

| **RELATÓRIO TÉCNICO** |
| --- |

Análise de Localização e de Legislação para revitalização das estações Arniqueiras, Águas Claras, Concessionárias e Centro Metropolitano.

| **INTRODUÇÃO** |
| --- |

O presente relatório refere-se a uma análise de localização e de legislação referente à região em que se localizam quatro estações de metrôs, endereçadas nas regiões administrativas de Águas Claras (RA XX) e Taguatinga (RA III).

Seu conteúdo visa embasar o futuro aproveitamento dos lotes dessas estações com atividades complementares às existentes nas vizinhanças, gerando mais integração, aproveitamento do espaço e, consequentemente, rendas permanentes de exploração dos empreendimentos à Terracap.

| **ANÁLISE DA LOCALIZAÇÃO** |
| --- |

**HISTÓRICO E CONTEXTO URBANO**

O projeto de construção do Metrô de Brasília foi iniciado em 1991, porém, seu funcionamento pleno ocorreu somente em 2001. Em 2006, iniciou-se a operação branca no trecho que liga Taguatinga e Ceilândia Sul, passando pela estação Centro Metropolitano. Em 2008, foram inauguradas as quatro estações restantes da Ceilândia: Guariroba, Ceilândia Centro, Ceilândia Norte e Terminal Ceilândia, além da operação da estação 108 Sul. Em 2010 foi inaugurada a Estação Guará.

Em 2017, foi inaugurada a primeira estação com captação de energia solar e totalmente sustentável da América Latina, a Estação Solar Guariroba (Ceilândia), que conta com 578 painéis fotovoltaicos e é capaz de gerar 228 mil KWh por ano. No ano seguinte, foi inaugurada a segunda estação com captação de energia solar e totalmente sustentável da América Latina, a Estação Solar Samambaia Sul (Samambaia), que conta com 561 painéis fotovoltaicos e é capaz de gerar 308 mil KWh por ano. Já em 2020, entrou em operação, em regime experimental, a Estação Estrada Parque, localizada em Águas Claras, e foram inauguradas as estações 106 Sul Cine Brasília e 110 Sul.

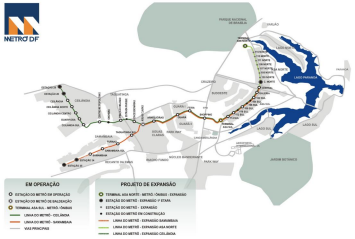
As estações em estudo no presente relatório são as três que ficam localizadas em Águas Claras (Arniqueiras, Águas Claras e Concessionárias) e a Estação Centro Metropolitano, localizada em Taguatinga.

A estação Águas Claras é a mais antiga, datada de 1998. Em seguida, a Estação de Arniqueiras é de 2002 e a Estação Concessionárias, que é de 2004. A mais recente é a Estação Centro Metropolitano, que data de 2006. As duas primeiras fazem parte das linhas verde e laranja, já as duas últimas fazem parte somente da linha verde.

Tais imóveis foram criados em 1994, pela Terracap, a fim de implantar o sistema metroviário do Distrito Federal, além de atividades complementares.

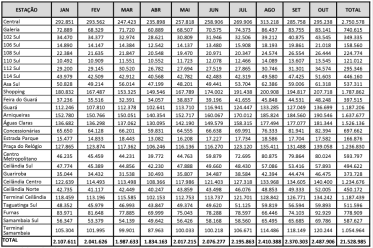
Atualmente, os lotes contam apenas com a infraestrutura das estações, não havendo outros usos ou aproveitamentos dos espaços, fato que influenciou a realização do projeto em estudo.



Figura 1 - Linhas do Metrô-DF. Fonte: https://metro.df.gov.br/?page\_id=8768

**INFRAESTRUTURA, INTERFERÊNCIAS FÍSICAS E NATURAIS E PONTOS DE INTERESSE**

Atualmente, o Metrô-DF conta com 29 estações, sendo 27 em funcionamento. Possui uma frota de 32 trens e transporta cerca de 160 mil passageiros por dia. A malha conta com 42,38 km, sendo 19,19 km compondo o eixo principal (interligando a Estação Central à Estação Águas Claras), 14,31 km ligando parte da Estação Águas Claras até Ceilândia Norte e 8,8 km ligando a Estação Águas Claras a Samambaia. Em relação ao número de passageiros mensais nas estações, de acordo com o Plano de Negócios do Metrô/DF apresentado em 2022, o volume é o especificado na tabela abaixo:

Tabela 1 - Fluxo de passageiros do Metrô/DF



A energia utilizada é fornecida pela Companhia Energética de Brasília (CEB), diretamente de Furnas. Além disso, a Estação Solar Guariroba (Ceilândia) e a Estação Solar Samambaia Sul (Samambaia) contam, cada uma, com mais de 500 painéis solares, gerando, juntas, mais de 500 mil KWh por ano.



Figura 2 - Estação Solar Guariroba. Fonte: Google Maps.



Figura 3 - Estação Solar Samambaia. Fonte: Google Maps

**A ESTAÇÃO ARNIQUEIRAS**

O imóvel, registrado com o nº 208992-0, é um lote e fica localizado em Águas Claras (Avenida Boulevard, Lote 1200), sendo considerado uma unidade especial pela Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022.

A ficha cadastral do imóvel informa que o número da sua matrícula é 137583 e foi registrado em 1994 no 3º Ofício de Registro de Imóveis. Data de 1999 a sua condição “102 – Reservado para órgão público” e a situação do loteamento é normal. Seus parâmetros aprovados classificam-se como “103 – Consultar Adm/Construção”. O número da sua inscrição SEF é 46302867 e teve sua incorporação contábil em 1994. Atualmente encontra-se ocupado pela estação.

Sua área é de 4.640 m², com 160 metros de frente e 40 metros de lateral, área máxima de construção de 9.280 m² e altura máxima de construção de 26 metros. Sua planta de locação é discriminada na URB-137/93. De acordo com o laudo de avaliação do NUPEA, data de o valor do lote é de R$ 7.090.000,00 reais (SEI 41662701).





Figura 4 - Estação Arniqueira. Fonte: Google Maps.

Figura 4.1 - Estação 16. URB 137/93.

Figura 5 - Estação Arniqueiras. Fonte: Google Maps.





Figura 6 - Estação Arniqueiras. Fonte: Google Maps.

**ESTAÇÃO ÁGUAS CLARAS**

O presente imóvel é um lote referenciado pelo número 208993-9 na Terracap e classificado como unidade especial pela Lei Complementar nº 1.007/2022, sendo localizado em Águas Claras (Avenida Boulevard, Lote 2500).

A ficha cadastral do imóvel informa que o número da sua matrícula é 137583 e foi registrado em 1994 no 3º Ofício de Registro de Imóveis. Data de 1999 a sua condição “102 – Reservado para órgão público” e a situação do loteamento é normal. Seus parâmetros aprovados classificam-se como “103 – Consultar Adm/Construção”. O número da sua inscrição SEF é 46302875 e teve sua incorporação contábil em 1994. Atualmente encontra-se ocupado pela estação.

Sua área é de 6.612,6 m², com 110,21 metros de frente e 60 metros de lateral, área máxima de construção de 13.225 m² e altura máxima de construção de 26 metros. Sua planta de localização é determinada pela URB-137/93. De acordo com o laudo de avaliação do NUPEA, o valor do lote é de R$ 9.890.000,00 reais (SEI 41662701).

