

# NOTA Técnica

## EXPANSÃO DA LINHA 1 DO METRÔ-DF - DIAGNÓSTICO URBANO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA

Brasília-DF, dezembro de 2018

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Rodrigo Rollemberg**  
Governador

**Renato Santana**  
Vice-Governador

**SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO  
E GESTÃO DO DISTRITO FEDERAL - SEPLAG**  
**Renato Jorge Brown Ribeiro**  
Secretário

**COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL - CODEPLAN**  
**Lucio Remuzat Rennó Júnior**  
Presidente

**Martinho Bezerra de Paiva**  
Diretor Administrativo e Financeiro

**Bruno de Oliveira Cruz**  
Diretor de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas

**Ana Maria Nogales Vasconcelos**  
Diretora de Estudos e Políticas Sociais

**Aldo Paviani**  
Diretor de Estudos Urbanos e Ambientais

## **EQUIPE RESPONSÁVEL**

### **Diretoria de Estudos Urbanos e Ambientais - DEURA/Codeplan Gerência de Estudos Urbanos - GEURB/DEURA/Codeplan**

- Sérgio Ulisses Jatobá - Gerente
- Mônica Soares Velloso - Técnica

### Colaboração

#### **Gerência de Estudos Urbanos - GEURB/DEURA/Codeplan**

- Eliana Klarmann Porto - Arquiteta
- Maria Perpétua dos Santos - Apoio Técnico Administrativo
- Douglas Gasparini de Lima - Estagiário

---

#### **Revisão e copidesque**

Heloisa Faria Herdy

#### **Editoração Eletrônica**

Maurício Suda

# SUMÁRIO

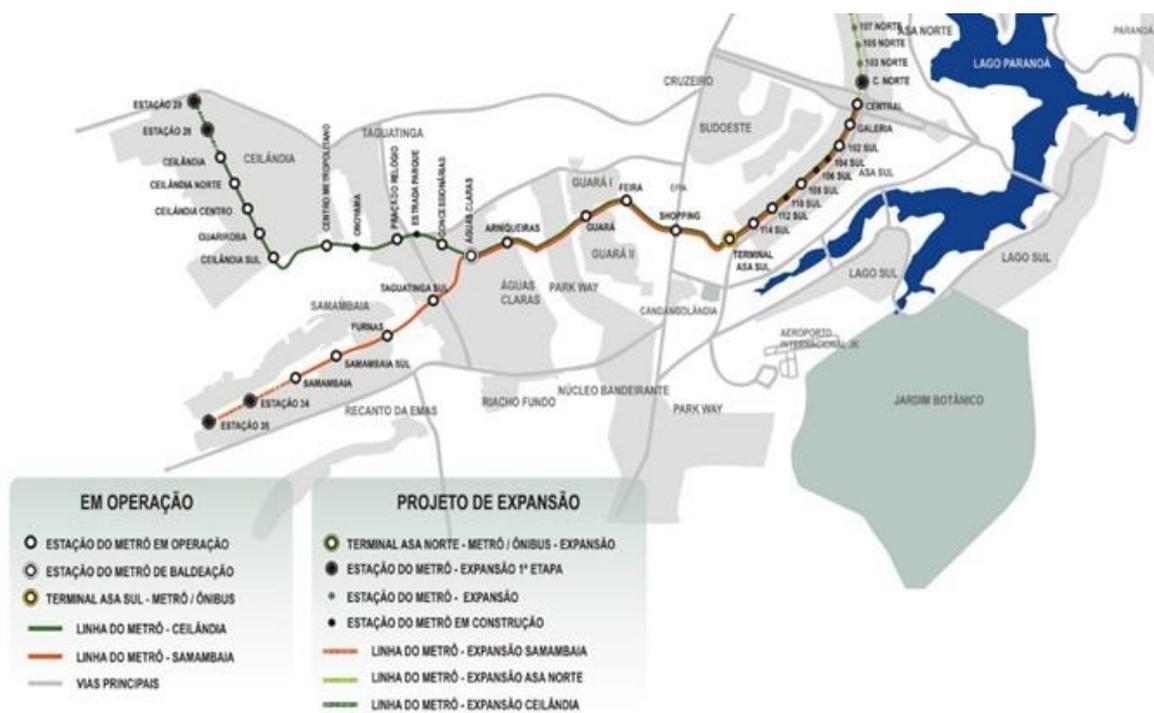
|  |    |
|--|----|
| 1. INTRODUÇÃO.....   | 5  |
| 2. OBJETIVO.....   | 6  |
| 3. VISÃO GERAL DA RA XII - SAMAMBAIA E SUA RELAÇÃO COM O METRÔ.....                  | 7  |
| 4. DESCRIÇÃO DOS NOVOS PARCELAMENTOS URBANOS EM SAMAMBAIA.....                       | 12 |
| 4.1. Descrição das Novas Áreas Habitacionais de Samambaia.....                       | 13 |
| 4.1.1. ADE Oeste.....  | 13 |
| 4.1.2. Quadras 100 ímpares.....  | 14 |
| 4.1.3. Subcentro Oeste.....  | 16 |
| 4.1.4. Subcentro Leste.....  | 18 |
| 4.2. Descrição das Novas Áreas Econômicas de Samambaia.....                          | 19 |
| 4.2.1. ADE Sul.....  | 20 |
| 4.2.2. Polo do Conhecimento.....   | 20 |
| 4.2.3. Polo Atacadista.....  | 21 |
| 5. CENTRO METROPOLITANO.....   | 23 |
| 6. ZONEAMENTO ECOLÓGICO ECONÔMICO DO DISTRITO FEDERAL.....                           | 24 |
| 6.1. Zona Ecológica-Econômica de Dinamização Produtiva<br>com Equidade (ZEEDPE)..... | 24 |
| 6.1.1. Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 da ZEEDPE.....                | 25 |
| 7. DADOS SOCIOECONÔMICOS DA RA XII - SAMAMBAIA.....                                  | 27 |
| 7.1. Histórico - PDAD 2015 Codeplan.....   | 27 |
| 7.2. Caracterização da População Urbana - PDAD 2015 Codeplan.....                    | 27 |
| 7.3. Características dos Domicílios - PDAD 2015 Codeplan.....                        | 28 |
| 8. CONCLUSÃO.....  | 29 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....  | 30 |
| ANEXOS.....  | 32 |

# 1. INTRODUÇÃO

A Linha 1 do Metrô, que liga a Zona Central de Brasília às cidades de Ceilândia e Samambaia, atende a cidade de Samambaia com três estações operacionais: Furnas, Samambaia Sul e Samambaia. Encontra-se em andamento o projeto de expansão desta linha (Figura 1), cuja infraestrutura irá contemplar mais 6,6 km de via e a construção de cinco novas estações, sendo 2,3 km em Ceilândia, com duas novas estações; 3,7 km em Samambaia, com duas novas estações; e 800 metros na Asa Norte, com a implantação da sua primeira estação localizada nas proximidades do Setor Comercial Norte.

A expansão do Metrô em Samambaia faz parte da 1ª etapa de obras, e suas futuras Estações 34 e 35 seguirão paralelas à linha de transmissão de Furnas até a altura do Subcentro Oeste. O projeto técnico da obra foi aprovado pela Caixa Econômica Federal e pelo Ministério das Cidades, e está orçada em R\$ 333,2 milhões, recursos assegurados no Orçamento Geral da União. Deste valor, R\$ 43,7 milhões farão parte da contrapartida do Governo de Brasília (Metrô, 2018).

Figura 1 - Metrô-DF (linha 1)



Fonte: Metrô-DF, 2018

## 2. OBJETIVO

O transporte ferroviário exerce um papel fundamental na estrutura urbana das cidades como indutor da ocupação urbana e estruturador de novos espaços, uma vez que o mesmo assume o papel de articulação e de integração do espaço público urbano (VASCONCELLOS, 2013). Sendo assim, sua implantação induz o adensamento e o desenvolvimento econômico da sua área de influência com o surgimento de polos de atividades que, por sua vez, estimulam a intensificação do valor do solo (LIMA NETO, 2006). De acordo com Gomes (2016), o metrô é, ao mesmo tempo, causa e consequência do desenvolvimento social, econômico e urbanístico que é capaz de imprimir nas cidades. Nesse sentido, entende-se que o metrô é um eixo de “funcionalidade urbana” em virtude do seu potencial de dinamização, bem como dos seus efeitos de transformação ou de indução que é capaz de instigar nas áreas de influência das estações (CASTRO, 2007).

O presente trabalho pretende mapear os novos parcelamentos urbanos a serem implantados em Samambaia (RA XII), estabelecendo uma relação com a expansão da Linha 1 do metrô na cidade com a concomitante construção das futuras Estações 34 e 35, além de apresentar um breve diagnóstico socioeconômico daquela área, de modo a subsidiar a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF) para a tomada de decisões acerca do planejamento estratégico na região.

