

3

Estudo e Desenvolvimento de Modelo Urbanístico Digital e Físico

Terceira Etapa - Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul

Maio
2026

POLO CRIATIVO TECNOLÓGICO DO SETOR COMERCIAL SUL

Estudo e Desenvolvimento de Modelo Urbanístico Digital e Físico

Terceira Etapa • Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul

Desenvolvido pelo grupo de pesquisa em Economia Criativa do PPG Inovação em Comunicação e Economia Criativa da Universidade Católica de Brasília e O Parque de Inovação e Sustentabilidade do Ambiente Construído – PISAC. Demanda da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação (SECTI/DF). Chamada Pública No 01/2024 - Projeto: Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul- SCS. Vinculada ao Edital No 01/2024 - Programa Desafio DF, Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal - FAPDF (Processo: No 00193-00001969/2024-27).

Brasília
Universidade Católica de Brasília
2026

FICHA TÉCNICA

Universidade Católica de Brasília
Manuel Nabais da Furriela

Coordenador do Projeto
Chamada pública nº 01/2024, edital do Programa Desafio DF da Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal (FAPDF)
Alexandre Schirmer Kieling

Universidade de Brasília
Rozana Reigota Naves
Decanato de Pesquisa e Inovação
Renata Aquino da Silva

Diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Caio Frederico e Silva

Diretor da Faculdade de Tecnologia
Edson Paulo da Silva

Diretor da Faculdade de Ciências e Tecnologias em Engenharia
Leandro Xavier Cardoso

Parque de Inovação e Sustentabilidade do Ambiente Construído - PISAC
Luiz Pedro de Melo Cesar

AUTORES

Coordenação Geral do PISAC
Raquel Naves Blumenschein

Redação
Luiz Pedro de Melo Cesar Erica Mitie Umakoshi Kuniochi
Revisão técnica
Raquel Naves Blumenschein

Formatação
Kamila Karen Fernandes Gomes Thais Oliveira Chaves Fontes

Equipe Técnica
Fernanda Bocorny Messias Viridiana Gabriel Gomes Amanda Feitosa de Melo
Hemily Vitória Ferreira de Souza Portugues
Letícia Rocha Silva Karine Tomaz Dutra Luana Ferreira Costa

Apresentação Geral

O objetivo desta Etapa 3 é a realização de um estudo e o desenvolvimento de um modelo urbanístico digital e físico para o SCS, a ser desenvolvido a partir dos resultados das etapas anteriores elaboradas pela parceria UCB e UnB. Entre os relatórios se destacam os levantamentos feitos no SCS, abarcando o espaço urbano existente, considerando os aspectos arquitetônicos, urbanísticos, construtivos, infraestrutura e paisagismo.

O presente documento reúne três relatórios técnicos:
A. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 1: CARACTERIZAÇÃO DA DEMANDA;

B. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 2:
ANÁLISE E DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO;

C. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 3:
CENÁRIOS POSSÍVEIS: CADERNO DE PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO;

Sumário

A. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 1: CARACTERIZAÇÃO DA DEMANDA;

APRESENTAÇÃO **7**

INTRODUÇÃO **8**
CONSIDERAÇÕES INICIAIS À DISCUSSÃO SOBRE REQUALIFICAÇÃO DO SETOR COMERCIAL SUL 9
ARCABOUÇO LEGAL 13
A SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITACIONAL DO DISTRITO FEDERAL, SEDUH 13
VIVA O CENTRO! 14
REQUALIFICAÇÃO DE QUADRAS E ESPAÇOS PÚBLICOS (QUADRAS 1 A 6) 16
PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO PARA O SCS 17
CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO DO SCS 19
METODOLOGIA **21**
DIMENSÕES DE ANÁLISE **32**
BENCHMARK 81
MEDELLÍN, COLÔMBIA 123
BOGOTÁ, COLÔMBIA 143
ROMA, ITÁLIA 157
CONCLUSÃO **183**
ESTRATÉGIAS A SEREM ADOTAS PELO PROJETO DE ZONEAMENTO 184
ESTRATÉGIA DA ZONA 1 186
ESTRATÉGIA DA ZONA 2 187
ESTRATÉGIA DA ZONA 3 188
ESTRATÉGIA DA ZONA 4 188
ESTRATÉGIA DA ZONA 5 189

REFERÊNCIAS **191**

B. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 2: ANÁLISE E DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO;

APRESENTAÇÃO **198**
INTRODUÇÃO **204**
AVALIAÇÃO E ESTUDO-DIAGNÓSTICO PARA O POLO CRIATIVO TECNOLÓGICO DO SETOR COMERCIAL SUL 206
AVALIAÇÃO DAS REFERÊNCIAS DE POLOS CRIATIVOS PARA O POLO CRIATIVO TECNOLÓGICO DO SETOR COMERCIAL SUL 209
SCS ANÁLISE – MÉTODO DE AVALIAÇÃO DA RUA (MAR) 212
METODOLOGIA DE ANÁLISE APLICADA AO SCS 212