Figura 7 - Estação Águas Claras. Fonte: Google Maps.





Figura 7.1 - Estação 17. URB 137/93.



Figura 8 - Estação Águas Claras. Fonte: Google Maps.



Figura 9 - Estação Águas Claras. Fonte: Google Maps.

**ESTAÇÃO CONCESSIONÁRIA**

O imóvel 208994-7 fica localizado em Águas Claras (Avenida Boulevard, Lote 3750), sendo considerado uma unidade especial pela Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022.

A ficha cadastral do imóvel informa que o número da sua matrícula é 137583 e foi registrado em 1994 no 3º Ofício de Registro de Imóveis. Data de 1999 a sua condição “102 – Reservado para órgão público” e a situação do loteamento é normal. Seus parâmetros aprovados classificam-se como “103 – Consultar Adm/Construção”. O número da sua inscrição SEF é 50853228 e teve sua incorporação contábil em 1994. Atualmente encontra-se ocupado pela estação.



Possui área de 6.960 m², com 116 metros de frente e 60 metros de largura, área máxima de construção de 13.920 m² e altura máxima de construção de 26 metros. Sua planta de locação é determinada pela UBR 137/93. De acordo com o laudo de avaliação do NUPEA, o valor do lote é de R$ 10.400.000,00 reais (SEI 41662701).



Figura 10 - Estação Concessionárias. Fonte: Google Maps.



Figura 10.1 - Estação 18. URB 137/93.





Figura 11 - Estação Concessionárias. Fonte: Google Maps.



Figura 12 - Estação Concessionárias. Fonte: Google Maps.

**ESTAÇÃO CENTRO METROPOLITANO**

O imóvel é registrado pela Terracap com o número 247926-5 e localizado em Taguatinga. Diferentemente dos demais lotes, não se classifica como de unidade especial, seguindo rigidamente seus parâmetros balizadores, que são: coeficiente de aproveitamento e taxa de ocupação de 24.840 m² e altura máxima de construção de 64,5 metros.

A ficha cadastral do imóvel informa que o número da sua matrícula é 154611 e foi registrado em 1997 no 3º Ofício de Registro de Imóveis. Data de 1997 a sua condição “102 – Reservado para órgão público” e a situação do loteamento é normal. Seus parâmetros aprovados classificam-se como “103 – Consultar Adm/Construção” e “276 – Altura máxima de construção de 22,5 metros”. O número da sua inscrição SEF é 47513772 e teve sua incorporação contábil em 1997. Atualmente encontra-se ocupado pela estação.

Possui área de 2.760 m², com 92 metros de frente e 30 de lateral. Sua planta de locação é dada pela URB 029/92. De acordo com o laudo de avaliação do NUPEA, o valor do lote é de R$ 2.910.000,00 reais (SEI 41662701).



Figura 13 - Estação Centro Metropolitano. Fonte: Google Maps.

Figura 13.1 - Estação 22. URB 29/92.



Figura 14 - Estação Centro Metropolitano. Fonte: Google Maps.





Figura 15- Estação Centro Metropolitano. Fonte: Google Maps.

Figura 16- Estação Centro Metropolitano. Fonte: Google Maps.

Todas as quatro estações em estudo neste relatório contam com a infraestrutura de água, energia, esgoto, pavimentação, meio fio, águas pluviais, telefone, iluminação pública, transporte público e vias de acesso, comércio variado em volta, bem como instituições de ensino.

Além disso, todas as estações em estudo não contam com significativas interferências físicas e/ou naturais que possam prejudicar a execução dos projetos em análise.

Em termos estéticos, as fotos mostram que todas necessitam de revitalização, principalmente externamente, sendo a Estação Águas Claras a que se encontra em melhor estado.

**ACESSIBILIDADE**

A Estação Concessionárias e a Estação Arniqueiras contam com paradas de ônibus na avenida das castanheiras, a norte, e na avenida das Araucárias, a sul. Apesar de próximas, demandam certa caminhada, não facilitando a integração com os demais modais da região. Já a Estação Águas e a Estação Centro Metropolitano estão bem próximas a paradas de ônibus, tendo suas integrações viárias facilitadas.

Conforme demonstra o mapa da rede de transporte para exigência de vagas presente na LUOS DF, a região possui alta acessibilidade, seja por eixos, seja por estações ou terminais.



Figura 17 - Mapa da rede de transporte para exigência de vagas. Fonte: LUOS DF.

**ÁREA DE INFLUÊNCIA**

A Estação Arniqueiras conta com grande quantidade e variedade de empreendimentos próximos, sendo uma região bem completa e dinâmica, com inúmeros comércios, condomínios, praças, bancos, órgãos públicos, dentre outros. Está bem localizada dentro da região administrativa, sendo uma área de grande movimentação, fato que demonstra seu potencial.

A Estação Águas Claras situa-se em uma área mais residencial, porém conta com um pequeno shopping vizinho (Shopping Plaza), está próxima ao Colégio Objetivo Águas Claras e ao Centro Universitário Planalto do Distrito Federal (UNIPLAN), sendo esses últimos, interessantes pontos a serem explorados.

A Estação Concessionária, assim como a Estação Águas Claras, fica situada numa região predominantemente residencial, com dois shoppings próximos (Felicitá Shopping e DF Plaza), um colégio (Colégio Biângulo) e um centro universitário (UNIEURO). Salienta-se que conta com grandes supermercados nas vizinhanças (Sams Club e BIG).

Já a Estação Centro Metropolitano também fica numa região com dinâmica bem variada, estando em frente ao Centro Administrativo do Distrito Federal (sem funcionamento no momento). Nas suas vizinhanças pode-se encontrar o Detran Taguatinga, o Estádio Elmo Serejo, vários hipermercados, residências, pequenos comércios e estabelecimentos de prestação de serviços. Um ponto muito relevante é a rodoviária de Taguatinga, que fica vizinha à estação e torna a integração modal mais fácil. Toda essa variedade de empreendimentos demonstra o grande potencial da estação, que pode ser utilizada para diversas atividades complementares às existentes no seu entorno.

| **ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO** |
| --- |

**URBANÍSTICA**

A Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) é disciplinada pela **Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022** e estabelece os critérios e os parâmetros de uso e ocupação do solo para lotes e projeções localizados na Macrozona Urbana do Distrito Federal. Tal normativo cita como alguns dos seus objetivos proporcionar melhor integração do espaço público com o privado. Além disso, sobre os lotes em estudo, determina:

Art. 5º O uso do solo nos lotes e nas projeções abrangidos por esta Lei Complementar é

indicado por unidades de uso e ocupação do solo - UOS no Anexo II.



§ 1º São categorias de UOS:

V - UOS CSII - Comercial, Prestação de Serviços, institucional e Industrial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comerciais, prestação de serviços,

institucional e industrial, sendo proibido o uso residencial, e que apresenta 3

subcategorias:

**b) CSII 2 - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias**

**de atividades, centros e subcentros;**

**IX - UOS Inst EP - Institucional Equipamento Público, onde são desenvolvidas**

**atividades inerentes às políticas públicas setoriais, constituindo lote de propriedade do poder público que abrigue, de forma simultânea ou não, equipamentos urbanos ou**

**comunitários;**

Art. 8º Em lotes ou projeções definidas como UOS Inst e **UOS Inst EP**, **são permitidas**

como **atividades complementares** aquelas do uso industrial, comercial e prestação de

serviço previstas na UOS CSIIR 1, **desde que a atividade do uso institucional seja a**

**principal.**

§ 1º As atividades complementares devem integrar o projeto arquitetônico da atividade

principal.