### **3. VISÃO GERAL DA RA XII - SAMAMBAIA E SUA RELAÇÃO COM O METRÔ**

A Região Administrativa de Samambaia - RA XII está localizada na parte oeste do Distrito Federal e ocupa uma longa faixa por toda a extensão da rodovia federal BR-060, entre as RAs Ceilândia e Recanto das Emas.

Trata-se de uma cidade consolidada, porém com grandes extensões de áreas dispersas e ainda não ocupadas, que comprometem seu desempenho urbano. A cidade é segmentada no sentido longitudinal por uma rede elétrica de alta tensão (linha de transmissão de Furnas), que impõe restrições à ocupação urbana e, na prática, divide a área urbana em dois setores, ao norte e ao sul da rede elétrica (TERRACAP<sup>1</sup>, 2014).<sup>1</sup> A linha férrea do metrô, em superfície, também cria uma barreira física entre estes dois setores, que naturalmente será intensificada com a construção da extensão da Linha 1.

A principal e mais dinâmica área de comércio se localiza na entrada da cidade, enquanto as demais áreas comerciais encontram-se dispersas na malha urbana (TERRACAP<sup>1</sup>, 2014). Os conjuntos de quadras residenciais são formados basicamente por habitações unifamiliares, que contabilizam 89% dos domicílios (PDAD 2015/16).<sup>2</sup> No entanto, por outro lado, verifica-se uma crescente presença de edificações de habitação coletiva verticalizadas, principalmente nas áreas adjacentes às estações do metrô da cidade.

No que se refere ao planejamento de crescimento de Samambaia, a estratégia de oferta de áreas habitacionais da cidade segue o constante do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT, 2012), que tem como objetivo atender à demanda habitacional voltada a diferentes faixas de renda e visa, entre outros aspectos, localizar os novos empreendimentos próximos aos principais corredores de transporte. A maior parte de Samambaia está inserida na Zona Urbana Consolidada da Macrozona Urbana e alguns setores (ao leste e ao norte) estão inseridos na Zona Urbana de Expansão e Qualificação (Figura 2). Atendendo aos pressupostos, a cidade será contemplada com novas áreas habitacionais localizadas ao longo da expansão da Linha 1 do metrô a ser construída e próximas às futuras Estações 34 e 35.

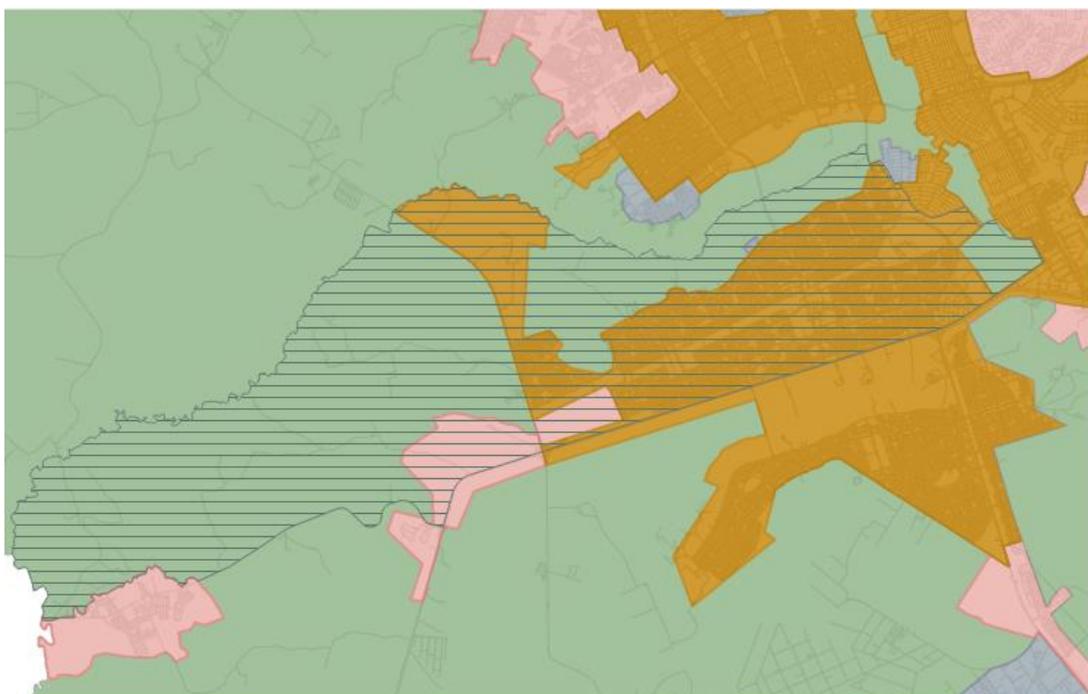
Em relação à implantação prioritária de novos projetos urbanísticos, o PDOT e o PDL de Samambaia estabeleceram sete novas áreas na cidade, sendo elas:

1. Área de Desenvolvimento Econômico - ADE Oeste;
2. Quadras 100 ímpares;
3. Subcentro Oeste;
4. Subcentro Leste;
5. ADE Sul;
6. Polo do Conhecimento e
7. Polo Atacadista ou Polo Logístico.

---

<sup>1</sup> Terracap - Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal.

<sup>2</sup> PDAD - Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios.

**Figura 2 - Zoneamento de Samambaia - PDOT****Legenda**

☐ Limite RA Samambaia

## Zoneamento

■ Zona Rural de Uso Controlado

■ Zona Urbana Consolidada

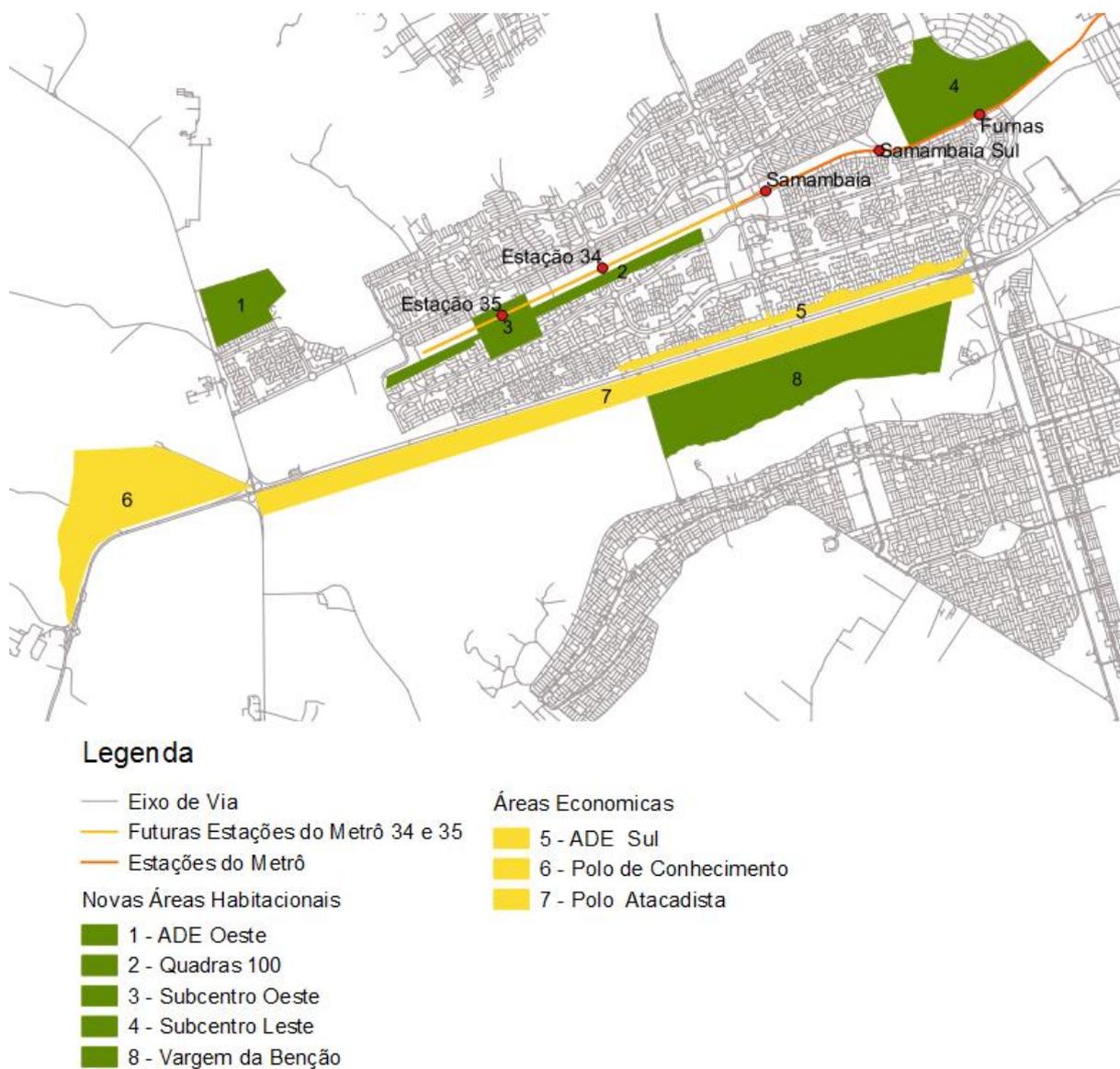
■ Zona Urbana de Expansão e Qualificação

■ Zona Urbana de Uso Controlado II

Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

A Figura 3 mostra os novos projetos urbanísticos de Samambaia, a Linha 1 do metrô e as estações existentes e futuras.