ANÁLISE DAS ZONAS 219
CONCLUSÕES DA ANÁLISE MAR 269
ZONAS ESTRATÉGICAS E 274
DIRETRIZES DE PROJETO 274
ESTRATÉGIAS GERAIS A SEREM ADOTADAS PELO PROJETO DE ZONEAMENTO: 277
DESCRIÇÃO DOS PROJETOS AO NÍVEL DO TÉRREO – INTERVENÇÕES A CURTO PRAZO 305
DESCRIÇÃO DOS PROJETOS AO NÍVEL DO TÉRREO – INTERVENÇÕES A MÉDIO PRAZO 310
DESCRIÇÃO DOS PROJETOS AO NÍVEL DO TÉRREO – INTERVENÇÕES A LONGO PRAZO 314
CONSIDERAÇÕES E DIRETRIZES DE PROJETO PARA AS EDIFICAÇÕES EXISTENTES, RETROFIT 314

CONSIDERAÇÕES FINAIS 350

REFERÊNCIAS 356

C. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 3: CENÁRIOS POSSÍVEIS: CADERNO DE PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO;

APRESENTAÇÃO 360

INTRODUÇÃO 366
O RELATÓRIO DA 1ª ETAPA - ESTUDO-DIAGNÓSTICO PARA O POLO CRIATIVO TECNOLÓGICO DO SETOR COMERCIAL SUL 369
AVALIAÇÃO DAS REFERÊNCIAS DE POLOS CRIATIVOS PARA O POLO CRIATIVO TECNOLÓGICO DO SETOR COMERCIAL SUL 370
RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 3: CENÁRIOS POSSÍVEIS: CADERNO DE PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO. 373
PROJETOS 376
ESTRATÉGIAS GERAIS A SEREM ADOTADAS PELO PROJETO DE ZONEAMENTO 377
PROJETOS PRIORITÁRIOS (CURTO PRAZO) 378
PROJETOS ESTRATÉGICOS - MÉDIO PRAZO 407
PROJETOS ESTRATÉGICOS - LONGO PRAZO 427
REQUALIFICAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES DAS QUADRAS 433

CONCLUSÃO 436

REFERÊNCIAS 438

APRESENTAÇÃO

Esse relatório integra o projeto de pesquisa realizado por meio da parceria técnico-científica entre a Universidade Católica de Brasília (UCB) e o PISAC da Universidade de Brasília (UnB). O projeto foi submetido no âmbito da chamada pública nº 01/2024, intitulada Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul – SCS, vinculada ao edital do Programa Desafio DF da Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal (FAPDF).

A chamada pública tem como objetivo geral a realização de um estudo-diagnóstico abrangente do Sistema Local de Inovação de Brasília, com foco no Setor Comercial Sul (SCS). Busca-se identificar a maturidade do ecossistema, seus desafios e potencialidades, bem como as condições necessárias para fomentar a prática empreendedora, a geração de novos empreendimentos de base tecnológica, a inovação e a revitalização econômica da região. O estudo servirá de subsídio para a elaboração da estratégia de desenvolvimento do Polo Tecnológico Criativo do SCS.

A pesquisa engloba várias etapas, sendo a primeira e a segunda desenvolvidas pela Universidade Católica de Brasília e voltadas para um estudo-diagnóstico do Setor Comercial Sul (SCS). Essas etapas têm como objetivo mapear o ecossistema criativo, tecnológico e social do SCS, identificando atores, potencialidades, desafios e oportunidades que orientem políticas públicas e estratégias de revitalização urbana e desenvolvimento inclusivo.

Paralelamente, foram realizados levantamentos e estudos urbanísticos que compõem a terceira etapa do projeto. Esses estudos buscam oferecer uma percepção espacial do SCS, visando a um diagnóstico das atividades e conduzindo a uma análise dos condicionantes e das potencialidades espaciais da região.

A terceira etapa corresponde ao estudo urbanístico e envolve levantamentos e análises que resultam em produtos estruturados em quatro fases:

> Laudo técnico;
> Levantamento topográfico;
> Zoneamento urbano;
> Construção de maquete física e maquete digital 3D.

Cada etapa compreende atividades interdependentes, desenvolvidas em um processo contínuo e retroalimentado.

A fase 3 da pesquisa tem como objetivo realizar a análise das condicionantes urbanas e desenvolver um zoneamento de estratégias voltadas à implementação do Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul (SCS). Trata-se de um estudo complementar às normativas e leis estabelecidas para o setor, especialmente às definições da SEDUH – Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do DF – e às orientações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), órgão do governo federal responsável pela preservação, divulgação e fiscalização dos bens culturais do país.

Nesse sentido, o estudo aqui apresentado corresponde à primeira parte da fase 3 e foi desenvolvido a partir dos resultados das etapas anteriores, bem como

INTRODUÇÃO

O Governo do Distrito Federal tem discutido com a população, com a comunidade acadêmica e com os órgãos responsáveis pelo tombamento de Brasília — em especial o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) — um conjunto de propostas para a reocupação e requalificação do uso do Setor Comercial Sul (SCS). Essas discussões integram um esforço institucional mais amplo para repensar os setores centrais da capital, adequando-os às novas demandas urbanas, sociais e econômicas, sem perder de vista os valores arquitetônicos, urbanísticos e simbólicos que justificaram o tombamento do Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB).