§ 2º O licenciamento das atividades complementares fica condicionado ao

licenciamento da atividade principal.

Art. 11. Os parâmetros de ocupação dos lotes da **UOS Inst EP** são:

I - afastamento mínimo previsto no Anexo IV;

II - coeficiente de aproveitamento máximo estabelecido pelo PDOT para a zona urbana

onde se localiza;

III – altura máxima igual à maior altura estabelecida no Anexo III para a respectiva região

administrativa; (Inciso Alterado(a) pelo(a) Lei Complementar 1007 de 28/04/2022)

IV - **taxa de permeabilidade mínima de 20%** para lotes com **área superior a 2.000**

**metros quadrados.**

VI – **os demais parâmetros são definidos pelo órgão público destinatário do lote**, quando da elaboração do projeto arquitetônico. (Acrescido(a) pelo(a) Lei Complementar

1007 de 28/04/2022)

§ 2º Os lotes de UOS Inst EP podem ser compartilhados por 2 ou mais equipamentos

urbanos ou comunitários. (Acrescido(a) pelo(a) Lei Complementar 1007 de 28/04/2022)

Art. 34. A fachada da edificação na divisa com logradouro público no pavimento localizado no nível da circulação de pedestres deve ter o seguinte tratamento:

I - fachada com percentual de permeabilidade física ou visual de no **mínimo 50%** nas

UOS:

a) CSIIR 2 NO e **CSII 2;**

**Art. 38 Ficam estabelecidas Unidades Especiais – UE,** aplicadas a situações específicas, nos lotes ou áreas públicas que não se enquadram nas definições das UOS descritas no

art. 5º, assim designadas: (Artigo Alterado(a) pelo(a) Lei Complementar 1007 de

28/04/2022)

X - **UE 10 - estação do metrô.**

**§ 5º Cabe ao órgão gestor do planejamento territorial e urbano a emissão das diretrizes de uso e ocupação do solo para cada UE.**

**Art. 39 § 3º Nas UE 10 é obrigatória a atividade de estação do sistema de transporte metroviário do Distrito Federal e são admitidos os usos e as atividades previstas para**

**a *UOS CSII 2.***

******

Assim, as estações Arniqueiras, Águas Claras e Concessionária constituem unidades especiais, denominadas dessa forma em virtude da LUOS e, de acordo com a **UE 10**, todas elas possuem finalidade única de estação metroviária. Ademais, a LUOS determina que os usos nas UE10 devem ser os previstos para as **UOS CSII 2**. Salienta-se que tais parâmetros são uma base, podendo ser autorizados parâmetros diversos caso seja demonstrado tecnicamente uma proposta melhor de uso, conforme citado no Art.38, §5.

Figura 18 - Estações em Águas Claras - Uso do solo UE 10. Fonte: Anexo II LUOS, Mapa 17ª.

Figura 19 - Parâmetros de Uso do Solo. Fonte: Anexo III Quadro 17A LUOS.

Já a Estação Centro Metropolitano não constitui unidade especial e, portanto, deve seguir estritamente os parâmetros determinados na LUOS.



Figura 20 - Estação Centro Metropolitano - Uso do Solo INST EP. Fonte: Anexo II LUOS, Mapa 2A

Figura 21 - Parâmetros de Uso do Solo. Fonte: Anexo III Quadro 2A LUOS

O **Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT)** é disciplinado pela Lei Complementar Distrital nº 803 de 25 de abril de 2009 e tem por finalidade propiciar o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana e rural e o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território, de forma a assegurar o bem-estar de seus habitantes. Desse normativo, é relevante citar:

Art. 7º O PDOT rege-se pelos seguintes **princípios**:

III – garantia do cumprimento da função social e ambiental da propriedade urbana e

rural;

Art. 8º São **objetivos gerais** do PDOT:

IX – otimização e priorização da ocupação urbana em áreas com infraestrutura

implantada e em vazios urbanos das áreas consolidadas, respeitada a capacidade de

suporte socioeconômica e ambiental do território;

XIV – garantia da implantação de infraestrutura e equipamentos públicos adequados

para atendimento da população;

Art. 33. São **diretrizes setoriais** para o desenvolvimento econômico:

IV – promover a diversificação de atividades econômicas em áreas já instituídas, como

forma de ampliar a geração de trabalho e renda;

V – ampliar a cooperação e as parcerias entre as esferas públicas, associações

empresariais locais, associações nacionais e organismos multilaterais;

IX – revitalizar e renovar as áreas comerciais e industriais em processo de decadência ou

de degradação, prevendo-se, onde couber, a flexibilização de usos e atividades;



Art. 52. Consideram-se **equipamentos regionais** os estabelecimentos em que são prestados os serviços das áreas temáticas de educação, segurança pública, saúde,

transporte, abastecimento e cultura.

IV – **transporte:** terminais de integração, estações de transferências e aeroportos;

Art. 53. São **diretrizes setoriais para o provimento de equipamentos regionais** no território do Distrito Federal:

III – **otimizar** a utilização dos equipamentos regionais, promovendo-se melhor dinâmica

urbana e otimização da infraestrutura urbana instalada;

IX – promover a **revitalização ou a recuperação** de equipamentos regionais degradados

ou subutilizados, avaliando-se a possibilidade de alteração de uso quando de interesse

público

X – **promover parcerias público-privadas** na implantação, recuperação, revitalização, otimização, manutenção e gestão dos equipamentos regionais;

O dispositivo também determina o zoneamento do território e, sobre as áreas em estudo, determina:

Art. 58. A organização do território tem como função orientar a ocupação equilibrada e adequada do solo, consoante as diretrizes setoriais desta Lei Complementar, a partir do Macrozoneamento, do Zoneamento e das Estratégias de Ordenamento Territorial.

§ 1º O **Macrozoneamento e o Zoneamento são os elementos normativos** do Plano Diretor que **expressam a destinação do solo e suas diretrizes gerais de uso e ocupação**

Art. 60. A Macrozona Urbana se divide nas seguintes zonas:

I – Zona Urbana do Conjunto Tombado;

II – Zona Urbana de Uso Controlado I;

III – Zona Urbana de Uso Controlado II;

**IV – Zona Urbana Consolidada;**

V – Zona Urbana de Expansão e Qualificação;

VI – Zona de Contenção Urbana.

Art. 72. A Zona Urbana Consolidada é composta por áreas predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, de baixa, média e alta densidade demográfica, conforme Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, servidas de infraestrutura e equipamentos comunitários. Parágrafo único. Integram esta Zona, conforme Anexo I, Mapa 1A:

XII – áreas urbanas de **Taguatinga;**

XIII – áreas urbanas de **Águas Claras**

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;**

Art. 150. Os **Planos de Desenvolvimento Local** subordinam-se aos princípios estabelecidos neste Plano Diretor, devendo ser elaborados, por Unidade de Planejamento Territorial, de acordo com as peculiaridades das diferentes localidades

urbanas integrantes de tais unidades.