Encontram-se em fase de implantação os programas habitacionais governamentais “Morar Bem” e “Habita Brasília” em Samambaia. Pelos citados programas serão beneficiados candidatos inscritos junto à Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal (CODHAB/DF), bem como candidatos filiados a Associações ou Cooperativas Habitacionais credenciadas junto àquela Companhia.

**Figura 3** - Linha 1 do metrô em Samambaia com as três estações existentes e as duas novas estações

Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

A Figura 4 identifica as linhas de ônibus atuais e os pontos de parada em Samambaia em relação aos novos parcelamentos e às estações da Linha 1 do Metrô em Samambaia. A partir da imagem é possível verificar a possibilidade de integração ônibus x metrô para atendimento de toda a cidade.

**Figura 4** - Linhas de ônibus e pontos de parada em Samambaia

Fonte: GEOPORTAL, 2018

No que tange às ações de estruturação viária propostas para a cidade, o PDL de Samambaia (PDL de SAMAMBAIA, 2001) estabelece que estão baseadas na configuração do Anel de Atividades de Ceilândia-Taguatinga-Samambaia a ser viabilizado por meio da construção de uma rodovia de ligação entre os centros urbanos dessas cidades. Segundo o referido instrumento, esse anel viário deverá, entre outros aspectos, dar prioridade ao transporte coletivo com a criação de canaleta exclusiva para transporte coletivo ou de massa (TERRACAP<sup>2</sup>, 2014).

Esse corredor poderá ser integrado às estações do metrô (existentes e futuras) criando um ambiente favorável à integração modal. Além do futuro anel viário de ligação de Ceilândia-Taguatinga-Samambaia, que fomentará novas subcentralidades na região, a cidade atualmente é alimentada por rodovias de grande porte, tais como pela rodovia federal BR-060 (direção norte/sul) e pelas rodovias distritais DF-180 e DF-001 (direções leste/oeste). Além das rodovias citadas, a região é cortada pelas rodovias DF-459 e DF-280 e pelas vicinais VC-311, VC-331 e VC-337 (Figura 5).

**Figura 5 - Visão Geral do Sistema Rodoviário de Samambaia**

Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

Por fim, importante salientar que em 2008 o Metrô-DF e o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTRANS) definiram em conjunto parâmetros para a elaboração do projeto da expansão da Linha 1 do metrô em Samambaia, em concordância com o projeto urbanístico das Quadras 100 e do Subcentro Oeste em desenvolvimento pela então Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), atual Secretaria de Gestão do Território e Habitação (SEGETH). Em síntese, ficou estabelecido que a estação localizada no Subcentro Oeste seria concebida como um terminal de integração entre metrô e ônibus, com conexão em superfície e com usos diversificados (CONPLAN, 2017).

## 4. DESCRIÇÃO DOS NOVOS PARCELAMENTOS URBANOS EM SAMAMBAIA

A Tabela 1 apresenta uma descrição geral dos novos projetos urbanísticos de Samambaia previstos no PDOT e no PDL de Samambaia (Figura 6).

**Tabela 1 - Novas Áreas Habitacionais e Econômicas de Samambaia**

| Tipo de Área | Item | Descrição            | População Estimada |
|--------------|------|----------------------|--------------------|
| Habitacional | 1    | ADE Oeste            | 8.930              |
|              | 2    | Quadras 100 ímpares  | 5.470              |
|              | 3    | Subcentro Oeste      | 12.200             |
|              | 4    | Subcentro Leste      | 38.871             |
| Econômica    | 5    | ADE Sul              |                    |
|              | 6    | Polo do Conhecimento |                    |
|              | 7    | Polo Atacadista      |                    |

Fonte: GEOPORTAL, 2018

**Figura 6 - Novas Áreas Habitacionais e Novas Áreas Econômicas de Samambaia**



### Legenda

| Novas Áreas Habitacionais | Áreas Econômicas         |
|---------------------------|--------------------------|
| 1 - ADE Oeste             | 5 - ADE Sul              |
| 2 - Quadra 100            | 6 - Polo do Conhecimento |
| 3 - Subcentro Oeste       | 7 - Polo Atacadista      |
| 4 - Subcentro Leste       |                          |
| 8 - Vargem da Benção      |                          |

Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

## 4.1. Descrição das Novas Áreas Habitacionais de Samambaia

A Figura 7 apresenta uma visão geral das novas áreas habitacionais prioritárias de Samambaia.

**Figura 7 -** Novas Áreas Habitacionais de Samambaia



### Legenda

Novas Áreas Habitacionais

- 1 - ADE Oeste
- 2 - Quadra 100
- 3 - Subcentro Oeste
- 4 - Subcentro Leste
- 8 - Vargem da Benção

Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

### 4.1.1. ADE Oeste

De acordo com o PDOT, a ADE Oeste é definida como área especial de interesse social, correspondendo a Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), nos termos da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 do Estatuto da Cidade, voltada à formulação de programas de habitação social. A população prevista para área é de 8.930 habitantes, com uma densidade estimada de 151,35, o que segundo o PDOT é considerada área de alta densidade populacional (Figura 8).

**Figura 8 - ADE Oeste de Samambaia**

Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

Observa-se que apesar do PDOT ter estabelecido um padrão de ocupação para as Áreas Econômicas, nominadas de Áreas de Desenvolvimento Econômico (ADEs), Polos de Desenvolvimento Econômico e Polos Tecnológicos, criados para oferecer incentivo à instalação de atividades geradoras de trabalho e renda, no ano de 2009 grande parte delas já apresentava destinação desvirtuada, tendo sido ocupadas irregularmente por habitação, situação esta que se configurou na ADE Oeste de Samambaia.

Muitas dessas áreas não se instalaram por restrições ambientais ou por falta de vocação para a atividade a que estavam destinadas. O PDOT então, definiu como diretriz setorial para o desenvolvimento produtivo a adoção do uso misto para as ADEs, como forma de consolidação e potencialização do desenvolvimento econômico e melhoria da escala de aproveitamento da infraestrutura instalada e da relação entre oferta de empregos e moradia. Contudo, foram excepcionalizados os lotes destinados aos programas de estímulo ao emprego e renda do Governo do Distrito Federal. Os estudos relativos à Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal (LUOS/DF), ainda não aprovada, caminham na direção da consolidação do uso misto (residencial, comercial, industrial e serviços) para as Áreas de Desenvolvimento Econômico (ZEE<sup>1</sup>, 2017).

#### **4.1.2. Quadras 100 ímpares**

De acordo com o PDOT, as Quadras 100 ímpares de Samambaia são definidas como áreas especiais de interesse social, correspondendo a Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), nos termos da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 do Estatuto da Cidade, voltadas à formulação de programas de habitação social. A população prevista para área é de 5.470 habitantes, com uma densidade estimada de 123,98, o que segundo o PDOT é considerada área de média densidade populacional (Figura 9).

**Figura 9** - Quadras 100 ímpares de Samambaia

Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

As Quadras 100 ímpares foram propostas na faixa de terra ainda não ocupadas entre os limites da Linha 1 do metrô e os conjuntos residenciais consolidados. São compostas por 3 tipologias: lotes unifamiliares, vilas e prédios de habitação coletiva. Nas Figuras 10 e 11 apresenta-se uma noção da tipologia urbana da ocupação proposta pelo projeto (GEOPORTAL, 2018).

**Figura 10** - Quadras 100 ímpares - módulo e tipologias

Fonte: GEOPORTAL, 2018

**Figura 11** - Quadras 100 ímpares - futura estação 35 do Metrô



Fonte: GEOPORTAL, 2018

#### 4.1.3. Subcentro Oeste

Trata-se de área habitacional com população prevista de 12.200 habitantes, com uma densidade estimada de 304,54, o que segundo o PDOT é considerada área de alta densidade populacional (Figura 12).

