

### 3. ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO SOBRE O TERRITÓRIO

As estratégias de intervenção indicam um conjunto de ações que orientam projetos e investimentos futuros em áreas estratégicas do território definidas com base nos potenciais e nas carências do Distrito Federal. As estratégias deverão ser implementadas mediante projetos governamentais e privados, recursos nacionais e internacionais e mediante o uso de novos instrumentos urbanísticos.

#### 3.1 Estratégia de dinamização de áreas urbanas

Está voltada à configuração de novas centralidades que promovam o desenvolvimento urbano, econômico e social e induzam o crescimento local e regional. Busca distribuir e incentivar a instalação de atividades de grande envergadura de maneira mais equilibrada pelo território do Distrito Federal, colaborando para descentralizar a oferta de empregos e para reduzir a convergência de fluxos para o Plano Piloto.

Em lugar de um grande número de ações de impacto local, busca-se na estratégia de dinamização escolher localizações estratégicas para o território, promovendo intervenções em menor número e de maior impacto – são as Áreas de Dinamização.

As Áreas de Dinamização são espaços onde existem embriões de centros de atividades,

formais ou informais, com interesse de mercado, e onde existe a previsão de recursos governamentais para intervenção. Estão localizadas em espaços próximos aos fluxos metropolitanos, isto é, em áreas com grande acessibilidade para os municípios limítrofes do DF. Foram definidas como locais que devem receber intervenções de grande porte e gerar impactos de abrangência regional. As áreas de dinamização constituem, assim, espaços de oportunidade a novos investimentos, tanto do setor imobiliário, como da indústria, ciência e tecnologia e especialmente do comércio.

As áreas de dinamização estruturam-se com base no conceito de eixos e pólos. Os pólos constituem áreas de intervenção concebidas como um aglomerado de atividades com grande potencial de atração de dinâmicas regionais, muitos dos quais conectados, principalmente, a infra-estruturas viárias. Os eixos abrangem áreas de intervenção situadas ao longo dos grandes corredores de circulação da produção e dos fluxos, eventualmente ligando pólos existentes e, alguns, perpassando diferentes regiões administrativas.

#### Eixo Ceilândia

A expansão da linha do Metrô até a Ceilândia cria um leque de oportunidades para esta cidade, especialmente para o desenvolvimento de atividades de serviços. O metrô representa aumento da acessibilidade e da centralidade de áreas em um raio de até 600m de suas estações. Como consequência, usos,

lotes e edificações serão valorizados e poderá ocorrer, por parte do mercado, interesse na renovação das edificações. Como reflexo, novas funções poderão somar-se às existentes, como por exemplo, um novo Campus Universitário ou um grande equipamento cultural ou mesmo grandes empreendimentos comerciais. O aumento do potencial construtivo já previsto no Plano Diretor Local de Ceilândia não foi aproveitado até o momento. A consolidação desta proposta deve ser incentivada. As novas oportunidades imobiliárias desta área devem-se refletir na forma de melhorias para o espaço livre público, benefício que poderá, assim, ser usufruído amplamente pela comunidade.

#### Eixo Ceilândia

- **ÁREAS COMPREENDIDAS:**  
Setor de Industrias de Ceilândia, Setor de Materiais de Construção, ADE do Descoberto e Eixo do metrô.
- **IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA:**
  - Articulação com o entorno;
  - Geração de postos de trabalho.
- **DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO**
  - Objetivo: Requalificar os espaços urbanos, introduzir atividades diversificadas, renovar áreas obsoletas e degradadas.
  - Usos: multifuncionais, com ênfase na habitação e serviços.
  - Atividades âncora: pólo de educação.

O Eixo Ceilândia abarca trechos com diferentes características, indicando a necessidade de intervenções urbanas diferenciadas em cada sub-área de projeto.

- a) As áreas dos Setores de Indústrias de Ceilândia e de Materiais de Construção, e ADE de Ceilândia podem ser descritas como recintos industriais, com edificações de diferentes portes, predominantemente áreas com ocupação horizontal.
- b) Ao longo do eixo do metrô, as vias N1 e N2 são passíveis de sofrer verticalização e adensamento. Apresentam edificações de pequeno porte em continuidade, configurando fachadas urbanas bem definidas.