Art. 204. O Distrito Federal se valerá do **Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV** como instrumento de subsídio à análise de pedidos de aprovação de projetos públicos ou

privados dependentes de autorização ou licença urbanística e ambiental no seu território, em área urbana ou rural.



Parágrafo único. O EIV contemplará os efeitos positivos e negativos do projeto quanto à

qualidade de vida da população residente na área e em suas proximidades, incluindo,

no mínimo, a análise das seguintes questões:

I – adensamento populacional;

II – equipamentos urbanos e comunitários;

III – uso e ocupação do solo;

IV – valorização imobiliária;

V – geração de tráfego e demanda por transporte público;

VI – ventilação e iluminação;

VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

O Plano de Desenvolvimento Local (ou Plano Diretor Local) das regiões administrativas Águas Claras (RA XX) e Taguatinga (RA III) é o mesmo, sendo disciplinado pela **Lei Complementar Distrital nº 90** de 11 de março de 1998. Seu texto destaca que:

Art. 3º - O Plano Diretor Local de Taguatinga tem como **objetivos**:

I - promover a dinamização territorial de Taguatinga, em articulação com as Regiões

Administrativas de Ceilândia e Samambaia, localizadas na área central do eixo oeste

sudoeste do Distrito Federal, definido como Zona Urbana de Dinamização pelo PDOT;

VIII - **melhorar a qualidade dos espaços públicos;**

Art. 5° - O território da Região Administrativa de Taguatinga - RA III - é dividido, conforme o macrozoneamento instituído pelo PDOT, nas seguintes zonas, indicadas no Mapa 1:

**I - Zona Urbana de Dinamização;**

II - Zona Rural de Uso Controlado;

III - Zona de Conservação Ambiental.

Art. 38 - O uso não residencial do solo urbano subdivide-se em:

I - comercial;

II - institucional;

III - industrial.

§ 1° - O uso comercial realiza-se por meio das atividades de comércio atacadista, comércio varejista e prestação de serviços.

§ 2° - O uso institucional realiza-se por meio de atividades de lazer, social, cultural, de culto, de educação, de administração, de transporte e circulação, e de abastecimento.

Art. 39 - As atividades de uso não residencial indicadas no anexo II ficam classificadas como atividades incômodas e não incômodas.

§ 1° - As atividades incômodas são aquelas que interferem e perturbam o meio urbano, especialmente o uso residencial.

§ 2° - As atividades não incômodas são aquelas que podem coexistir com o uso residencial, desde que ocupem área inferior a cento e cinquenta metros quadrados.

Art. 77 - A **taxa de permeabilidade** do solo é exigida em função da dimensão do lote, conforme discriminado a seguir:

IV - para os lotes com **área superior a dois mil metros quadrados**, a taxa de permeabilidade do solo **é correspondente a trinta por cento da área do lote**.

Art. 120 - Será aplicada a **outorga onerosa do direito de construir** a todo aumento de potencial construtivo, excetuados os casos previstos no art. 122.

§ 1º Aplica-se a outorga onerosa do direito de construir ao acréscimo da área construída, observados os limites estabelecidos nesta Lei Complementar.

Art. 124 - Será aplicado o instituto da **concessão de uso** nos casos de avanço em área pública previstos nesta Lei Complementar ou em lei complementar específica.



§ 1° A concessão de uso referida no caput dar-se-á **a título oneroso** e será firmada mediante contrato entre o proprietário do imóvel e a Administração Regional, por

ocasião da expedição do alvará de construção.

Figura 22 - Coeficiente de aproveitamento. Fonte: Plano Diretor Local Taguatinga, Mapa 6.

Figura 23 - Macrozoneamento. Fonte: Plano Diretor Local Taguatinga, Mapa 1.





Figura 24- Mapa de localização, ZUC 3. Fonte: Plano Diretor do Distrito Federal.

Figura 25- Mapa de densidade demográfica. Fonte: Plano Diretor do Distrito Federal, Mapa 5.

**CÓDIGO DE OBRAS E PATRIMÔNIO HISTÓRICO**

A Lei nº 2.105/98 de 08 de outubro de 1998, regulamentada pelo Decreto nº 19.915/98 de 17 de dezembro de 1998 dispõe sobre o **Código de Obras do Distrito Federal**, que disciplina toda e qualquer obra de construção, modificação ou demolição de edificações na área do Distrito Federal, bem como o licenciamento das obras de engenharia e arquitetura. Do decreto, é importante destacar quanto ao projeto em análise:

Art. 12. O projeto de arquitetura apresentado à **Administração Regional** para

fins de aprovação ou visto estará de acordo com o disposto na Lei objeto desta regulamentação, neste Decreto, na legislação de uso e ocupação do solo e na legislação

específica.

Art. 152. A ocupação de área pública em subsolo, no nível do solo e em espaço

aéreo mediante concessão de direito real de uso de que trata a Lei objeto desta regulamentação obedecerá à legislação específica.



Art. 188. Considera-se edificação de uso comercial de bens e de serviços

aquela destinada à comercialização de produtos, valores e serviços.

Art. 189. Será obrigatória a existência de banheiros para funcionários em

edificações comerciais e de serviços, observados os parâmetros mínimos constantes da Tabela VIII do Anexo III deste Decreto.

Art. 191. Fica facultado o agrupamento dos banheiros para funcionários e

sanitários para público, exigidos nos artigos 189 e 190 deste Decreto, desde que

localizados em áreas comuns da edificação. (Alterado – Decreto nº 25.856/2005)

Parágrafo único. Na hipótese do agrupamento de que trata este artigo, o número de

peças sanitárias do banheiro de funcionários poderá ser reduzido em até cinquenta por

cento.

Art. 194. Será obrigatória a existência de, no mínimo, um banheiro destinado

a funcionários, em edificações cujas salas comerciais ocupem uma área total de

construção superior a mil metros quadrados. (Alterado – Decreto nº 25.856/2005).

Art. 200. A circulação horizontal do entorno de boxes e quiosques observará a

largura mínima estabelecida na Lei aqui regulamentada e neste Decreto e será acrescida

de faixa com oitenta centímetros de largura para garantir a permanência de público.

O disposto acima evidencia que, mesmo se tratando de um imóvel já construído, a inclusão ou a modificação de estabelecimentos no seu interior deve atender aos requisitos apresentados no código de obras (parâmetros discriminados no seu anexo) e também às disposições de cada administração regional.

Figura 26- Macrozoneamento. Fonte: Plano Diretor do Distrito Federal, Mapa 1A.

Conforme evidenciado no mapa acima, a área em estudo não fica localizada dentro do perímetro tombado, fato que permite mais flexibilidade nos parâmetros de construção.