**Figura 12** - Subcentro Oeste de Samambaia



Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

No local onde as Quadras 100 ímpares encontram o Subcentro Oeste e no entorno das estações do metrô, o projeto prevê a implantação de tipologias mais verticalizadas,

destinadas a acomodar áreas de comércio, serviços e demais atividades empresariais, que se beneficiariam da acessibilidade proporcionada pelo metrô (GEOPORTAL, 2018). O Subcentro Oeste acomodará a futura Estação 36 do metrô que irá funcionar como estação de integração com outros modais. A Vila Olímpica implantada na área é entendida como um grande parque urbano, devendo ser circundada de vegetação em seus limites. O lote destinado à Administração Regional define o caráter cívico do Subcentro Oeste, assim como o lote destinado ao CAIC. Os demais quarteirões devem ser destinados a serviços e comércio, mesclados às unidades residenciais nos pavimentos superiores. O Subcentro Oeste irá contemplar uma área central estruturada a partir de uma quadrícula ocupada por edifícios alinhados no térreo e sobreloja configurando avenidas urbanas. As avenidas terão ciclovias, calçadas com 3 metros de largura, áreas para plantio de árvores e estacionamentos. Nas Figuras 13, 14 e 15, a seguir, se pode ter uma noção da tipologia urbana da ocupação proposta pelo projeto (TERRACAP<sup>1</sup>, 2014 e CONPLAN, 2017).

**Figura 13** - Subcentro Oeste de Samambaia - Vista geral



Fonte: GEOPORTAL, 2018

**Figura 14** - Subcentro Oeste de Samambaia



Fonte: GEOPORTAL, 2018

**Figura 15** - Subcentro Oeste de Samambaia - Travessia

Fonte: GEOPORTAL, 2018

#### 4.1.4. Subcentro Leste

Trata-se de área habitacional com população prevista de 38.871 habitantes, com uma densidade estimada de 253,85, o que segundo o PDOT é considerada área de alta densidade populacional (Figura 16). A área destinada à implantação do Subcentro Leste está situada entre as Quadras Industriais de Samambaia e o Setor de Mansões Leste de Taguatinga.

**Figura 16** - Subcentro Leste de Samambaia

Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

O Subcentro Leste faz parte do Setor Furnas que está localizado entre Taguatinga e Samambaia, sendo que a poligonal incorpora o Complexo de Furnas e o Complexo da Boca

da Mata (ver Figura 7). A proposta da área mescla atividades com diferentes densidades justificadas pela presença do metrô e do futuro anel viário de ligação de Ceilândia-Taguatinga-Samambaia. Em todo eixo da via, incluindo o Subcentro Leste, estão previstos Equipamentos Públicos Comunitários (EPC), associados à localização de praças (TERRACAP<sup>1</sup>, 2014).

## 4.2. Descrição das Novas Áreas Econômicas de Samambaia

De acordo com o PDOT, as Áreas Econômicas são áreas onde deve ser incentivada a instalação de atividades geradoras de trabalho e renda por meio de programas governamentais de desenvolvimento econômico com o objetivo da oferta de empregos, qualificação urbana, articulação institucional e de formação de parcerias público-privadas. As Áreas Econômicas englobam Áreas de Desenvolvimento Econômico, os Polos de Desenvolvimento Econômico e os Polos Tecnológicos e outras instituídas por programas governamentais de desenvolvimento, sendo classificadas de acordo com o seu nível de consolidação.

Em relação aos novos parcelamentos, há em Samambaia Áreas Econômicas não consolidadas que correspondem às áreas parcialmente implantadas e que apresentam deficiências quanto a infraestrutura urbana, comércio e serviços, devendo ser adotadas ações que possibilitem sua consolidação e Áreas Econômicas a serem implantadas que correspondem às já definidas para instalação de atividades econômicas por meio de programas setoriais de desenvolvimento, devendo ser adotadas ações que possibilitem o seu desenvolvimento e implementação. A Figura 17 apresenta uma visão geral das novas Áreas Econômicas de Samambaia.

**Figura 17 - Novas Áreas Econômicas de Samambaia**



### Legenda

Áreas Econômicas

■ Áreas Econômicas não consolidadas

■ Áreas Econômicas a implantar

Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

#### 4.2.1. ADE Sul

Trata-se de Área Econômica não consolidada, de acordo com informações da SEGETH (GEOPORTAL, 2018) (Figura 18).

**Figura 18** - Novas Áreas Econômicas de Samambaia

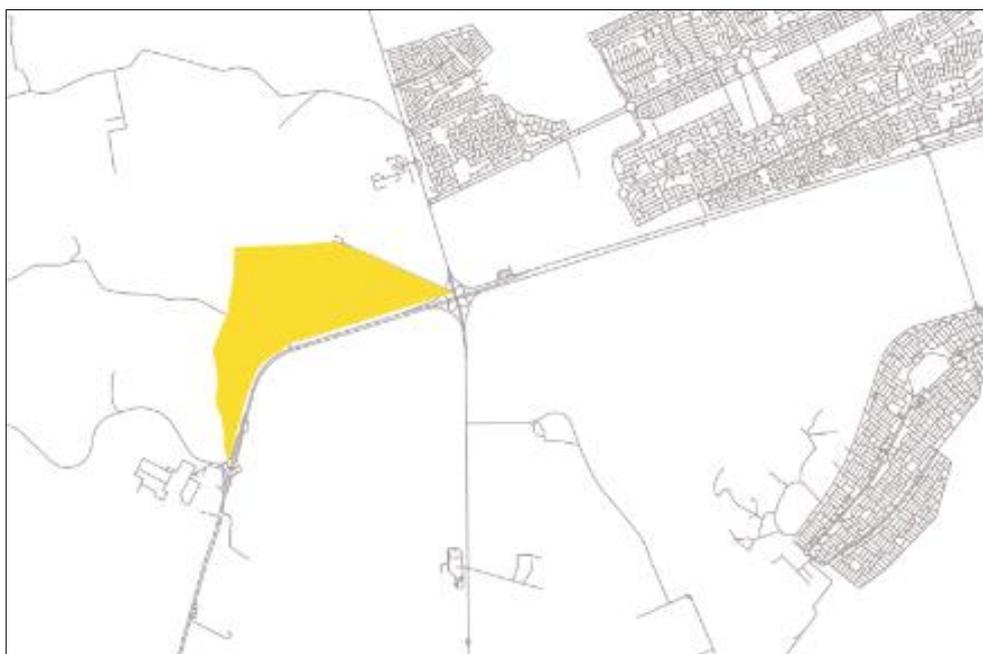


Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

#### 4.2.2. Polo do Conhecimento

Trata-se de Área Econômica a ser implantada, de acordo com informações da SEGETH (GEOPORTAL, 2018) (Figura 19).

**Figura 19** - Polo do Conhecimento



Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

### 4.2.3. Polo Atacadista

Trata-se de Área Econômica a implantar, de acordo com informações da SEGETH (GEOPORTAL, 2018) (Figura 20).

**Figura 20** - Polo Atacadista



Fonte: GEOPORTAL, 2018, com adaptações

O Polo Atacadista ou Polo Logístico encontra-se situado fora dos limites de Samambaia (na Região Administrativa do Recanto das Emas), do outro lado da rodovia BR-060. No entanto, considera-se que o empreendimento estará também sob a interferência da área urbana desta cidade. A implementação desse polo é necessária e importante para a região, principalmente por gerar emprego e renda aos moradores, além de facilitar a distribuição de produtos e reduzir o tráfego de veículos pesados no Distrito Federal. O projeto também tem como objetivo atender às demandas por área para comércio do tipo atacadista no Distrito Federal (TERRACAP<sup>1</sup>, 2014 e ZEE<sup>2</sup>, 2017).

De acordo com o PDOT a área encontra-se em Zona Urbana Consolidada, caracterizada por áreas predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, de baixa, média e alta densidade demográfica. A Tabela 2 apresenta a relação de unidades imobiliárias e áreas públicas que compõem o empreendimento, segundo o MDE 112/10 (TERRACAP<sup>1</sup>, 2014).