### **Eixo Taguatinga**

A centralidade regional de Taguatinga está estruturada: (1) em sua função de espaço de distribuição dos fluxos vindos de oeste do território em direção ao Plano Piloto, (2) na força da linha do metrô somada (3) à presença de importantes corredores de transporte coletivo na área (a via de ligação Taguatinga-Ceilândia e o Pistão). Esta centralidade não se reflete, entretanto, na valorização do espaço urbano. Tanto as áreas lindeiras ao Pistão, como a via de ligação Taguatinga-Ceilândia, configuram-se apenas como áreas de passagem. Por um lado, a dinamização desta área deve estimular intervenções urbanísticas, especialmente em um raio de 600m do metrô e das vias que a estruturam. Nestas áreas deverá ser incentivado o adensamento e a

renovação de algumas edificações e usos, permitindo-se a aplicação de instrumentos como a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, de forma a recuperar capital para investimentos que melhorem a qualidade da paisagem e dos espaços urbanos. Por outro lado, busca-se a consolidação do Pistão Norte como uma centralidade, a partir da implantação de pólos culturais e de lazer. Assim, ficaria materializada a função desta área como 2º Centro Regional, na confluência das cidades de Ceilândia e Samambaia com Taguatinga.

A condição do Pistão (via EPCT) como importante corredor de transporte deve orientar as intervenções, no sentido de melhorar o desenho viário. As fachadas das edificações ao longo da via também devem ser objeto de intervenção, buscando-se melhor qualidade da paisagem urbana. No trecho norte, devem ser implantados os projetos de pólos de lazer previstos no Plano Diretor Local de Taguatinga desde 1998, de forma a dinamizar as atividades nesta área.

O entendimento do Pistão como uma via urbana implica oferecer melhores articulações com os tecidos urbanos do entorno, evitando que esta área se caracterize como um espaço segmentado por uma rodovia. Especialmente na parte sul, onde a vila Areal e os parcelamentos nas Colônias Agrícolas circundam o Pistão, é necessária a separação dos fluxos estritamente locais, daqueles

### **Eixo Taguatinga**

- **ÁREAS COMPREENDIDAS:**  
Via de Ligação Taguatinga-Ceilândia, Pistão Norte e Sul de Taguatinga
- **IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA:**
  - Articulação da região sudoeste
  - Geração de postos de trabalho
- **DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO**
  - Objetivo: estruturar atividades que consolidem a função da área como 2º Centro Regional.
  - Usos: comércio, educação e serviços.
  - Atividade âncora: centros comerciais, hipermercados, pólo de diversões, Universidades.

exclusivamente de passagem para Taguatinga Norte.

### **Eixo EPIA**

Com a metropolização de Brasília, a via EPIA assumiu numerosas funções na dinâmica territorial e metropolitana que a distanciaram de sua concepção original como Estrada Parque, isto é, da imagem bucólica da rodovia emoldurada por vegetação exuberante.

A Via EPIA representa o principal elemento de enlace e distribuição dos fluxos vindos da EPCL, EPTG, EPNB, EPGU e DF-003 e dos municípios limítrofes do DF em direção à área Central do Plano Piloto. Também constitui a principal rodovia que permite a circulação norte-sul

dos veículos de passagem pelo DF. Os deslocamentos casa-trabalho decorrentes da concentração do emprego no Plano Piloto e dispersão da residência no território induziram ao aparecimento de numerosos empreendimentos comerciais de grande porte ao longo da EPIA que se beneficiam da ampla visibilidade e acessibilidade desta via. Estes elementos, comuns também a diferentes áreas metropolitanas do cenário nacional e internacional, geram um fluxo local e transversal à estrada, configurando um novo nível de relações que se superpõe à função de via de passagem e à função de via de distribuição de fluxos. Algumas alternativas de deslocamento do fluxo rodoviário foram especuladas no desenho de um Anel Rodoviário para o DF. Entretanto, questões ambientais e o aumento no trajeto para os fluxos de passagem dificultam a implementação desta intervenção. Neste sentido, a EPIA tende a continuar a desempenhar seu papel atual.

Além disso, a EPIA constitui o limite oeste do conjunto urbano tombado de Brasília e faz fronteira com o Parque Nacional de Brasília. Como área limítrofe, apresenta grande importância na manutenção das características destes espaços.

A proposta de intervenção para a EPIA deverá mediar a função rodoviária com sua crescente função urbana e metropolitana, buscando intervenções que valorizem a paisagem rodoviária e contribuam como elemento envoltório de áreas de interesse ambiental e cultural, estabelecendo condições para a consolidação da

função da EPIA como importante elemento de articulação territorial.