**AMBIENTAL**

A Lei 6.929 de 29 de janeiro de 2019 institui o **Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF** que é o instrumento estratégico de planejamento e gestão territorial, cujas diretrizes e critérios passam a orientar as políticas públicas distritais voltadas ao desenvolvimento socioeconômico sustentável e à melhoria da qualidade de vida da população, em cumprimento à Lei Orgânica do Distrito Federal. A referida lei tem alguns objetivos estratégicos que se relacionam com o projeto em análise:



Art. 5º São **objetivos específicos** do ZEE-DF:

IV - promover a distribuição da geração de emprego e renda no território;

V - incorporar a avaliação dos riscos ecológicos nos instrumentos formais de planejamento e gestão pública e privada para garantia da integridade dos ecossistemas;

VII - orientar e fundamentar a elaboração e execução dos instrumentos públicos e privados de planejamento e gestão territorial visando à integração com as políticas de

meio ambiente, de recursos hídricos, de desenvolvimento econômico e social, de

habitação, de mobilidade, de saneamento e as demais políticas públicas;

Ademais, o normativo dispõe sobre a divisão do território do Distrito Federal em zonas ecológico econômicas, como citado abaixo:

Art. 11. O território do Distrito Federal fica organizado em **Zonas Ecológico-Econômicas** com características ambientais, sociais e econômicas próprias, definidas a partir das unidades hidrográficas, dos corredores ecológicos, dos riscos ambientais e das

dinâmicas sociais e econômicas a elas inerentes, conforme o Mapa 1 do Anexo Único, da seguinte forma:

I - Zona Ecológico-Econômica de Diversificação Produtiva e Serviços Ecossistêmicos -

ZEEDPSE, destinada a assegurar atividades produtivas que favoreçam a proteção do meio ambiente, a conservação do Cerrado remanescente e a manutenção do ciclo

hidrológico;

II - **Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade - ZEEDPE**, destinada a diversificar as bases produtivas do Distrito Federal com inclusão socioeconômica compatível com os riscos ecológicos e com os serviços ecossistêmicos.



Figura 27- Zonas ecológico-econômicas. Fonte: Lei 6.929/19, Mapa 1.

Art. 10. Ficam instituídas as **Áreas de Desenvolvimento Produtivo do Distrito Federal -**

**ADP**, apontadas no Mapa 14 e na Tabela Única constante do Anexo Único, elementos catalisadores do desenvolvimento socioeconômico da região em que se inserem, voltados à desconcentração da geração de emprego e renda no território e à promoção da inclusão sócio produtiva da população, particularmente das populações vulneráveis dos Grupos G6 e G7, constantes do Mapa 13 do Anexo Único, da seguinte forma:

II - **ADP II** - *Região Centro-Regional: destinada a fortalecimento da nova centralidade*

*econômica no eixo Ceilândia-Taguatinga-Samambaia, com geração de emprego e renda, principalmente de natureza N3, N4 e N5;*

Art. 9º Fica criada, no âmbito do ZEE-DF, a **classificação de naturezas de atividades produtivas** para fins de diversificação da matriz produtiva e localização de atividades econômicas no território, da seguinte forma:



I - Atividades Produtivas de Natureza 1 - N1: atividades que dependam da manutenção

do Cerrado e dos serviços ecossistêmicos associados para seu pleno exercício, tais como

extrativismo vegetal, turismo rural e de aventura e atividades agroindustriais relacionadas;

II - Atividades Produtivas de Natureza 2 - N2: atividades relacionadas à exploração de

recursos da natureza, tais como agricultura, agroindústria, mineração, pesca e pecuária;

III - Atividades Produtivas de Natureza 3 - **N3**: atividades em ambientes que não

dependam diretamente da manutenção do Cerrado relacionadas a comércio e serviços

como educação, saúde, telecomunicações, transporte e turismo;

IV - Atividades Produtivas de Natureza 4 - **N4**: atividades relacionadas à exploração do

potencial logístico do Distrito Federal, tais como armazenagem e transporte, localizadas

preferencialmente nas extremidades da malha urbana ou contíguas às rodovias;

V - Atividades Produtivas de Natureza 5 - **N5**: atividades relacionadas à transformação de matérias-primas e preferencialmente associadas a serviços tecnológicos de alto valor agregado, na forma de polos ou distritos, podendo demandar a implantação de

infraestrutura.

§ 3º As atividades N1 a N5 definidas no caput são utilizadas nesta Lei para indicar, em

cada zona e subzona, o conjunto de atividades produtivas que devem ser incentivadas

pelas políticas públicas em cada porção territorial, **sendo permitido o exercício de**

**atividades de naturezas não prioritárias.**

****

Figura 28 - Alocação de atividades produtivas. Fonte: Lei 6.929/19, Mapa 1.

Além disso, cabe destacar que a área em estudo não se encontra determinada como Subzona Ecológica-Econômica de Diversificação (SZSE) mas sim como **Subzona Ecológica-Econômica de Dinamização (SZDPE 2 e 3):**

Art. 13. A ZEEDPE está subdividida nas seguintes subzonas:

II - Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 - **SZDPE 2**, destinada à integração de núcleos urbanos no eixo sudoeste-sul do Distrito Federal, por meio da implantação de infraestrutura de transporte público coletivo de média e alta capacidade; à consolidação de centralidades urbanas; à qualificação urbana, asseguradas, prioritariamente, as atividades N3, N4 e N5; e à implantação da ADP II e da ADP III;



III - Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 3 - **SZDPE 3**, destinada à promoção

da integridade ecológica do Lago Paranoá e de seus córregos tributários, com a garantia

de quantidade e qualidade das águas do Lago Paranoá para usos múltiplos, por meio do controle da impermeabilização do solo e da proteção de nascentes, mediante o aporte

de infraestrutura de saneamento ambiental; e ao desenvolvimento de atividades NI, N2

e N3, prioritariamente;



Figura 29 - ZEEDPSE. Fonte: Lei 6.929/19, Mapa 2.



Figura 30 - ZEEDPSE. Fonte: Lei 6.929/19, Mapa 3.

Com relação aos riscos ecológicos, o mapa 4 do normativo demonstra que a região se caracteriza como de risco ambiental alto ou muito alto.





Figura 31 - Riscos ecológicos. Fonte: Lei 6.929/19, Mapa 4.

Ademais, o Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do DF (IBRAM) exige licença Ambiental para autorizar a localização, instalação, ampliação e operação do empreendimento e atividades que usem recursos ambientais, poluem ou podem causar poluição ou qualquer tipo de degradação ambiental. Essa licença se divide em 3 etapas e cada uma é exigida em uma etapa específica do licenciamento.

A Licença Prévia atesta a viabilidade ambiental do empreendimento ou atividade e estabelece requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nos próximos passos de sua implementação. Por outro lado, a Licença de Instalação expressa consentimento para início da implementação do empreendimento ou atividade, de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados. Por fim, a Licença de Operação possibilita a operação de atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta nas licenças anteriores.

**PROPOSTAS DE NEGÓCIOS**

De acordo com as atividades existentes no entorno das estações, levando em consideração os usos permitidos pela legislação que regulamenta tais espaços e baseando-se nos usos que existem em outras estações de metrô no Brasil e no mundo, algumas atividades destacam-se como oportunidades de negócio para aproveitar tais equipamentos e comunicar-se com os frequentadores do referido meio de transporte.

**PROPOSTAS DE NEGÓCIO APENAS PARA AS ESTAÇÕES (SEM CONSIDERAR O LOTE)**

A primeira oportunidade de aproveitamento seria um espaço para guarda de bicicletas (bicicletário), tendo em vista que é uma excelente forma de fazer a integração modal, além de estimular meios de transporte ecologicamente corretos e a prática de atividade física. A facilidade e a comodidade de ter esse equipamento pode ser aliada à existência de uma loja/quiosque de pequenos reparos de bicicletas, além de uma estação de aluguel. De acordo com a **PDAD 2021**, realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan), 33,6% dos domicílios possuem bicicletas, dado que corrobora com a proposta acima.