**Tabela 2** - Relação de unidades imobiliárias e áreas públicas que compõem o Polo Atacadista

| Destinação   | Lotes | Área  |                |
|--|-------|-------|----------------|
|  |       | %     | m <sup>2</sup> |
| Lotes Comércio e Prestação de Serviços                     | 08    | 0,40  | 10.416,00      |
| Lotes Comércio, Prestação de Serviços e Indústria.         | 120   | 38,23 | 997.988,86     |
| Lotes Institucional/Coletivo                               | 01    | 3,98  | 103.950,00     |
| Lote Posto de Abastecimento, Lavagem e Lubrificação (PLL). | 01    | 0,13  | 3.430,00       |
| Equipamento Público Comunitário (EPC)                      | 03    | 0,57  | 14.892,44      |
| Equipamento Público Urbano (EPU)                           | 01    | 0,18  | 4.797,70       |
| Parque Ecológico (EPC)                                     | 01    | 24,05 | 627.701,52     |
| Unidades imobiliárias                                      | 135   | 67,54 | 1.763.176,26   |
| Sistema Viário e circulação                                | -     | 23,48 | 612.852,80     |
| Espaços Livres de Uso Público                              | -     | 8,98  | 234.353,12     |
| Área Total do Projeto                                      | -     | 100,0 | 2.610.382,18   |
| Área Pública (Lei Federal 6.766/79) *                      | -     | 57,23 | 1.610.597,58   |

Fonte: TERRACAP<sup>1</sup>, 2014

## 5. CENTRO METROPOLITANO

Além das novas áreas habitacionais e de desenvolvimento econômico propostas na região de influência direta das novas estações do metrô, deve-se ressaltar a proposta do Centro Regional Metropolitano, contida no PDOT e localizado na confluência das RAs de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

No Centro Regional Metropolitano concentram-se o maior número das estratégias de dinamização do PDOT, divididas em três eixos viários: Eixo Taguatinga-D2, Eixo Ceilândia-D1 e Interbairros-D48. Além disso, da estratégia de estruturação viária do PDOT, identifica-se no eixo oeste/sudoeste, dois anéis de atividades interligados - o anel viário de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, e o de Atividades Samambaia - Recanto das Emas - Riacho Fundo II. A Estratégia de Estruturação Viária tem como objetivo principal promover tanto a articulação entre núcleos urbanos como a articulação das áreas residenciais dispersas com os núcleos urbanos próximos. Os Anéis de Atividades não devem ser compreendidos apenas como áreas de passagens e escoamento do fluxo viário, devendo ser estimulada em sua área limdeira a diversidade de usos, a partir da densidade de ocupação existente ou potencial.

As três RAs que compõem a área polarizada pelo Centro Regional Metropolitano possuem certo grau de homogeneidade, com indicadores próximos relativos à:

- Renda média domiciliar, se considerados os valores de 0 a 5 SM, destaca-se Taguatinga com 40,2%; Ceilândia com 69,0% e Samambaia com 72,1%;
- Escolaridade, se considerada a população com ensino superior completo, tem-se: Taguatinga com 21,7%; Ceilândia com 6,5% e Samambaia com 5,8%;
- Taxa de desemprego, variando de média a alta/média, sendo Taguatinga com 4,1%; Ceilândia com 4,0% e Samambaia com 3,7%;
- População que trabalha na própria RA: Taguatinga com 41,8%; Ceilândia 33,2% e Samambaia com 28,2%;
- Percentual de mulheres chefe de família: Taguatinga com 34,2%; Ceilândia 34,2% e Samambaia 31,1%. (ZEE<sup>2</sup>, 2017).

## **6. ZONEAMENTO ECOLÓGICO ECONÔMICO DO DISTRITO FEDERAL**

O Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) tem como objetivo viabilizar o desenvolvimento sustentável de uma região a partir da compatibilização do desenvolvimento socioeconômico com a conservação ambiental. Esta forma de gestão consiste na delimitação de zonas ambientais e atribuição de usos e atividades compatíveis segundo as características (potencialidades e restrições) de cada uma delas. O objetivo é o uso sustentável dos recursos naturais e o equilíbrio dos ecossistemas existentes. Desta forma, o ZEE deve se fundar numa análise detalhada e integrada da região, considerando os impactos decorrentes da ação humana e a capacidade de suporte do meio ambiente.

No Distrito Federal, desde os primeiros planos de ordenamento territorial, o eixo oeste vem se consolidando como zona urbana e eixo prioritário de expansão. O PDOT 1997 indicava o eixo oeste/sudoeste (Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Guará, Núcleo, Riacho Fundo, Gama, Santa Maria e Recanto das Emas) como aquele que deveria ser priorizado para ocupação urbana no DF e apontava a necessidade de estimular a consolidação de um centro regional, que articulasse as atividades na confluência das cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, o que foi reforçado nos PDLs dessas cidades. Essas tendências foram reafirmadas no PDOT 2009 (ZEE<sup>1</sup>, 2017).

A Estratégia de Dinamização de Espaços Urbanos está voltada à configuração de novas centralidades que promovam o desenvolvimento urbano, econômico e social e induzam o crescimento local e regional. A estratégia 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 (ZEE<sup>1</sup>, 2017).

O ZEE também ressalta que qualquer proposta de desenvolvimento produtivo para esta área deve considerar o potencial de transformação social da dinâmica econômica em espaços vulneráveis, reduzindo a desigualdade socioeconômica da população, promovendo a requalificação das áreas centrais dessas cidades e a inserção de atividades econômicas nas áreas não parceladas onde há infraestrutura e dar preferência às atividades com baixo potencial poluidor e baixo consumo de recursos ambientais. (ZEE<sup>1</sup>, 2017).

A região abrangida pela área de influência das novas estações do metrô está situada, de acordo com o zoneamento proposto pelo ZEEPE, a ZEEDPE2. A seguir apresenta-se uma breve descrição das características dessa Zona (ZEE<sup>1</sup>, 2017 e ZEE<sup>2</sup>, 2017).

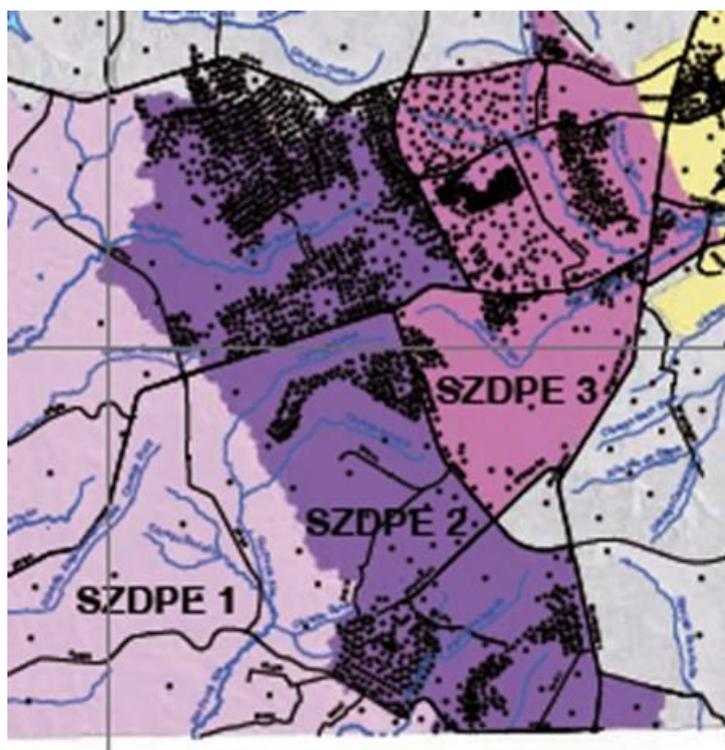
### **6.1. Zona Ecológica-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade (ZEEDPE)**

No ZEE do Distrito Federal, a vocação da Zona Ecológica-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade (ZEEDPE) é a de diversificar a economia e a base produtiva da totalidade do território visando à geração de emprego e renda, promovendo a inclusão produtiva da população e a redução das desigualdades socioeconômicas (ZEE<sup>1</sup>, 2017).

### 6.1.1. Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 da ZEEDPE

Inserida na ZEEDPE encontra-se a Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 (SZDPE2). Grande parte de Samambaia está inserida nesta subzona (Figura 21), destinada à integração de núcleos urbanos no eixo sudoeste - sul do Distrito Federal com consolidação de novas centralidades urbanas, asseguradas atividades produtivas, e infraestrutura de transporte público coletivo de alta capacidade (ZEE<sup>1</sup>, 2017).

Figura 21 - SZDPE2



Fonte: ZEE<sup>2</sup>, 2017

Esta subzona apresenta as seguintes diretrizes:

- Assegurar a dinamização econômica de atividades produtivas de natureza N3, com a instituição de programas que promovam a capacitação e qualificação profissional visando reduzir os níveis de vulnerabilidade social;
- Garantir a multifuncionalidade na oferta de lotes urbanos e a existência de lotes institucionais para qualificação e expansão do sistema de mobilidade, propiciando a formação de núcleos urbanos compactos, nos quais se articulam as atividades produtivas de naturezas N1, N2, N3 e N4;
- Assegurar a requalificação urbana, particularmente das áreas centrais dos núcleos urbanos, e a inserção de atividades produtivas com baixo potencial poluidor e baixo consumo de recursos naturais, com vistas ao desenvolvimento de núcleos urbanos compactos.