Nos últimos anos, têm sido apresentadas e debatidas propostas de requalificação urbana, incluindo maior flexibilização de usos, permissão para a introdução de uso residencial em parte dos imóveis, dinamização das atividades econômicas e melhoria dos espaços livres e da infraestrutura urbana. Essas medidas têm sido objeto de reuniões técnicas, audiências públicas e encontros com representantes da sociedade civil, incorporando diferentes perspectivas e interesses. Embora o debate envolva múltiplos atores — comerciantes, trabalhadores informais, órgãos públicos, proprietários, movimentos culturais e moradores — e seja permeado por conflitos inerentes à disputa pelo espaço urbano em um contexto democrático de acesso público à cidade, um ponto central se destaca como ponto em comum: é necessário reocupar, revitalizando o "Centro de Brasília".

Essa premissa parte do entendimento de que atividades de tempo integral, típicas da escala gregária e da lógica de centros urbanos vibrantes, podem reverter processos de degradação e promover maior sensação de segurança, dinamismo e permanência. Essa lógica é amplamente discutida na literatura urbanística contemporânea e respaldada por experiências bem-sucedidas em outras cidades brasileiras e internacionais. A requalificação de áreas centrais demonstra que a combinação de diversificação de usos, melhorias urbanas, reintrodução de moradia e fortalecimento da mobilidade ativa tende a produzir ambientes mais seguros, economicamente atraentes e socialmente inclusivos.

Nesse contexto, esta pesquisa tem como objetivo avaliar de maneira as condicionantes de projeto que devem orientar a requalificação do SCS, compreendendo suas especificidades, desafios e potencialidades. Trata-se de uma análise integrada que considera não apenas o diagnóstico físico e funcional do setor, mas também as dinâmicas sociais, o papel do SCS dentro da estrutura urbana de Brasília e seus vínculos com a preservação do patrimônio moderno brasileiro. O estudo pretende identificar as características relevantes que podem contribuir para uma proposta de intervenção consistente, alinhada às demandas contemporâneas e respeitosa às diretrizes do tombamento. A pesquisa estrutura-se em múltiplas dimensões analíticas consideradas essenciais para o contexto urbano do SCS. O primeiro eixo aborda os aspectos legais e normativos, assegurando que as diretrizes propostas respeitem o PDOT, o PPCUB, normas de acessibilidade, legislações urbanísticas e orientações de preservação patrimonial. Em seguida, a análise do uso e ocupação do solo atual permite compreender

dinâmicas, vazios e oportunidades de vitalização. A avaliação da infraestrutura urbana existente identifica limitações e necessidades de modernização para suportar atividades tecnológicas emergentes. O exame do patrimônio histórico e arquitetônico orienta intervenções que conciliem preservação e inovação. O levantamento de imóveis subutilizados revela potencial para reativação econômica e social. O mapeamento da mobilidade orienta soluções que priorizem caminhabilidade, acessibilidade universal e integração modal. A leitura da vegetação e dos condicionantes ambientais destaca oportunidades de conforto térmico e sustentabilidade. Por fim, a análise de projetos de referência enriquece o processo com boas práticas aplicáveis ao contexto do SCS.

Além disso, o Produto 1 da pesquisa tem como finalidade definir o Programa de Necessidades, indicando requisitos e parâmetros gerais para o desenvolvimento do Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul. Esse trabalho preliminar estrutura informações essenciais para orientar as etapas seguintes, garantindo coerência, fundamentação técnica e viabilidade. O programa busca consolidar uma visão integrada entre inovação tecnológica, economia criativa, sustentabilidade urbana e valorização do patrimônio. Esse levantamento inicial, baseado em diagnóstico físico, digital e normativo, permite a construção de uma proposta urbanística de estudo preliminar com um zoneamento estratégico, contendo propostas formuladas com base em informações amplas, consistentes e alinhadas aos objetivos de transformação positiva do SCS. Trata-se de um passo determinante para orientar decisões e estabelecer diretrizes sólidas para a requalificação do setor, contribuindo para um futuro mais dinâmico, sustentável e integrado ao conjunto urbanístico da capital federal.

Considerações iniciais à discussão sobre requalificação do Setor Comercial Sul

A requalificação do Setor Comercial Sul constitui uma ação estratégica de alto impacto para o desenvolvimento urbano sustentável do Distrito Federal. Essa iniciativa alinha-se às diretrizes do PPCUB, plano que estabelece diretrizes e normas para preservar e orientar intervenções no Conjunto Urbanístico de Brasília que é patrimônio tombado. Entende-se que o desenvolvimento urbano do DF deve ocorrer de forma organizada, equilibrando preservação, uso sustentável do território e modernização dos espaços públicos.

Busca-se responder aos desafios contemporâneos de revitalização de áreas centrais, com foco em reuso dos espaços públicos e das edificações existentes, trazendo inovação nas atividades, mas também inclusão social e acesso democrático à cidade. O SCS apresenta grande potencial de transformação, devido sua localização integrada ao sistema público de mobilidade urbana. Consistindo em um local privilegiado com infraestrutura consolidada e oferta de imóveis subocupados e subutilizados.