O projeto urbano da EPIA deve considerar as diferenças da paisagem, as características dos espaços lindeiros à rodovia e as necessidades funcionais e de fluxo viário em diferentes trechos:

a) nos trechos eminentemente rodoviários, a questão principal é o tratamento das margens, canteiros centrais e laterais e da qualidade da via, como no trecho balão do Colorado e do Parque Nacional, tendo como parâmetro paisagístico o conceito de “Estrada-Parque”;

**FIGURA 59 - EIXO EPIA - VISTA DA ÁREA DO SIA**



### Eixo EPIA

- ÁREAS COMPREENDIDAS:

EPIA, SOF/N, SOF/S, SAS, SO, SCEES, SGCV, SIA (Área Especial para serviços públicos), Área da Rodoferroviária, Pátio Ferroviário.

- IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA:

- Alta acessibilidade regional (principal elemento de articulação Norte-Sul e distribuição dos fluxos da região oeste);
- Alternativa ao anel rodoviário.

- DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO

- Objetivo: Requalificar os espaços urbanos, introduzir atividades diversificadas, revitalizar ou renovar edificações degradadas.
- Usos: centros comerciais e de distribuição, habitação, comércio e serviços de apoio.
- Atividades âncora: comércio, serviços.

FIGURA 60 - EIXO EPIA- VISTA DA ÁREA DO SOF/N



b) nas áreas com atividades de grande porte distribuídas de forma esparsa, as principais intervenções devem incidir sobre a qualidade das amplas áreas de estacionamentos visíveis da via, como as áreas próximas à atual Rodoferroviária;

c) nas áreas com concentração de atividades comerciais de grande porte seqüenciais, como a área circundante à Estação do Metrô, a principal

intervenção é contornar os conflitos viários, possibilitando tanto os fluxos rodoviários como a função de acesso às atividades lindeiras à via e setores adjacentes, além dos fluxos transversais entre tais setores; neste caso são referências projetos de soterramento ou recobrimento de rodovias, que criam um nível para o trânsito rodoviário e outro mais local;

d) nos setores industriais e de oficinas, a principal questão é melhorar a qualidade das edificações e do espaço livre, como o SIA e o SOF/N;

e) nas áreas para futuros empreendimentos residenciais ou institucionais, como a área do Pátio Ferroviário, devem ser promovidas intervenções de grande qualidade urbanística, condizentes com os aspectos de centralidade da área.

## Pólo JK

O Pólo JK compreende a área em torno de Santa Maria, ao longo da DF-050, que funciona como importante eixo de deslocamento entre os municípios limítrofes do entorno e a área central de Brasília. Para o Gama, desloca-se a população do entorno em busca de equipamentos e serviços. Com a previsão de implantação do Setor Meireles próximo a Santa Maria, área residencial de alta densidade, surgirá nova demanda por comércio e serviços nas áreas próximas ao Pólo JK. Soma-se à centralidade desta área a importância do Porto Seco, que gera por volta de 10.000 empregos. Seguindo a tendência internacional, empresas de pequeno e médio portes tendem a se agrupar em pólos, para potencializar o mercado e os lucros. A concentração dos negócios agrega valor ao produto regional e expande as oportunidades de exportação, quando se estruturam associações ou consórcios empresariais. Esta estratégia de agrupamento, presente na concepção do Pólo JK, deverá ser complementada com melhorias no espaço urbano, com a melhor articulação urbana deste pólo com as áreas residenciais circundantes e com a implantação de atividades comerciais, de serviços e equipamentos comunitários que atendam à população residente da área.

O projeto urbano para o Pólo JK, como espaço que comporta funções urbanas de menor porte, deve seguir as seguintes orientações:

a) para os recintos com grandes superfícies edificadas, são referências projetos internacionais de parques de negócios (Business Parks);

b) para áreas urbanas com ocupação lindeira à rodovia – BR-050 – onde se observam edificações de pequeno porte, são referências intervenções voltadas a melhor qualificação da paisagem, mediante intervenções nas construções e no espaço público.

## Pólo JK

- **ÁREAS COMPREENDIDAS:**  
Pólo JK, ADE Santa Maria, BR-040 (entre o futuro setor Meireles e o Pólo JK).
- **IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA:**
  - Articulação com o entorno;
  - Influência na base econômica do DF, mediante de criação de pólo de serviços no eixo sul.
- **DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO**
  - Objetivo: Estimular o desenvolvimento econômico da região.
  - Usos: centros comerciais e de distribuição, centro de apoio rodoviário, habitação, comércio e serviços de apoio.
  - Atividades âncora: plataforma logística.