Para fins de diversificação da economia, o ZEE-DF propõe a seguinte classificação de naturezas de atividades produtivas: N1 - atividades que promovam a economia da conservação; N2 - setor primário da economia, respeitada a legislação de uso e ocupação do solo e a capacidade de suporte ecológica do território; N3 - pequeno porte da economia não segregadas dos demais usos e respeitada a legislação de uso e ocupação do solo e a capacidade de suporte ecológica do território; N4 - setores terciário e secundário da economia nas extremidades da malha urbana e contíguas às rodovias, respeitada a legislação de uso e

ocupação do solo além da capacidade de suporte ecológica do território e N5 - setor secundário da economia, na forma de polos ou distritos, podendo demandar a implantação de infraestrutura, respeitada a legislação de uso e ocupação do solo e a capacidade de suporte ecológico do território (ZEE<sup>1</sup>, 2017).

## **7. DADOS SOCIOECONÔMICOS DA RA XII - SAMAMBAIA**

### **7.1. Histórico - PDAD 2015 Codeplan**

O surgimento da Região Administrativa de Samambaia resultou das diretrizes adotadas no Plano Estrutural de Organização Territorial (PEOT), elaborado em 1978, que determinava vetores de ampliação das áreas urbanas em decorrência do rápido crescimento populacional do DF e da conseqüente demanda habitacional. Em 1981, elaborou-se o estudo preliminar - Projeto Samambaia, implementado oficialmente em 1982.

Em 1988 foram construídas 3.381 casas destinadas às famílias de baixa renda pela Sociedade Habitacional de Interesse Social (SHIS) e financiadas pelo Banco Nacional. No período de 1989 a 1992, a localidade foi ocupada por um grande contingente populacional oriundo de invasões, cortiços e inquilinos de fundo de quintal, em conseqüência do grande fluxo migratório, à época. O Governo do Distrito Federal agregou essa população sob o "Sistema Concessão de Uso" em lotes ainda não urbanizados.

Em 25 de outubro de 1989 a cidade de Samambaia foi criada por meio da Lei nº 49/89, que a definiu como RA XII. O local escolhido para sua implantação pertencia ao Núcleo Rural de Taguatinga, formado por um conjunto de chácaras, que começou a ser desapropriado para permitir sua expansão. O nome da RA originou-se da associação ao nome do córrego que corta a região, cuja nascente se encontra logo abaixo das quadras residenciais 127 e 327 onde eram encontradas a planta "samambaia".

Nos anos 2000, sobretudo na metade da primeira década, o mercado imobiliário privado passou a investir na verticalização de áreas ainda não ocupadas. Na cidade existem inúmeros projeções financiadas por programas de moradia da Caixa Econômica Federal, o que impulsionou a valorização das terras (TERRACAP<sup>2</sup>, 2014).

Acredita-se que a presença do metrô e a proximidade das RAs Taguatinga e Águas Claras favoreçam o interesse de pessoas em adquirir imóveis na cidade. Entretanto, há necessidade de suprir na região carências reais envolvendo lazer, cultura, melhoria dos serviços oferecidos e dinamização da econômica com vistas a gerar mais empregos.

### **7.2. Caracterização da População Urbana - PDAD 2015 Codeplan**

A população urbana estimada de Samambaia é de 254.439 habitantes, segundo a PDAD 2015, e apresentou uma Taxa Média Geométrica de Crescimento Anual de 5,56% em relação ao ano de 2013, superior ao do próprio DF que no mesmo período apresentou um crescimento de 2,13%. A maioria da população (51,13%) é constituída por pessoas do sexo feminino. Samambaia é uma das cidades com maior índice de crescimento demográfico na região. Ceilândia e Taguatinga foram as cidades que mais contribuíram para o seu crescimento, sendo que dos 55,58% habitantes que migraram de outras RAs, 40,53% vieram de Ceilândia e 29,87% vieram de Taguatinga. O adensamento urbano próximo às estações do metrô é perceptível, com a crescente verticalização das construções de prédios residenciais.

Samambaia é uma cidade majoritariamente jovem. Do total de habitantes, 48,75% estão na faixa etária de 25 a 59 anos; 10,53%, na faixa de 19 a 24 anos; e os idosos representam 11,46% da população.

A renda domiciliar média é de 4,27 salários mínimos e a renda per capita é de 1,16 salários mínimos. Na RA, em apenas 0,67% dos domicílios foram encontrados moradores que vivem com rendimentos acima de 20 salários mínimos. Por outro lado, vivendo com até um salário mínimo, foram encontrados 10,35% dos domicílios.

Quanto ao nível de escolaridade, a população concentra-se na categoria dos que têm ensino fundamental incompleto. Entre a população que estuda, 68,73% frequenta escolas na própria região; 16,07% em Taguatinga e 6,87% no Plano Piloto. As demais localidades de estudo são pouco relevantes individualmente.

No tocante à ocupação, 49,89% têm atividades remuneradas, enquanto 17,20% são estudantes e 7,58% encontram-se desempregados. Em relação à ocupação remunerada, o setor que mais se destacou na RA foi o Comércio, com 31,55%, seguido por Serviços Gerais com 29,70% e Administração Pública com 11,17%. A Construção Civil representa apenas 6,62%.

Entre a população ocupada, 30,87% trabalha na própria RA; 29,56% no Plano Piloto; 9,23% em Taguatinga e 8,20% em outros locais. Nota-se que, apesar do maior percentual de deslocamentos para o trabalho ser para o Plano Piloto, há um número importante de trabalhadores empregados em regiões próximas a esta cidade, que é fator positivo para a população de Samambaia, uma vez que o tempo entre casa-trabalho é menor.

Do total dos moradores, 46,86% utilizam ônibus para irem ao trabalho; seguidos dos 24,47% o próprio veículo e 8,06% o metrô. Foram contabilizados 9,17% de deslocamentos a pé.

No quesito saúde, o perfil de deslocamento mostra que 55,85% utiliza o hospital de Samambaia; 23,27% utilizam hospitais em Taguatinga e apenas 3,46% se deslocam para o Plano Piloto. Em relação aos postos de saúde, 80,62% da população os utilizam na própria cidade.

Os dados apresentados acima demonstram que apesar de muitas atividades serem exercidas na própria RA, o Plano Piloto e Taguatinga são importantes locais de destino de viagens. Investimentos na dinâmica interna da cidade contribuiria para reduzir ainda mais os deslocamentos para fora desta Região Administrativa.

### **7.3. Características dos Domicílios - PDAD 2015 Codeplan**

A PDAD 2015 contabilizou um total de 68.565 domicílios urbanos em Samambaia, predominando as construções permanentes e do tipo horizontal: Destas, 89,29% dos domicílios são casas e 9,71%, apartamentos. Ruas asfaltadas, iluminação pública, calçadas, meios-fios e rede de águas pluviais estão presentes na quase totalidade dos domicílios, assim como o abastecimento de água pela rede geral e com fornecimento de energia elétrica.

Quanto à condição de ocupação, 70,55% dos domicílios são próprios. Os alugados representam 23,99% e os cedidos representam um pouco mais de 5%.

Na RA, 62,95% dos residentes possuem automóvel. Os carros de ano de fabricação de 2000 em diante são encontrados em 26,00% dos domicílios. Os mais antigos, fabricados até 1999, estão presentes em 10,72% das residências. A bicicleta é o segundo veículo com maior participação com 25,67%, seguido pela motocicleta com 8,15%.

## 8. CONCLUSÃO

O presente documento procurou apresentar um diagnóstico resumido dos principais projetos urbanísticos previstos na região de influência direta das novas estações do Metrô, complementado com informações socioeconômicas gerais da Região Administrativa de Samambaia - RA XII.

Samambaia compõem com Taguatinga e Ceilândia, o conjunto das RAs mais populosas e dinâmicas no aspecto urbano e econômico do DF. Esta região, polarizada por Taguatinga, caracteriza-se como um subcentro urbano, concentrando 32,5% de toda a população do DF e oferecendo emprego para 17,96% da população ocupada, de acordo com a PDAD 2015/16. Criada em 1989, é a mais nova dessas três RAs e já detém 8,9% da população do Distrito Federal.

A extensão da Linha 1 do metrô com a implantação das novas Estações 34 e 35, em consonância com as premissas do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), na tradução do termo original em inglês "*Transit Oriented Development*"), propiciará um maior dinamismo urbano à Samambaia, reforçando as tendências já existentes.

Ciente do poder dinamizador do metrô, o PDOT propôs para as áreas de influência direta da Linha 1 os novos projetos urbanísticos habitacionais e de desenvolvimento econômico descritos e ilustrados neste documento: **i)** Quadras 100 ímpares, **ii)** Subcentro Oeste, **iii)** Subcentro Leste, **iv)** Área de Desenvolvimento Econômico - ADE Oeste, **v)** Polo Logístico, **vi)** Polo do Conhecimento e **vii)** ADE Sul.

A implantação das novas Estações 34 e 35 do metrô criarão as condições de acessibilidade necessárias para a implantação desses projetos ao mesmo tempo em as novas áreas urbanas propiciarão o adensamento urbano e o movimento de passageiros que darão viabilidade econômico-financeira para a operação das novas estações em uma cadeia de retroalimentação dos empreendimentos urbanos e de transporte de massa.