A proposta de requalificação visa reverter o atual quadro de subutilização dessa importante área da cidade, no qual se encontra ociosa e com forte percepção de insegurança. Promover a reativação econômica e a vitalidade do

setor aparece como ponto positivo na percepção coletiva compartilhada por vários setores da sociedade do Distrito Federal. A iniciativa de criar o Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul – SCS favorece a introdução de novos usos e atividades, como centros de inovação, economia criativa, serviços educacionais e culturais, ampliando a diversidade funcional da área.

Com isso, o SCS se reposiciona como um polo urbano vibrante, multifuncional e conectado, capaz de atrair investimentos, gerar empregos e fortalecer a centralidade metropolitana. Além disso, a requalificação visa valorizar o patrimônio arquitetônico modernista de Brasília, promovendo sua conservação e adaptação a novas demandas urbanas. A melhoria da mobilidade, da acessibilidade universal e da própria preservação da paisagem urbana tombada. Isso contribuirá para um ambiente urbano que traz identidade e orgulho para a população, ao mesmo tempo que contribuirá para um espaço mais seguro e inclusivo.

Por outro lado, a requalificação do Setor Comercial Sul também traz questões polêmicas e que ainda não estão pacificadas no contexto dos grupos sociais envolvidos nas discussões sobre o tema.

Um desses pontos é a questão da inserção do uso habitacional no SCS. Esta discussão extrapola a realidade do DF e emerge vários exemplos no mundo que merecem ser avaliados. Porém, Brasília traz um contexto único que suscita questões próprias. por isso, se faz necessário uma compreensão do processo de mudanças ocorridas desde a fundação da cidade, tanto nos padrões de consumo e uso do território, como também da maneira como as diferenças sociais se refletem no processo de desenvolvimento urbano.

Segundo Holanda (2016), Brasília pode ser compreendida como um município cujas fronteiras coincidem com as do Distrito Federal. A configuração singular é fruto de uma política de ocupação dispersa que reflete políticas de desenvolvimento urbano marcadas pela segregação socioespacial. Estudos acompanhados pela Rede Observatório das Metrópoles apontam que Brasília está entre as cidades mais dispersas do mundo. Essa dispersão espacial tem como uma de suas principais consequências a diversidade socioeconômica, conforme apontam Bertaud e Malpezzi (2003). O fruto dessa segregação é um território fragmentado com porções urbanas com aspectos socioeconômicos distintos.

A configuração urbana de Brasília e de suas Regiões Administrativas resultou em uma estrutura que tem o Plano Piloto como um núcleo privilegiado, bem equipado em termos de infraestrutura, com maior oferta de empregos, melhor oferta de educação, saúde, lazer e cultura; por outro lado existe uma extensa periferia marcada por deficiências em serviços e equipamentos urbanos. Essa dicotomia apresentada nos dados de 2011, indicam que o Plano Piloto nessa época já concentrava 47,72% dos empregos da cidade, mas abrigava apenas 8,21% da população residente. Essa condição de separação espacial do trabalho da casa, resulta em um intenso movimento pendular diário, com aproximadamente 419.880 trabalhadores deslocando-se todos os dias para o Plano Piloto (CODEPLAN, 2012; Holanda, 2016).

Esse quadro reforça a necessidade de repensar o planejamento urbano que limita a democratização do espaço público e o acesso às infraestruturas e serviços urbanos localizados nas áreas centrais da cidade. No caso de Brasília,

essa centralidade se materializa principalmente na chamada escala gregária e na escala monumental do Plano Piloto, conceito estruturante do projeto urbano de Lúcio Costa, cujo exemplo mais emblemático é o Setor Comercial Sul (SCS).

Outra questão polêmica é o impacto que esta requalificação pode ter para a "Imagem da cidade", parafraseando Kevin Lynch (1960), no qual afirma que a cidade deve ser legível, permitindo que as pessoas formem imagens mentais claras por meio de caminhos, bordas, distritos, marcos e nós. Nesse sentido o Setor Comercial Sul é parte essencial da Imagem de Brasília e do próprio conceito do Plano Piloto, correspondendo a ideia do coração pulsante da cidade, cuja história se confunde com a própria história de Brasília. Nesse sentido, sua paisagem urbana não é apenas a concretude de suas edificações, mas o testemunho de um processo que denuncia a construção da cidade, seus conceitos, seu caráter ousado que fez de Brasília um laboratório vivo da indústria da construção brasileira.

Pensando no seu passado, O SCS demonstrou uma vitalidade que contrasta com o seu estado atual. Dificilmente se esperaria uma decadência em apenas 60 anos de história. A realidade das mudanças territoriais, e das mudanças nos padrões de consumo ocorridas principalmente nos últimos 30 anos, sobrepôs as aspirações modernistas advindas da setorização e da funcionalidade previstas em projeto. Adequações às transformações da sociedade se refletem no território, no espaço urbano e nas edificações também.