## Pólo Capital Digital

A função de Brasília como capital federal oferece oportunidades ao fomento de atividades ligadas à tecnologia da informação e comunicação, dada a alta qualificação da mão-de-obra e a disponibilidade de infra-estrutura, além da centralidade de Brasília em termos político-administrativos. Brasília já é hoje sede de 5 das 10 maiores empresas do ramo tecnológico, e espera atrair mais de duas mil empresas com este novo pólo. O desenvolvimento e o aprimoramento das tecnologias de telecomunicações e processamento de informações trouxeram a possibilidade de que empresas de alta qualificação, ainda que operando em diferentes localidades, mantenham sedes no Distrito Federal, graças à possibilidade de transmissão remota de dados.

A principal característica dos parques tecnológicos ou científicos é a produção de conhecimento para empresas a partir de vínculos com universidades ou instituições de pesquisa. Em alguns casos será a empresa o principal gestor e em outros será a instituição de pesquisa. Isto indica que o projeto urbano pode seguir referências de *campi* universitários, mesclando às áreas de estacionamentos e edificações amplas áreas verdes. Os exemplos dos parques científicos no contexto internacional demonstram grande preocupação com o projeto urbano (localização, qualidade arquitetônica e urbanística) como fator de atração para os investimentos, visando ao desenvolvimento regional.

**FIGURA 61 - PÓLO JK**



### **Pólo de Agronegócios**

Planaltina funciona como centro de serviços, comércio e equipamentos comunitários para as áreas rurais produtivas da bacias dos rios Preto, São Bartolomeu e Maranhão. O reforço deste subcentro regional orienta a proposta

de criação de um pólo com impacto regional, que ofereça insumos ao produtor rural. A comunidade rural vem realizando demandas por um pólo desta natureza, próximo à área urbana. Se instalada no meio rural, tal área poderia comprometer a ambiência rural, dado seu poder de atração de outras atividades urbanas.

### **Pólo Capital Digital**

- **ÁREAS COMPREENDIDAS:**  
Parque Capital Digital
- **IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA:**
  - Potencial centralidade regional;
  - Influência na base econômica do DF.
- **DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO**
  - Objetivo: constituir novo pólo de ciência e tecnologia.
  - Usos: sedes empresariais, instituições de pesquisa, comércio de apoio.
  - Atividades âncora: pólo de informática.

Assim, é feita a opção pela implantação do Polo de Agronegócios em localização periférica ao núcleo urbano de Planaltina, no espaço de transição entre o meio urbano e o meio rural.

O projeto do Pólo de Agronegócios divide-se em dois trechos: Trecho Mestre D'armas e Trecho Arapoanga. O primeiro localiza-se no entroncamento entre as rodovias BR 020 e DF 230, e o segundo localiza-se no entroncamento entre as rodovias DF 030 e DF 345, a oeste do Setor Habitacional Arapoanga.

O Trecho Mestre D'armas destina-se às atividades de revenda e distribuição de máquinas de pequeno e grande portes e equipamentos destinados à agricultura; assim como áreas de

venda de sementes, adubos e insumos para o produtor rural.

O Trecho Arapoanga destina-se à áreas de depósito e armazenagem, o que implica a construção de grandes hangares, viveiros, estufas e/ou edificações que façam referência a estes usos. Possuirá amplas áreas verdes que caracterizem a área como um parque de negócios rurais, mas também um espaço que possa ser usufruído pela comunidade do Distrito Federal. Este trecho comportará ainda um centro de desenvolvimento de tecnologias agropecuárias.

#### **Pólo de Agronegócios**

##### ● ÁREAS COMPREENDIDAS:

Cidade das Máquinas e Implementos Agrícolas

##### ● IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA:

- Articulação da região nordeste;
- Geração de postos de trabalho;
- Influência na base econômica do DF.

##### ● DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO

- Objetivo: estimular o desenvolvimento econômico da região com serviços de apoio ao produtor rural e promover desenvolvimento de tecnologia para as atividades rurais e agroindústria.
- Usos: centro de apoio ao produtor rural; comércio e serviços; centro de produção tecnológica.
- Atividade âncora: Pólo varejista (maquinário e implementos agrícolas)

**FIGURA 62 - PÓLO CAPITAL DIGITAL**



## Eixo Interbairros

A construção da via Interbairros ligará as áreas de Samambaia, Taguatinga, Águas Claras, Park Way, Guará I e II, Setor de Indústria e Abastecimento Sul –SIA, Setor de Áreas Isoladas Sul - SAIS e Setor Policial – SPO ao Plano Piloto. A via surge como alternativa de articulação destas centralidades com o Plano Piloto, reduzindo o tempo de deslocamento e melhorando o fluxo de veículos na Estrada Parque Taguatinga – EPTG e Estrada Parque Núcleo Bandeirante - EPNB, além de permitir a integração entre espaços urbanos segregados, ora pela linha de alta tensão de Furnas e CEB, ora pela via do metrô de Brasília.