Espera-se, portanto, a criação de um círculo virtuoso de dinamização urbana e econômica que produzirá reflexos na melhoria da qualidade urbana de Samambaia, maior funcionalidade e aproveitamento das áreas não ocupadas e valorização imobiliária do patrimônio público. Possíveis efeitos indesejáveis de gentrificação podem ser amenizados com a implantação de projetos de habitação social na área de influência das estações.

Destaca-se que a implantação da Estação 34 no Subcentro Oeste propiciará a criação de terminal de integração entre metrô e ônibus, com conexão em superfície. Como um nó de transportes, o terminal poderá ser um embrião de um polo de atividades multifuncionais, reforçando princípios do DOTS como mescla de usos residenciais, comerciais e serviços, adensamento e compactação urbana, criação de redes densas e conectadas, estímulo aos deslocamentos não motorizados, a pé e por bicicleta e incentivo a um maior uso dos transportes coletivos com redução do transporte individual.

A mobilidade urbana, como um todo, deverá ser beneficiada com a possibilidade de integração entre os modais e a configuração do Anel de Atividades de Ceilândia-Taguatinga-Samambaia e ainda do Anel de Atividades Samambaia - Recanto das Emas - Riacho Fundo II. A integração com a futura via Interbairros também será possível. Nas áreas lindeiras dos Anéis de Atividades espera-se também dinamização urbana com maior densidade e diversificação de usos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA BRASÍLIA. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2017/01/17/aterro-sanitario-de-brasilia-comeca-a-funcionar/>. Acessado em março de 2018.

CASTRO, M. B. de. **O Bonde na Cidade**. Transportes públicos e desenvolvimento urbano. São Paulo: AnnaBlume, 2007.

CODEPLAN - Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Secretaria de Estado de Planejamento - **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - Samambaia - PDAD 2015/2016**. Brasília, 2015.

CONPLAN. Relatório do Processo nº 260.048.038/2006, de 04 de agosto de 2017.

MCidades - MINISTÉRIO DAS CIDADES. PLANMOB: **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. SeMob, 2007.

ECYCLE. Disponível em: <https://www.ecycle.com.br/component/content/article/69-energia/2890-o-que-e-energia-solar-como-funciona-radiacao-solar-painel-residencial-fotovoltaica-csp-heliotermica-nuclear-eolica-biomassa-desvantagens-vantagens-eletricidade.html>. Acessado em março de 2018.

GEOPORTAL. Disponível em: <https://www.geoportal.segeth.df.gov.br/mapa/>. Acessado em março de 2018.

GOMES, F. S. **Áreas de influência das estações de metrô como foco irradiador na formação de subcentros**. Tese de doutorado (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, 2016.

INDÚSTRIA HOJE. Disponível em: <https://www.industriahoje.com.br/4-fabricantes-de-paineis-fotovoltaicos-no-brasil>. Acessado em março de 2018.

LIMA NETO, V. C. **Uma metodologia para estimar a mais-valia Imobiliária decorrente de intervenções em infraestrutura de transporte público**. Dissertação (Mestrado em Transportes). Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

METRÔ-DF - Companhia do Metropolitano do Distrito Federal. Disponível em: <http://www.metro.df.gov.br/>. Acessado em março de 2018.

\_\_\_\_\_. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal**. Lei complementar nº 803, de 25 de abril de 2009.

\_\_\_\_\_. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal**. Lei complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012.

\_\_\_\_\_. **Plano Diretor Local de Samambaia**. Lei complementar nº 370, de 02 de março de 2001.

TERRACAP<sup>1</sup> - Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal. **Relatório de impactos nos sistemas de transporte trânsito - RISTT - Produto 3 - Volume I**, 2014.

TERRACAP<sup>2</sup> - Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal. **Relatório de impactos nos sistemas de transporte trânsito - RISTT - Produto 4 - Volume I**, 2014.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013.

ZEE<sup>1</sup> - Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal. **Revista Participação Popular**, 2017.

ZEE<sup>2</sup> - Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal. **Caderno Técnico - Pré-zoneamento - alternativas locacionais**, 2017.

## ANEXOS

### ANEXO I - LEGISLAÇÃO PERTINENTE AO TEMA

#### 1. Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012 - Plano Diretor de ordenamento Territorial - PDOT

A seguir serão apresentados alguns artigos do PDOT (com adaptações) que tratam do assunto em questão.

**Art 73.** Na Zona Urbana Consolidada, devem ser desenvolvidas as potencialidades dos núcleos urbanos, incrementando-se a dinâmica interna e melhorando-se sua integração com áreas vizinhas, respeitadas as seguintes diretrizes:

I - Promover o uso diversificado, de forma a otimizar o transporte público e a oferta de empregos;

II - Otimizar a utilização da infraestrutura urbana e dos equipamentos públicos;

III - manter as características atuais das Quadras 1 a 5 do SMPW mediante a manutenção de sua paisagem urbana e dos seus parâmetros de ocupação, notadamente a sua densidade demográfica atual.

**Art. 74.** A Zona Urbana de Expansão e Qualificação é composta por áreas propensas à ocupação urbana, predominantemente habitacional, e que possuem relação direta com áreas já implantadas, com densidades demográficas indicadas no Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, sendo também integrada por assentamentos informais que necessitam de intervenções visando a sua qualificação.

**Art. 106.** A estratégia de dinamização está voltada à configuração de novas centralidades, promovendo o desenvolvimento urbano, econômico e social e a indução do crescimento local e regional, mediante a diversificação do uso do solo, a implantação de centros de trabalho e renda e a melhoria dos padrões de mobilidade e acessibilidade, observada a capacidade de suporte socioeconômica e ambiental do território.

§ 1º A dinamização deverá ser promovida por intervenções prioritárias nas Áreas de Dinamização, indicadas no Anexo II, Mapa 3, Tabela 3C, desta Lei Complementar.

§ 2º As Áreas de Dinamização foram estruturadas com base no conceito de polos urbanos, abarcando áreas em que se aglomeram atividades urbanas, e de eixos, abrangendo áreas de intervenção situadas ao longo dos grandes corredores de circulação da produção e dos fluxos.

§ 3º As Áreas de Dinamização foram delimitadas em espaços onde estão estabelecidas ou pretendem-se estabelecer atividades econômicas e fluxos regionais e metropolitanos com importância estratégica para o Distrito Federal.

§ 4º As Áreas de Dinamização exigem tratamento urbanístico específico, condicionado aos objetivos estratégicos a serem alcançados e às suas peculiaridades no que se refere às características locais, às formas de ocupação do solo e aos valores ambientais e culturais do território.

**Art. 109.** A estratégia de dinamização, conforme indicado no Anexo II, Mapa 3, Tabela 3C, desta Lei Complementar, deverá ser adotada prioritariamente nas seguintes áreas:

IV - Eixo Interbairros, compreendendo as áreas lindeiras à via Interbairros;

**Art. 115.** A estratégia de estruturação viária, respeitadas as condicionantes ambientais, conforme indicado no Anexo II, Mapa 3, desta Lei Complementar, deverá ser adotada:

I - Na configuração do Anel de Atividades de Ceilândia-Taguatinga-Samambaia;

**Art. 138.** A estratégia de implantação de Polos Multifuncionais tem o objetivo de fomentar o desenvolvimento de subcentralidades no território vinculadas à acessibilidade decorrente da Rede Estrutural de Transporte Coletivo.

§ 1º Os Polos Multifuncionais serão implantados em um raio de 600m (seiscentos metros) dos terminais de integração da Rede Estrutural de Transporte Coletivo, conforme indicado no Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3B, desta Lei Complementar.

§ 2º Os Polos Multifuncionais deverão abrigar espaços para oferta de emprego, comércio e serviços, lazer, esporte, cultura e moradia para diferentes faixas de renda.

§ 3º A implantação dos Polos Multifuncionais está condicionada à implantação prévia da Rede Estrutural de Transporte Coletivo.

## **2. Lei Complementar nº 370, de 02 de março de 2001 - Plano Diretor Local - PDL de Samambaia**

A seguir serão apresentados alguns artigos do PDL de Samambaia (com adaptações) que tratam do assunto em questão.

**Art. 9º** As categorias de Área Especial de Proteção existentes na zona urbana de Samambaia são:

- I - Parcela da Área Rural Remanescente - ARR Taguatinga
- II - Área Rural Remanescente - ARR Vereda

**Art. 10.** As Áreas Rurais Remanescentes são aquelas destinadas a abrigar usos compatíveis com a dinâmica rural, resguardados os usos agropecuário e agroindustrial, visando à preservação dos recursos naturais existentes.

**Art. 13.** Fica constituído o Corredor de Atividades, por meio da criação de um anel viário de ligação entre os centros urbanos de Samambaia, Taguatinga e Ceilândia, e da alteração do uso do solo, prolongando as características de centralidade ao longo de seu percurso.