Pensando nessas mudanças e na necessidade de adequação, questões e preocupações surgem no intuito de preservar a paisagem de Brasília e suas partes que já apresentam problemas em relação à configuração original. É nesse contexto que o SCS é uma configuração espacial que representa muito mais do que seu conjunto arquitetônico, e também mais do que o seu potencial construtivo, ou a lógica tradicional de ocupação da centralidade urbana. O SCS também reflete a cultura do modernismo, enquanto movimento estético, tecnológico, artístico e filosófico.

Considerando a importância do SCS para Brasília, é necessário salientar a solução singular do arranjo espacial composto pelo sistema de espaços livres e pelas quadras compostas por um conjunto de gabarito de edificações que configuraram um tecido urbano único no contexto do modernismo do Plano Piloto. A configuração espacial de espaços livres públicos, espaços semiprivados de galerias e espaços privados das edificações conformaram "ruas" semelhantes à outras centralidades urbanas modernistas. Onde inclusive há um eixo longitudinal que estabelece um caminho de pedestres cruzando todas as quadras do setor, sendo o principal trajeto ao nível térreo. Este trajeto conecta ainda praças e largos, permitindo cenários urbanos típicos de centros de cidades tradicionais, em contraste com a paisagem geral de Brasília, onde predomina os edifícios se destacam isolados na paisagem.

Por fim, é necessário salientar que preservar a escala gregária do SCS implica em não se restringir em conservar apenas seus edifícios e usos históricos; requer considerar o fortalecimento dos vínculos sociais que sustentam sua vitalidade cotidiana. Isso envolve o reconhecimento e empoderamento dos diversos atores que ocupam e produzem o espaço: comerciantes, prestadores de serviços, ambulantes, trabalhadores informais e pessoas em situação de rua. A manutenção dessas relações sociais é vital para a continuidade da leitura do

projeto original de Lúcio Costa e o processo de construção da cidade, no qual o resgate e a reintegração funcional e simbólica desse espaço único - dentro da configuração urbana do Plano Piloto – depende do respeito à diversidade e à complexidade presente na vida cotidiana do SCS.

Nesse contexto, a discussão sobre a introdução de usos habitacionais nas áreas centrais, especialmente no SCS, adquire papel estratégico. A presença de moradores locais pode contribuir significativamente para a dinamização da área, o fortalecimento das relações sociais e a promoção de maior justiça socioespacial. Pois a fixação de população nas áreas centrais reforça a permanência do tecido urbano ativo, amplia a sensação de segurança, reduz deslocamentos pendulares e contribui para a sustentabilidade urbana. Contudo, essa transformação exige uma articulação cuidadosa entre diferentes frentes de ação: políticas públicas habitacionais, mecanismos de incentivo à moradia em áreas subutilizadas, e estratégias de preservação da paisagem urbana e do patrimônio modernista.

A evolução normativa no Distrito Federal tem reconhecido essa necessidade. Diversas diretrizes legais recentes já incorporam a perspectiva de flexibilização de usos e a introdução do uso residencial em áreas como o Setor Comercial Sul. Este trabalho, portanto, ancora-se em um arcabouço jurídico e técnico vigente que orienta as premissas metodológicas para a requalificação urbana do SCS, compreendendo:

- A necessidade de equacionar a preservação da memória urbana com a inovação de novos usos, configurando um novo programa de necessidades;
- A adoção de critérios técnicos para identificação de imóveis subutilizados;
- A valorização dos usos mistos como indutores de vitalidade urbana;
- A escuta ativa e o envolvimento dos usuários cotidianos do espaço no processo de planejamento;
- A proposição de soluções urbanísticas que respeitem a escala humana e promovam diversidade de usos, acessibilidade universal e segurança urbana.

Dessa forma, a metodologia proposta para o planejamento do Setor Comercial Sul parte de uma leitura crítica da realidade urbana do Distrito Federal e dialoga com experiências consolidadas de requalificação de centros urbanos contemporâneos. Trata-se de um esforço integrado para transformar o SCS em um território inclusivo, vibrante e multifuncional, um espaço onde a memória modernista de Brasília encontra uma nova expressão social, espacial e urbana.

Arcabouço Legal

A requalificação urbana do Setor Comercial Sul (SCS), encontra-se inserida em um contexto normativo e institucional singular, dada a condição de área tombada reconhecida como Patrimônio Cultural da Humanidade. O SCS, tradicional centro comercial da cidade, tem passado por processos de degradação física e funcional, o que motivou iniciativas governamentais para sua requalificação e ressignificação como espaço de inovação, economia criativa e convivência urbana. Para tanto, um conjunto articulado de normas, pareceres técnicos e projetos urbanísticos definem os parâmetros legais e operacionais para as intervenções.

O principal instrumento de ordenamento territorial da área é o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB), proposto pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (SEDUH/DF). O PPCUB estabelece diretrizes específicas para o uso e ocupação do solo nas áreas tombadas, incluindo parâmetros como gabarito, uso misto, preservação da escala urbana (gregária), permeabilidade visual e manutenção das características arquitetônicas e paisagísticas originais. No caso do Setor Comercial Sul, propõe-se o incentivo à requalificação de edificações subutilizadas, à ativação dos térreos com atividades comerciais e culturais, bem como a inserção de funções inovadoras, como centros de tecnologia e economia criativa.