Figura 31.1 - Posse de veículos nos domicílios. PDAD 2021.

Ademais, a Lei nº 4.566 de 4 de maio de 2011 que instituiu o **Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU/DF)** determina que:

Art. 3º São **objetivos gerais** para a melhoria do transporte urbano e rural e da

mobilidade no Distrito Federal e no Entorno:

III – desenvolver e **estimular os meios não motorizados de transporte**;

IV – reconhecer a **importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas**, com

proposições adequadas às características da área de estudo;

VI – **priorizar**, **sob o aspecto viário**, a utilização do modo coletivo de transportes e a

**integração de seus diferentes modais;**

Art. 4º. São **diretrizes** do PDTU/DF:

IV – implantação do **sistema integrado de transporte** público de passageiros do Distrito

Federal e Entorno;

V – **implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura** de transporte **voltada a**

**atender às necessidades de melhoria** da acessibilidade, da informação ao público e **da**

**mobilidade dos usuários**;

IX – implantação de medidas para **ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de**

**pedestres nas viagens diárias**, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e

para os pedestres;



Figura 31.2 - Bicicletário. Fonte: https://blog.webbikers.com.br/2021/01/06/conheca-opcoes-para-estacionar-sua-bike-nas-estacoes-de-metro-e trem/.





Figura 31.3 – Bicicletário. Fonte: https://www.mobilize.org.br/noticias/12025/metro-nao-reabre-bicicletarios-apesar-da-recomendacao-de doria.html.



Figura 31.4. Ciclista. Fonte: https://viatrolebus.com.br/2013/06/bicicletarios-voltam-a-funcionar-em-10-estacoes-do-metro-em-julho/. 

Figura 31.5 – Bicicletário. Fonte: tps://jornalzonasul.com.br/metro-reabre-bicicletarios-em-dez-estacoes-da-cidade/.

Outro serviço que pode ser implantado é o aluguel de armários de variados tamanhos, com vigilância 24h, para guarda de mochilas, equipamentos e demais objetos. As regiões onde as estações se localizam contam com inúmeros colégios e faculdades. Os prestadores de serviços também poderiam utilizar tais cabines para deixar seus equipamentos, evitando carregá-los por longos trechos diariamente.

Adicionalmente, podem ser implantados armários inteligentes para recebimento de encomendas visando pessoas que não possuam um endereço que seja atendido pelo sistema de entrega ou até viajantes/nômades digitais e demais possíveis demandantes. Algumas estratégias parecidas já vêm sendo implantadas no Brasil e no mundo, a exemplo da empresa Clique Retire (https://www.cliqueretire.com.br/).





Figura 31.6. Armários para locação. Fonte: https://g1.globo.com/economia/pme/pequenas-empresas-grandes

negocios/noticia/2020/02/09/armarios-em-estacoes-de-metro-recebem-entregas-de-quem-mora-em-areas-violentas.ghtml 

Figura 31.7 – Armários para locação. Fonte: https://www.faroldabahia.com/noticia/armarios-inteligentes-inovam-as-entregas-de-lojas-virtuais

Além disso, como percebido em diversas estações de metrô no Brasil, principalmente nas estações de São Paulo, tais espaços são muito utilizados para comércio e alimentação em geral. Por isso, levando em consideração que a prática tem sido lucrativa, mostra-se adequada a existência de lojas de conveniências, lotéricas, papelarias, stands para divulgações, lojas de consertos de celular, restaurantes e máquinas de bebidas.

Devido ao grande fluxo diário de pessoas, os espaços das estações vêm sendo valorizados e disputados por empresas, como a Unitah Empreendimentos, que venceu uma licitação do governo paulista em 2019 com a finalidade de explorar comercialmente 13 terminais de ônibus ligados a estações de metrô por 30 anos e, em troca, se comprometeu a fazer investimentos que incluem serviços de manutenção e entrega de melhorias. A reportagem da CNN Brasil detalha o negócio:

“Os 13 terminais foram repassados pelo Metrô em um único lote com a lógica de unir ativos considerados mais rentáveis com outros com potencial menor de negócios. Para o Metrô, as concessões são vantajosas pelas receitas e as despesas. Em primeiro lugar, a companhia recebeu R$ 11 milhões da Unitah como valor de outorga. E, a partir do quinto ano de contrato, terá direito a R$ 855 mil mensais ou 8% da receita bruta que a empresa privada obtiver com a exploração comercial, o que for maior. Por fim, o Metrô estima que terá uma economia anual de R$ 22 milhões em despesas de conservação e manutenção dos 13 terminais.”

Outrossim, muitas estações de metrô são utilizadas como forma de divulgação artística, sendo algumas temáticas, outras contendo espaços para exposições, além de painéis para pinturas de rua e demais manifestações.

As estações em estudo podem receber também tais usos, tornando-se um espaço cultural e de democratização do acesso à cultura. Salienta-se que a estação Centro Metropolitano já conta com um mural artístico em sua estrutura.





Figura 31.8 – Estação Centro Metropolitano. Fonte: Mural da Estação Centro Metropolitano. Fonte: Google Imagens. 

Figura 31.9 – Estação em São Paulo. Fonte: https://virtz.r7.com/profissionais-da-saude-ganham-homenagem-em-exposicao-no-metro-28062020 

Figura 31.10 – Estação na Bahia. Fonte: https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/exposicao-no-metro-da-estacao-piraja-narra-momentos-da independencia-da-bahia/



Figura 31.11 – Estação em Estocolmo. Fonte: https://omundoepequenoparamim.com.br/estacoes-de-metro-em-estocolmo-um-roteiro-pelas melhores/





Figura 31.12 - - Estação em Praga. Fonte: https://www.hypeness.com.br/2015/09/para-combater-a-pichacao-praga-incentiva-o-graffiti-nas-estacoes de-metro/



Figura 31.13 - Estação em Praga. Fonte: https://www.hypeness.com.br/2015/09/para-combater-a-pichacao-praga-incentiva-o-graffiti-nas-estacoes de-metro/

Cabe destacar que as estações precisam de ampla reforma e modernização da sua estrutura, de modo que seus prédios sejam revitalizados, valorizados e aproveitados economicamente.

**PROPOSTAS DE NEGÓCIO CONSIDERANDO O APROVEITAMENTO DO LOTE INTEIRO**

Tendo por base a pesquisa dos negócios mais comuns nos lotes de estações de metrô no Brasil e no mundo, verificou-se que o modelo que mais se adequaria às estações em estudo seria a construção de centros comerciais, empresariais, médicos e/ou de serviços.

Esses tipos de empreendimentos têm se mostrado economicamente viáveis para o setor privado e para a concedente, tornando-se uma proposta atrativa e, portanto, permitindo que ambas as partes do negócio logrem êxito em suas intenções. Efetiva-se também o melhor uso possível do imóvel, garantindo assim o cumprimento da função social da propriedade.

No caso em tela, o que se oferece é a exploração do espaço aéreo da propriedade, que será aproveitada de acordo com as atividades permitidas em cada região e de acordo com os critérios escolhidos pelos parceiros privados. Em geral, são utilizados os institutos da Concessão de Direito Real de Uso, Concessão de Uso ou Permissão de Uso e a remuneração é obtida mediante rendas fixas e/ou variáveis, dependendo de cada acordo.