Na definição do desenho urbano da via, deve-se prevê-la com canteiro central, além de faixas exclusivas ou preferenciais para transporte coletivo, que atenderá a demanda interna e integrará, prioritariamente, as localidades na sua área de abrangência. Além destas características, deverá ser prevista ciclovias ao longo de toda a via interbairros, além de tratamento diferenciado para os predestes, de forma a melhor conciliar os fluxos peatonais entre as localidades.

A configuração do eixo Interbairros como via urbana consolida-se mediante a intensificação da ocupação do espaço lindeiro com a implantação de atividades comerciais, de serviços e habitação. Este adensamento às margens da via, numa faixa de aproximadamente 300 metros a partir do seu eixo, deve considerar as diferentes características

de ocupação urbana de cada trecho, implementando as seguintes ações:

### a) Trecho Samambaia - Taguatinga:

- configura-se como de via de trânsito local, respeitando as características morfológicas das áreas por onde cruza, qualificando o espaço urbano lindeiro e integrando projetos existentes com áreas urbanisticamente consolidadas

### b) Trecho Taguatinga:

- promover o adensamento de uso misto com o correto tratamento da interseção com a Estrada Parque do Contorno – EPCT.
- Promover a adequação da via com a a nova estação de integração de transporte público prevista junto à estação Taguatinga Sul.

### c) Trecho Águas Claras- Arniqueiras:

- a construção da via demanda por obras de infra-estrutura, dentre elas o aterro da linha de Furnas e CEB, de forma a promover o incentivo às empresas para a exploração de atividades de comércio e serviços;
- manter a tipologia edilícia equivalente à ocupação existente

em Águas Claras de alta densidade com ampliação da quantidade de edificações de uso misto;

- articulação com a ocupação urbana na região, complementando a infraestrutura existente;
- rever ocupação irregular às suas margens, prevendo, inclusive, retiradas em trechos de interesse do projeto.

### d) Trecho Park Way:

- estruturar a relação entre a paisagem urbana de baixa densidade com as características da via urbana Interbairros.
- qualificar a via e suas margens seguindo os princípios e condicionantes de projeto..

### e) Trecho Guará I e II:

- Integrar espacialmente o Guará I e Guará II, ampliando as condições de acessibilidade de pedestres e ciclistas;
- criar nova alternativa de saída para o fluxo de veículos, ampliando a acessibilidade com o Plano Piloto e reduzindo o fluxo de veículos na EPTG e EPGU
- promover o adensamento por meio da criação do Centro Metropolitano

do Guará, reduzindo e dependência do Plano Piloto e ampliando a oferta de empregos;

f) Trecho SAIS e EPIA:

- promover a interseção entre a Interbairros e a EPIA de modo a minimizar conflitos viários;
- criar áreas para implantação de usos diversos, tais como comércio e indústria, e se possível para residências, na região próxima ao Parque do Guará.

g) Trecho Setor Policial:

- rever usos lindeiros  via com a implantação de pólos comerciais e de serviços;
- analisar alternativa de traçado para ligação direta com a EPGU, na região próxima ao Zoológico de Brasília;
- prever integração da via com a Esto Asa Sul, promovendo uma articulação sustentável com o Parque das Aves, no final da Asa Sul.

**FIGURA 63 – VIA INTERBAIRROS**



Fonte: Google Earth 2006

#### **Eixo Interbairros**

##### ● ÁREAS COMPREENDIDAS:

Taguatinga, guas Claras, Parkway, Guará I e II, SIA, SAIS e SPO

##### ● IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA:

- Articulação entre as centralidades e Plano Piloto;
- Influência na base econmica do DF, mediante implantação de pólos de serviços no espaço lindeiro

##### ● DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO

- Objetivo: criar alternativa de acessibilidade da região Oeste com o Plano Piloto.

Usos: centros empresariais, atividades de comércio de bens e serviços associados à habitação.

Atividade ncora: comércio e serviços.

## MAPA 15 - ESTRATÉGIA DE DINAMIZAÇÃO