A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitacional do Distrito Federal, SEDUH

A SEDUH é o órgão responsável pelo planejamento urbano no Distrito Federal tratando da elaboração dos planos e programas relacionados com o planejamento territorial e urbano, tendo como competência o ordenamento, uso e ocupação do solo; o planejamento, desenvolvimento e intervenção urbana; a gestão de Brasília como patrimônio cultural da humanidade; os estudos, projetos e criação de áreas habitacionais; o planejamento da política habitacional; o planejamento da política de regularização fundiária de áreas ocupadas; e a aprovação de projetos arquitetônicos, urbanísticos, de parcelamento do solo e licenciamento de atividades urbanas.

A SEDUH-DF tem adotado uma abordagem integrada que combina a ampliação de usos urbanos, colocando investimentos em infraestrutura, buscando dar conformidade legal para as mudanças planejadas, ao mesmo tempo que articula com órgãos competentes. Com isso, busca revitalizar o ambiente físico e funcional do Setor Comercial Sul, atraindo novos empreendimentos com objetivo de requalificar o espaço público melhorando a mobilidade, acessibilidade, segurança e espaços de convivência e promover a reativação socioeconômica.

Viva o Centro!

O Programa Viva o Centro! DF surgiu como uma resposta estruturada aos desafios históricos da região central de Brasília e principalmente do Setor Comercial Sul, um programa (e minuta de Projeto de Lei Complementar – PLC) voltado à revitalização do SCS e, por extensão, ao fortalecimento da função de "centro urbano" na área central do Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB). Ele aparece como tentativa de dar direção a um tema debatido há décadas, e que já era apontado em referências como Brasília Revisitada e nas estratégias do PDOT.

O projeto apresentado no Conplan em 2020, e no segundo semestre apresentado para um ciclo de consulta/audiências públicas trabalhou com cinco eixos estratégicos: qualificação dos espaços públicos (urbanidade), habitação (novo uso), social (inserção social), fortalecimento cultural (espaço de cultura) e desenvolvimento da economia local (resgate do centro). Essas diretrizes buscavam ampliar a vitalidade do SCS, promovendo melhorias em acessibilidade, mobilidade, iluminação e segurança, além de estimular usos culturais e atividades econômicas diversificadas (SEDUH-DF, 2020).

Percebe-se que parte dos projetos desenvolvidos para área possuem elementos do primeiro projeto de revitalização, desenvolvido em 2009 pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA) e depois em 2016, mas a discussão e consolidação só é realizada em 2024 (Jaime; Blumenschein, 2025).

Apesar de o Viva Centro! ter sido estruturado como minuta de Projeto de Lei Complementar (PLC) para criar um programa de revitalização do Setor Comercial Sul, essa lei não chegou a entrar em vigor. Em registro de reunião técnica ligada ao CUB, há menção explícita de que o projeto do Viva Centro "não foi aprovado" (CONPLAN, 2022). Além disso, a proposta enfrentou entraves e pedidos de aprofundamento (por exemplo, análises adicionais demandadas pelo IPHAN), o que contribuiu para o não avanço do PLC como lei.

Complementando esse arcabouço, os pareceres técnicos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) são documentos fundamentais para a viabilização dos projetos de requalificação urbana. O Parecer Técnico nº 30/2021 da Coordenação Técnica do IPHAN-DF analisou a proposta de requalificação das Quadras 3, 4 e 5 do SCS, aprovando as intervenções desde que respeitados os princípios da preservação do conjunto urbanístico original de Brasília. O parecer ressaltou a importância da preservação dos visuais urbanos, da ambiência das escalas características e da implantação de elementos urbanos compatíveis com a linguagem modernista da cidade.

A acessibilidade universal, a padronização do mobiliário urbano e o uso de materiais adequados também foram destacados como requisitos indispensáveis. O Parecer Técnico nº 07/2021, também emitido pela COTEC/IPHAN-DF, complementa o parecer anterior ao tratar de aspectos mais específicos relacionados à implantação do mobiliário urbano, à regulação da publicidade nas fachadas e à sinalização comercial. O documento também destaca a necessidade de garantir a participação da sociedade civil e o acompanhamento técnico contínuo por parte dos órgãos de patrimônio durante todas as etapas do projeto, assegurando a transparência e a conformidade com as normas de preservação do patrimônio.