Figura 31.14 – Modelo de aproveitamento do lote. Fonte: http://www.metro.sp.gov.br/negocios/pdf/Folder\_320x215\_2019\_09(pq).pdf

Em termos de experiência na condução desse modelo de negócio (concessões públicas), o Metrô de São Paulo conta com inúmeros empreendimentos já em funcionamento com alta taxa de sucesso e muitos outros em andamento. Como consequência da implantação, estimula-se o comércio das regiões, fomentando o desenvolvimento econômico e social do entorno, além do melhor aproveitamento do equipamento público.



Figura 31.15 – Exemplos de shoppings metrôs em São Paulo. Fonte: http://www.metro.sp.gov.br/negocios/pdf/Folder\_320x215\_2019\_09(pq).pdf

A parceria com o setor privado mediante concessões mostra-se vantajosa para a Terracap por manter a propriedade do lote com a Empresa e exonerá-la de custos de manutenção, operação e construção, e possibilitar uma melhor gestão pelo parceiro privado que possuirá expertise na área. Ainda, o modelo de Concessão com outorga fixa e variável permite que a Terracap possua rendas perenes, que garantirão a sua sustentabilidade financeira a longo prazo, além de possibilitar rendas ainda maiores, pois receberá outorga variável em função dos ganhos adicionais com a exploração do empreendimento.

Sendo assim, o modelo de exploração citado permite vantagens para ambas as partes do negócio, constituindo uma parceria rentável e interessante para os setores público e privado, e alinhada com o novo modelo de administração descentralizada, que visa maior eficiência e eficácia na gestão do patrimônio público.

No caso do projeto em análise, cumpre destacar que as estações **Arniqueiras, Águas Claras e Concessionária** possuem atividades permitidas de acordo com a classificação **CSII 2** (http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/10/anexo\_1b\_tabela\_parcial\_uos\_csii2\_luos.pdf), que discrimina como usos possíveis o **comercial, a prestação de serviços, o institucional e o industrial**, sendo que pelo menos um dos usos citados deve ser obrigatoriamente implantado. Não é permitido o uso para fins residenciais ou de estadias.



|  | **Arniqueiras** | **Águas Claras** | **Concessionárias** | **Centro**  **Metropolitano** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Área do Lote** | 4.640 m² | 6.612,6 m² | 6.960 m² | 2.760 m² |
| **Área máxima de construção** | 9.280 m² | 13.225 m² | 13.920 m² | 24.840 m² |
| **Altura máxima** | 26 m | 26 m | 26 m | 64,5 m |

*Tabela 1. Fonte: Elaboração própria.*

Diante dos dados e do perfil da localidade, vislumbra-se que o melhor modelo para os empreendimentos das estações Arniqueiras, Águas Claras e Concessionárias é a construção de um centro comercial e empresarial, que configura a alternativa que mais abrange atividades permitidas, possibilitando maior retorno financeiro e atendimento de demandas dos possíveis frequentadores. Assim, propõe-se um edifício com altura máxima de 26 metros e com diversas salas para aluguel.

Sabendo que se trata de uma região com grande densidade populacional e com inúmeros centros educacionais nas proximidades, é interessante atender ao máximo às mais variadas demandas por serviços e comércios da região. Os usos permitidos são bastante amplos, fato que possibilita uma diversidade de investimentos.

Assim, o edifício pode contar com lojas nos mais variados ramos de comércio e prestação de serviço, desde consultórios médicos e odontológicos a consertos de celulares. Também podem ser implantadas lojas âncoras, como a Loja Americanas, e restaurantes e lanchonetes. Visando atender ao público estudante, é interessante a existência de salas de estudos, cursos complementares e, também, cursos pré-vestibulares e preparatórios para concursos públicos. Alinhada a essa demanda, a existência de papelarias e cafeterias configuram propostas interessantes.

Nos empreendimentos já implantados, principalmente, na cidade de São Paulo, foi observado que os shoppings comerciais e empresariais não se restringem a apenas um nicho de atividade, sendo a diversidade de opções de serviços e comércio o grande trunfo dos negócios. Isso se dá pelo fato de o empreendimento conseguir atender às mais variadas demandas, virando a opção principal da população que busca atender todas as suas necessidades em apenas um local, sendo esse, muito conveniente por estar numa estação de metrô que já é frequentada diariamente pelo público-alvo.

Já a estação **Centro Metropolitano** possui classificação **UOS Inst**, caracterizada por lotes que abrigam atividades de natureza institucional, públicas ou privadas. Nesse sentido, pode-se citar como usos possíveis, de acordo com a Tabela de Atividades discriminada na LUOS:

a) Atividades auxiliares dos transportes;

b) atividades cinematográficas, produção de vídeos e de programas de televisão, gravação de som e edição de música;

c) educação e atividades de apoio;

d) atendimento médico, hospitalar, ambulatorial médico e odontológico, complementação diagnóstica e terapêutica, gestão de saúde, assistência psicossocial;

e) atividades artísticas e espetáculos, patrimônio cultural e ambiental;

f) esportivas;

g) organizações sindicais, associativas, organismos internacionais;

h) correio;

i) comida preparada;

j) serviços financeiros;

k) organizações de eventos (salvo esportivos e culturais);

l) recreação e lazer.



Conforme citado nas áreas de influência, a estação fica em frente ao futuro Centro Administrativo, que ainda não está em funcionamento, e está rodeada de uma área bastante residencial. Assim, caso da referida estação, vislumbra-se também a implantação de um empreendimento com variados usos, que congregue o máximo de atividades permitidas na região.

Assim, seria o caso de um empreendimento para fins de lazer, contemplando atividades culturais e recreativas, além de possibilitar a implantação de salas para fins médicos, estéticos, psicossociais, terapêuticos e outros afins, como pilates, ioga e outras práticas integrativas. Somado a esses usos, uma ampla área com praça de alimentação e com salas para fins educacionais, comporiam uma opção de negócio para a estação. Por não haver na região um empreendimento que congregue tantos usos como os possíveis no empreendimento proposto, acredita-se que o mesmo seria de grande relevância tanto para os usuários da estação, como pela população das redondezas, sendo capaz de suprir inúmeras necessidades e interesses.

**NAMING RIGHTS**

Uma outra opção de negócio é a concessão de *Naming Rights*, inspirando-se em modelos similares aplicados em sistemas metroviários pelo mundo, como em Dubai, Chicago, Boston, Nova Iorque e Rio de Janeiro. A venda de *naming rights* é comum nos mercados esportivo e cultural, em que empresas costumam pagar para explorar comercialmente estádios e arenas, com a mudança do nome.

Entretanto, aqui no Brasil, não se tem obtido sucesso relevante na aplicação desse modelo, visto que as ofertas não têm atraído o mercado privado como se previa. Ademais, o retorno financeiro é bem inferior à proposta de negócio baseada em concessões e permissões, além de não concretizar o melhor aproveitamento do lote possível.

Exemplo disso foi o leilão ocorrido em 2021, conduzido pelo Metrô de São Paulo. Foi o sexto leilão de seis estações de metrô, sendo que apenas duas obtiveram sucesso, fechando contrato. Apenas uma empresa, a DSM – Digital Sports Multimídia Ltda apresentou propostas em cada um dos certames.

