As palestras e os cursos de educação financeira do Banco são gratuitos e concedem certificado ao fim do treinamento. Quem tiver interesse em solicitá-los pode enviar e-mail para [educafinan@brb.com.br](mailto:educafinan@brb.com.br), informando o número de participantes e especificando se a demanda é por curso ou palestra.

Diversos pontos de atendimento do BRB já solicitaram a participação dos instrutores do Banco em eventos aos seus clientes. Entre elas, destacam-se as Agências Taguatinga Centro e SEE-DF/Sede, tanto o gerente geral da Agência Taguatinga Centro, Ubirajara Ferreira, ressalta os bons resultados decorrentes do Programa e acredita que a disseminação da Educação Financeira pode ser um dos grandes diferenciais do BRB entre as empresas do mercado financeiro.

O gerente acrescenta ainda: “Acredito que o sistema educacional brasileiro deveria adotar, além das disciplinas tradicionais como matemática, português, e outras, a disciplina da Educação Financeira, pois, quando acompanhamos esse trabalho de Projeto de Educação Financeira, vemos com muita clareza a satisfação das pessoas em entenderem a importância de se ter um orçamento equilibrado. Sem educação financeira, as famílias não são capazes de escolher as melhores maneiras de poupar ou investir seu dinheiro. O que estamos fazendo já há um bom tempo é preparar uma mudança nos hábitos de gastos, fornecendo às pessoas informações básicas e fundamentais, estimulando-as a poupar para o futuro e para a realização de seus sonhos. Acredito que essa sementinha que estamos plantando poderá trazer grandes frutos no futuro, melhorando a qualidade de vida e trabalho de nossos clientes”, afirma o gerente Ferreira.

**Serviço:** No site do BRB, também estão disponíveis algumas dicas de educação financeira. Basta acessar [www.brb.com.br](http://www.brb.com.br) > O que você precisa? > Educação Financeira. ■



A revista **Brasília em Debate** conta com a colaboração de economistas, professores, pesquisadores, cientistas políticos e sociais, entre outros especialistas. Os textos (artigos, ponto de vista, resenhas) trazem prioritariamente abordagens da conjuntura econômica e social do DF, aspectos populacionais, sustentabilidade ambiental, planejamento urbano e territorial.

ISSN - 2316-820X

## Normas para publicação e remessa de textos

- Todos os artigos devem ser originais e escritos em português
- Apenas serão aceitos artigos previamente solicitados pelo Conselho Editorial e/ou Chefia de Edição
- Fonte no editor de texto: Times New Roman, tamanho 11, espaço simples
- Número de caracteres (incluindo tabelas e ilustrações):
  - Artigos: 15 mil e 20 mil
  - Pontos de vista e Opiniões: 3 a 5 mil
  - Resenhas: 3 mil.
- É permitida a coautoria para Artigos
- As informações do autor devem estar expressas em nota de rodapé - nome e sobrenome, formação acadêmica, instituição a que pertence (e-mail, telefone e endereço para contatos)
- Tabelas, quadros, ilustrações, fotos, desenhos, esquemas, figuras, fluxogramas, mapas e gráficos, devem estar numerados com algarismos arábicos na ordem em que foram citados, com legendas e fontes
- As ilustrações devem ser originais e tabelas, quadros, gráficos apresentados em software que permita edição
- Fotos devem ser enviadas em alta resolução (300 dpi), cor real, inclusive a foto do autor
- As notas explicativas de rodapé devem ser curtas, numeradas em ordem sequencial e citadas na mesma página
- As citações de até três linhas devem conter aspas na sequência do texto. Se ultrapassarem esse limite, devem constar em parágrafo próprio, recuo da margem de 4 cm, fonte 10, espaço simples, sem aspas e identificadas pelo sistema autor-data (NBR 10520 da ABNT)
- As referências bibliográficas devem seguir também as normas da ABNT (NBR 6023)
- Os autores terão direito a 5 (cinco) exemplares da Revista, quando a tiragem for impressa
- O arquivo eletrônico com a formatação final deve ser encaminhado à ASCOM
- Casos omissos serão analisados e decididos pelo Conselho Editorial





# O BRB é o banco que faz tudo por você.

O maior banco do cerrado é um dos maiores patrocinadores do esporte local, um dos grandes incentivadores da cultura de Brasília, além de ser um dos principais agentes de concessão de Crédito Rural na região. O BRB possui mais de 120 agências, 300 pontos de atendimento conveniados, 750 terminais de autoatendimento no DF e outros 52 mil compartilhados por todo o Brasil. E, é claro, tudo isso com os melhores gerentes para atender você ou sua empresa com os melhores serviços e taxas.

[www.brb.com.br](http://www.brb.com.br)

BRB Telebanco 61 3322 1515  
SAC BRB 0800 648 6161

Ouvidoria 0800 642 1105  
SAC/Ouvidoria PcD 0800 648 6162

**GOVERNO DE BRASÍLIA**