Adicionalmente, os Pareceres Técnicos nº 30/2021 e nº 07/2021, ambos emitidos pela Coordenação Técnica do IPHAN-DF (COTEC/IPHANDF), representam marcos essenciais na análise e encaminhamento do Programa de Revitalização do SCS, também conhecido como "Viva Centro!". Estes pareceres analisam o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB), com foco específico no Setor Comercial Sul. As avaliações tratam de aspectos fundamentais para a transformação da área, considerando o equilíbrio entre renovação funcional, ocupação qualificada e a preservação das características urbanísticas e arquitetônicas originais do Plano Piloto. O Parecer Técnico nº 30/2021 analisa a minuta do projeto de lei do PPCUB e seus desdobramentos sobre o SCS, levantando preocupações centrais sobre a proposta de introdução de uso residencial no setor. O documento destaca que qualquer alteração significativa nos usos e gabaritos deve vir acompanhada de estudos técnicos detalhados, capazes de demonstrar que tais mudanças não resultarão na descaracterização da área, especialmente diante do tombamento federal de Brasília. O IPHAN enfatiza que as transformações não possibilitar a simples valorização mercadológica dos imóveis, o que poderia estimular a especulação imobiliária e comprometer os objetivos de revitalização urbana. Entre os principais pontos de atenção está a diretriz segundo a qual a renovação do SCS deve se basear na revitalização de edifícios vazios ou subutilizados, e não na construção de novas edificações para fins residenciais. Essa estratégia visa respeitar os valores simbólicos, formais e históricos do conjunto urbanístico, ao mesmo tempo em que promove a reinserção funcional da área.

Diante das propostas contidas na minuta do PPCUB, o IPHAN recomenda que o GDF realize estudos complementares para indicar com clareza quais edificações estariam aptas à conversão para o uso residencial. Essa indicação prévia permitiria a avaliação criteriosa das intervenções propostas, reduzindo os riscos de distorções no processo de implementação das mudanças. Além disso, o parecer sugere que essas análises sejam estendidas a outros setores centrais, como o Setor de Rádio e TV Sul, com vistas a garantir coerência e harmonia nas políticas de requalificação do centro da cidade.

Apesar de reconhecer a pertinência de discutir a introdução de usos residenciais em setores centrais como o SCS, o IPHAN adota uma postura cautelosa e propositiva. Para a instituição, a inclusão de habitação não pode se sobrepor às premissas de preservação da forma urbana original. As alterações devem respeitar a escala, os materiais, a linguagem arquitetônica modernista e a ambiência urbana que caracterizam Brasília e justificam seu reconhecimento como patrimônio cultural da humanidade.

O parecer ressalta que a adaptação de edifícios comerciais para o uso residencial implica desafios técnicos significativos, como a necessidade de reformas nas fachadas, implantação de garagens subterrâneas, adição de varandas ou áreas técnicas, e a inserção de caixas d'água sobre platibandas, alterações que podem colidir com as diretrizes de preservação. Tais preocupações refletem a necessidade de compatibilizar inovação urbana com respeito à herança modernista da cidade. O IPHAN, ao condicionar seu aval a análises adicionais e à delimitação mais definida das intervenções, evidencia sua posição como guardião da integridade do patrimônio urbano de Brasília, o que, deve ser entendido como um guia para práticas de urbanismo contemporâneo.

Em síntese, o processo de requalificação do Setor Comercial Sul está ancorado em um arcabouço legal que articula normas urbanísticas e orientações patrimoniais.

A combinação entre as diretrizes do PPCUB, os pareceres técnicos do IPHAN e os projetos executivos da SEDUH conforma uma base jurídica e técnica, capaz de garantir a integridade histórica e o dinamismo contemporâneo do SCS. Trata-se de um exemplo emblemático de como intervenções urbanas em áreas centrais e tombadas podem ser conduzidas com planejamento, diálogo institucional e inovação, promovendo um novo ciclo de uso qualificado e sustentável no centro de Brasília.

Ao mesmo tempo, parte das estratégias continuou na prática por meio de ações e obras de requalificação urbana no SCS, especialmente a requalificação das quadras, com intervenções em calçadas, pavimentação, acessibilidade, mobiliário urbano, iluminação e qualificação de áreas de convivência.

Requalificação de quadras e espaços públicos (Quadras 1 a 6)

Quadro 1 – Requalificação de quadras e espaços públicos.

Ação	Objetivos
Ampliação de usos	Diversificar atividades, estimular circulação e investimentos
Requalificação urbana	Melhorar mobilidade, acessibilidade, segurança e espaços de convivência
Melhorias de infraestrutura	Reformar pavimentos, calçadas, iluminação, mobiliário urbano
Atuação técnica e legal	Aprovação por órgãos competentes, licenciamento, adequação normativa

Fonte: Autores.

Realizadas a partir de março de 2021 e ainda em execução. Envolvem reformas de manutenção dos espaços livres, incluindo calçadas, pista de skate, rampas, travessias, canteiros arborizados, mobiliário urbano, rotas acessíveis, drenagem, quiosques, iluminação LED, reorganização de vagas de estacionamento, incluindo para bicicletas, demarcação de vagas PCD, idosos, motos, ambulância e viatura policial, sombreiros metálicos, canteiros verdes e paradas de ônibus melhoradas com iluminação. O objetivo é criar espaços de convivência e incrementar segurança e bem-estar.

Projetos de requalificação para o SCS

Quadro 2 – Projetos de requalificação do SCS desenvolvidos pela SEDUH.