Atualmente (junho de 2022), o Metrô de São Paulo possui duas estações com *naming rights* ativo, sendo elas a Carrão-Assaí Atacadista e a Saúde-Ultra Farma. Já o metrô do Rio de Janeiro vendeu os *naming rights* da estação Botafogo, que passou a se chamar Botafogo-Coca-Cola, porém os valores da transação não foram divulgados.

A opção configura-se como uma oportunidade interessante a ser implantada de forma concomitante a outros institutos, tendo em vista que seu retorno financeiro não é tão expressivo quanto o de outras estratégias de negócios possíveis de serem implementadas.



Figura 31.16 – Estação Botafogo no Rio de Janeiro. Fonte: https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/01/07/em-crise-metro-rio-vende naming-rights-e-estacao-de-botafogo-vira-botafogo-coca-cola.ghtml



**BENCHMARKING**

**USO DOS LOTES**

**Shopping Metrô Santa Cruz – São Paulo**

****

Figura 31.17 - Shopping Metrô Santa Cruz. Fonte: Google Maps



Figura 31.18 - Shopping Metrô Santa Cruz. Fonte: https://vejasp.abril.com.br/estabelecimento/shopping-metro-santa-cruz/

O empreendimento conta com 132 lojas dispostas em cinco andares, recebendo aproximadamente 75 mil consumidores por dia, 33% desses com idade entre 25 e 34 anos. Fato relevante é a força da rede de cinema (Cinemark), que conta com 10 salas e possui faturamento relevante dentro do setor de cinema de São Paulo. Ademais, o shopping conta com mais de 30 opções de alimentação e amplo estacionamento privativo, com 1057 vagas.



**Shopping Metrô Itaquera – São Paulo**

****

Figura 31.19 - Shopping Metrô Itaquera. Fonte: Google Maps



Figura 31.20 - Shopping Metrô Itaquera. Fonte: https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/07/seguranca-e-baleado-durante-assalto-ao shopping-itaquera-na-zona-leste-de-sp.ghtml

Localizado no bairro Itaquera, em São Paulo, e inaugurado em 2007, é o terceiro a ser construído com integração a estações de metrô. Na concessão, que tem prazo de 40 anos, o Metrô cedeu a área em troca da participação na receita do empreendimento. O Shopping Itaquera tem aproximadamente 150 lojas, incluindo centro comercial, hipermercado e área de lazer e está erguido numa área de 127 mil metros quadrados.

**Complexo Comercial Tatuapé (Shopping Metrô Tatuapé e Metrô Boulevard Tatuapé) – São Paulo **

Figura 31.21 - Complexo Comercial Tatuapé. Fonte: Google Maps





Figura 31.22 - Complexo Comercial Tatuapé. Fonte: https://vejasp.abril.com.br/consumo/shopping-metro-tatuape-curiosidades/

É considerado o segundo shopping com integração com o metrô no Brasil e é considerado atualmente um dos maiores polos de compras, lazer e entretenimento de São Paulo. O empreendimento, administrado pela AD Shopping, possui cerca de 500 lojas, 13 salas de cinema, 2 praças de alimentação, 5000 vagas de estacionamento e conta com mais de 120 mil visitantes por dia.

O shopping Metrô Tatuapé tem área total de terreno de 32.128 m², possuindo 121.339 m² de área construída e 36.464 m² de ABL. Já o Boulevard Tatuapé tem área total de terreno de 13.077,84 m², possuindo 65.669 m² de área construída e 18.910 m² de ABL.

**APROVEITAMENTO DAS ESTAÇÕES**

**Estação de Toledo, Nápoles, Itália.**

A estação conta com inúmeras obras de artes, foi inaugurada em 2012 e desenhada pelo arquiteto catalão Oscar Tusquets.



Figura 32 - Estação de Toledo. Fonte: https://www.transtrilhos.com/2017/03/estacao-de-metro-de-napoli-italia.html 

Figura 33 - Estação de Toledo. Fonte: https://www.transtrilhos.com/2017/03/estacao-de-metro-de-napoli-italia.html





Figura 34 - Estação de Toledo. Fonte: https://quantocustaviajar.com/blog/metro-de-napoles/

**Estação Heidelberger Platz | Berlim, Alemanha**

Aberta em 1913, a estação Heidelberg Platz foi projetada pelo arquiteto alemão Wilhelm Leitgebel. E está localizada no bairro Wilmersdorf de Berlim.



Figura 35 - Estação Heidelberger Platz. Fonte: https://www.egali.com.br/blog/10-estacoes-de-metro-mais-bonitas-do-mundo/ 

Figura 36 - Estação Heidelberger Platz. Fonte: https://pt.dreamstime.com/metro-na-esta%C3%A7%C3%A3o-de-heidelberger-platz-em-berlim amarelo-velho-subterr%C3%A2nea-velha-u-bahn-alemanha-image149826764

**Estação De Westminster | Londres, Inglaterra**

A arquitetura da estação é uma combinação de concreto e aço inoxidável, cheia de tubos e vigas que conferem um ar mais industrial ao ambiente.



Figura 37 - Estação De Westminster. Fonte: - Estação Heidelberger Platz. Fonte: https://www.egali.com.br/blog/10-estacoes-de-metro-mais-bonitas do-mundo/

**Estação Drassanes | Barcelona, Espanha**

****

Foi construída em 1968 e totalmente remodelada e modernizada em 2007 pelos estilistas Eduardo Gutierrez Mune e Jordi Fernadez Rio. O aspecto contemporâneo da estação foi feito através de instalações de pavimentos em resina e paredes revestidas com fibra de vidro.



Figura 38- Estação Drassanes. Fonte: - Estação Heidelberger Platz. Fonte: https://www.egali.com.br/blog/10-estacoes-de-metro-mais-bonitas-do mundo/

**Metrô Paulista**

O **metrô paulista** está em operação desde 14 de setembro de 1974 e é o maior e mais movimentado sistema de transporte metroviário do Brasil, possuindo 91 estações. O Metrô já é o quinto maior “shopping” de São Paulo, contando com 374 lojas, lanchonetes, lojas de telefonia móvel e *bonbonnieres*.



Figura 39 - Estação Moema. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4\_de\_S%C3%A3o\_Paulo#/media/



Figura 40 - Estação Brooklin. Fonte:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4\_de\_S%C3%A3o\_Paulo#/media/Ficheiro:Esta%C3%A7%C3%A3o\_Brooklin\_-\_Obras.jpg 

Figura 41 - Estação Santo Amaro. Fonte:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4\_de\_S%C3%A3o\_Paulo#/media/Ficheiro:Esta%C3%A7%C3%A3o\_Santo\_Amaro\_Linha\_5.jpg





Figura 42 - Estação Adolfo Pinheiro. Fonte:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4\_de\_S%C3%A3o\_Paulo#/media/Ficheiro:Esta%C3%A7%C3%A3o\_Adolfo\_Pinheiro.jpg 

Figura 43 - Lojas no Metrô de SP. Fonte:https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/06/metro-ja-e-o-quinto-maior-shopping-de-sao-paulo.shtml 

Figura 44 - Lojas no Metrô de SP. Fonte:https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/06/metro-ja-e-o-quinto-maior-shopping-de-sao-paulo.shtml 

Figura 45 - Lojas no Metrô de SP. Fonte:https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/06/metro-ja-e-o-quinto-maior-shopping-de-sao-paulo.shtml