§ 1º O Corredor de Atividades será objeto de projeto urbanístico especial e atenderá às seguintes diretrizes:

- I - uso e ocupação do solo diferenciados para os lotes lindeiros
- II - Atribuição de prioridade ao transporte coletivo, com a criação de canaleta exclusiva para transporte coletivo ou de massa
- III - intervenção viária e paisagística, com previsão de alocação de mobiliário urbano, travessias seguras e outros elementos que facilitem a circulação e o bem-estar do pedestre e, em especial, da pessoa portadora de necessidades especiais

§ 2º O anel viário será composto, em Samambaia, pelas seguintes vias:

- I - Avenida Central e seu prolongamento até a Avenida N-3 de Ceilândia
- II - 1ª Avenida Sul, partindo do Centro Urbano até a Avenida Leste
- III - trecho da Avenida Leste
- IV - Via de ligação entre a Avenida Leste de Samambaia e o Setor QSE de Taguatinga

**Art. 14.** Ficam estabelecidas, consoante os artigos 50 a 54 e 85 a 89 desta Lei Complementar, as seguintes áreas de uso urbano na zona urbana da Região Administrativa de Samambaia - RA XII, que serão objeto de projetos urbanísticos especiais:

- I - Área de Desenvolvimento Econômico - ADE Oeste
- II - Subcentro Leste
- III - Área Perimetral Verde
- IV - Faixa Central de Integração

**Art. 15.** A ADE Oeste localiza-se à margem direita da DF-180, ao norte das Quadras 629, 631 e 633, conforme a poligonal constante do anexo VII.

§ 1º As Áreas de Desenvolvimento Econômico são aquelas de fácil acesso rodoviário, nas quais tem prioridade a implantação de atividades econômicas, inclusive as de alta incomodidade.

**Art. 29.** Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes de intervenção para o metrô:

I - serão reservadas faixas de domínio para expansão do transporte de massa nos seguintes trechos:

- a) atravessando o Setor de Mansões Sudeste, em direção à Região Administrativa do Gama - RA II
- b) no sentido leste-oeste da Região Administrativa, dando continuidade à linha atual do metrô

II - a expansão do metrô no sentido oeste da Região Administrativa deverá ocorrer na forma de trincheira.

**Art. 94.** Serão criados lotes para terminais de integração ônibus-metrô junto às estações 31 - Furnas e 33 - Centro Urbano, e à futura estação 35, no Subcentro Oeste.

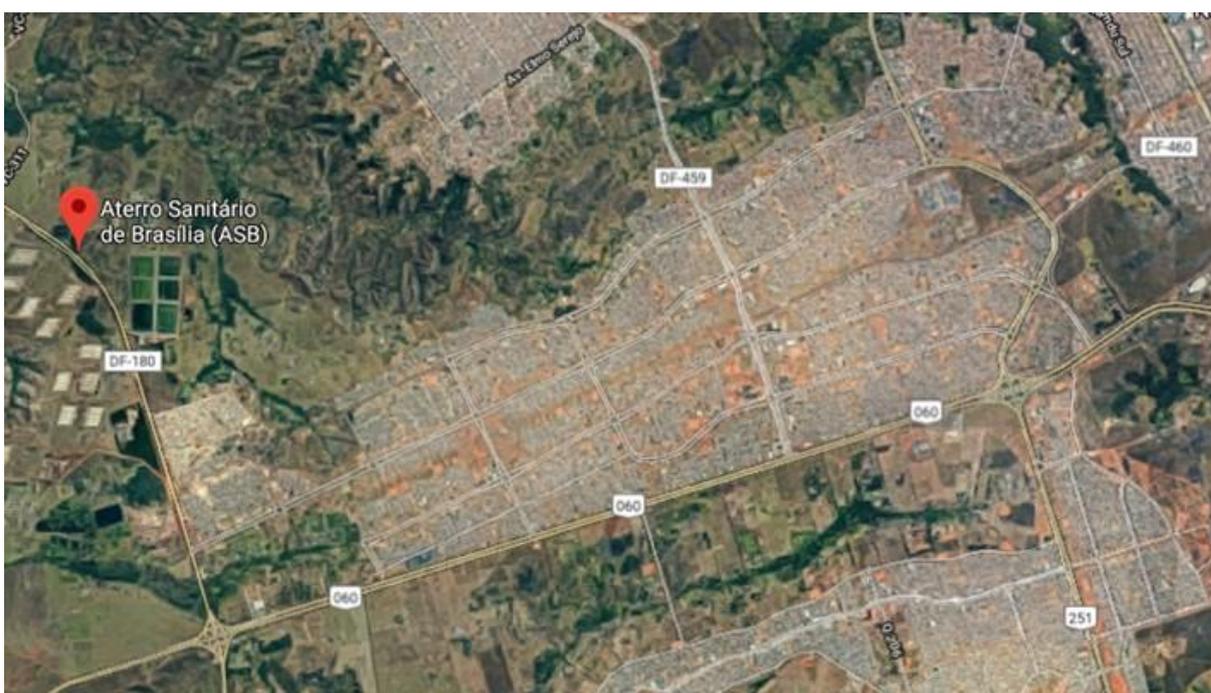
**Art. 95.** Serão criadas as Estações de Metrô 34, nas Quadras 100 ímpares, e 35, no Subcentro Oeste.

**ANEXO II - ATERRO SANITÁRIO DE BRASÍLIA – ATERRO DE SAMAMBAIA**

O Aterro Sanitário de Brasília localizado em Samambaia entrou em operação em janeiro de 2017, com uma área de 760 mil m<sup>2</sup>, dos quais 320 mil são destinados a receber rejeitos. Por enquanto, será depositado no local aproximadamente um terço da produção diária de lixo do DF, pois somente o lixo domiciliar será encaminhado para ser aterrado, o que diminui o volume de rejeitos enviados ao local. A entrada da operação do aterro causou baixo impacto no trânsito da região oeste do Distrito Federal, pois não houve acréscimo da frota que transita dentro dos núcleos urbanos perto da futura área de armazenamento de rejeitos, ou seja, Samambaia e Ceilândia. Nessas regiões administrativas continuarão a circular apenas os veículos responsáveis pelo recolhimento do lixo local (AGÊNCIA BRASÍLIA, 2018).

De qualquer forma, para atenuar o dano causado pelo tráfego de caminhões, o governo construiu uma rotatória nas proximidades do empreendimento com o objetivo de facilitar o fluxo de entrada e saída dos veículos pesados e reduzir o risco de acidentes.

Apesar de não estar localizada nas adjacências do metrô, esta obra modifica as relações de desenvolvimento econômico na região e deve ser considerada em um estudo mais amplo sobre a expansão daquele modal em Samambaia.

**Aterro Sanitário de Brasília**

Fonte: Google Earth

### **ANEXO III - ENERGIA SOLAR FOTOVOLTAICA**

Energia solar fotovoltaica é a energia produzida por meio do efeito fotovoltaico, que é o processo que permite transformar luz solar diretamente em energia elétrica. Esse efeito ocorre nas células solares de silício que compõem os módulos fotovoltaicos. O índice de radiação solar do Brasil é um dos mais altos do mundo, em média 35% superior ao da Alemanha, país com maior utilização de energia solar fotovoltaica (ECYCLE, 2018).

O número de instalações de usinas de geração de energia solar, eólica e fotovoltaica cresceu consideravelmente nos últimos anos. No entanto, esse crescimento pouco tem representado na classe industrial, sendo a maioria das instalações provenientes do consumidor residencial ou do poder público. Dessa forma, existe a necessidade de conscientizar o setor industrial quanto à necessidade de investimentos que visam à sustentabilidade, de modo que a economia conseguida reflita não só na redução do impacto ambiental, como também na eliminação de desperdícios de produção.

Vários fabricantes nacionais e internacionais de painéis fotovoltaicos estão investindo no Brasil. Alguns se destacam nas aplicações residenciais e outros em projetos de âmbito nacional, como em usinas solares ou indústrias e organizações. Muitas empresas estão fabricando painéis fotovoltaicos no Brasil e pretendem expandir seus investimentos. Cada organização apresenta um modelo diferente de negócio, mas todas têm o intuito de promover a geração de energia limpa e sustentável (INDÚSTRIA HOJE, 2018).

**Companhia de Planejamento  
do Distrito Federal - Codeplan**

Setor de Administração Municipal  
SAM, Bloco H, Setores Complementares  
Ed. Sede Codeplan  
CEP: 70620-080 - Brasília-DF  
Fone: (0xx61) 3342-2222  
[www.codeplan.df.gov.br](http://www.codeplan.df.gov.br)  
[codeplan@codeplan.df.gov.br](mailto:codeplan@codeplan.df.gov.br)