Quadras 1 e 2	**Processo SEI: 00390-00003725/2023-90**
O projeto foca na melhoria dos espaços públicos, reestruturação da paisagem urbana, reordenamento do mobiliário urbano, aumento da acessibilidade e segurança para pedestres, além de fomentar a dinamização econômica e cultural da área. As intervenções previstas contemplam calçadas acessíveis, arborização, iluminação pública eficiente, sinalização e reorganização das áreas de convivência.	
Quadra 3	**Processo SEI: 00390-00005640/2020-01 SIV/MDE: 144/2017**
Focado na acessibilidade universal, este projeto propõe a adequação das calçadas, travessias, rampas e demais elementos do espaço urbano, conforme as normas técnicas de acessibilidade vigentes. As ações visam garantir a circulação segura e autônoma de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, promovendo inclusão e equidade no uso do espaço urbano	
Praça do Povo	**Processo SEI: 0390-00010063/2017-66**
Projeto de revitalização que busca resgatar seu valor como espaço de encontro, convivência e manifestações culturais. O projeto prevê novo paisagismo, mobiliário urbano, acessibilidade, iluminação e reordenamento dos espaços de circulação e permanência, promovendo mais conforto e segurança aos usuários.	
Quadra 4	**Processo SEI: 00390-00006563/2020-07 SIV-MDE: 101/2021**
O projeto contempla a recuperação de calçadas, implantação de rampas, arborização, reorganização de áreas de estacionamento e melhoria na iluminação e sinalização, promovendo a integração com os demais projetos de requalificação do SCS.	
Quadra 5	**Processo SEI: 390.000.054.96/2017-08 SIV: 096/2017**
A proposta inclui intervenções de infraestrutura urbana e acessibilidade, priorizando o pedestre e a qualificação dos espaços de uso coletivo. O projeto também visa incentivar o uso sustentável do espaço, com medidas que promovam conforto ambiental e segurança urbana.	
Quadra 6	**Processo SEI: 00390-00004868/2021-57 SIV-MDE: 120/2021**
Com foco em acessibilidade, segurança e conforto para os usuários, a proposta contempla o redesenho dos espaços de circulação, implantação de áreas sombreadas, ampliação da arborização e mobiliário urbano adequado.	

Fonte: Site SEDUH. Adaptado.

O Governo do Distrito Federal, por meio de suas secretarias e órgãos técnicos, tem desenvolvido uma série de iniciativas voltadas à requalificação

urbana do SCS. Ações de valorização do espaço público, promoção da acessibilidade e revitalização da infraestrutura urbana buscam transformar o local em um território mais inclusivo, seguro, atrativo e funcional. Os projetos elaborados alinham-se aos princípios do urbanismo sustentável. Dentre os quais, estão os projetos de requalificação das quadras 1 a 6 do Setor Comercial Sul, a revitalização da Praça do Povo, a reurbanização da via S3 e da via L1, bem como intervenções voltadas à acessibilidade, à regularização de áreas do Metrô e à ampliação da infraestrutura cicloviária da região. A seguir, estão listados os projetos em curso ou já elaborados pelo GDF no âmbito da requalificação do espaço público do SCS.

Quadro 3 – Projetos relacionados à revitalização do SCS.

Projeto de Reurbanização da Via S3 Canteiro Central e da Via L1, entre os Setores Bancário e de Autarquias Sul (Etapas 1 e 2)	**Processo SEI: 390.000.141/2016 DET/MDE: 008/2016**
Compreende a reurbanização do canteiro central da via S3 e da via L1. O projeto propõe a melhoria da paisagem urbana, da mobilidade e da conexão entre os setores, com intervenções em calçadas, mobiliário urbano, ciclovias e áreas verdes.	
Projeto de Infraestrutura Cicloviária Via W3 do SRTVS-SMHS ao SRTVN-SMHN	**Processo SEI: 00390-00011969/2017-06SIV/ MDE: 016/2018**
Este projeto busca ampliar e qualificar a infraestrutura cicloviária da Avenida W3, promovendo deslocamentos mais seguros, sustentáveis e integrados ao sistema de transporte público. As ações incluem a construção de ciclovias segregadas, sinalização cicloviária, travessias e integração com paraciclos e estações de bicicletas públicas.	
Projeto de Requalificação do Setor Hoteleiro Sul - Quadras 1 a 6	**Processo SEI: 390.000.571/2016 SIV/MDE: 097/2017**
O projeto visa qualificar os espaços públicos do Setor Hoteleiro Sul, com intervenções voltadas à mobilidade, paisagismo, segurança e acessibilidade. As ações contribuem para a valorização do setor e sua integração ao SCS e ao Eixo Monumental.	
Projeto de Regularização das Áreas do Metrô (Central, Galeria, 102 a 114 Sul)	**Processo SEI: 390.000.016/2014 URB-MDE: 041/2016**
Regularização urbanística das áreas ocupadas pelo Metrô na Asa Sul, promovendo a adequação legal e urbanística dos acessos, áreas técnicas e entornos das estações.	
Projeto de Regularização – Galeria dos Estados (Subsolo)	**Processo SEI: 390.000.054.96/2017-08 SIV: 096/2017**
Projeto de regularização que visa ordenar o uso do espaço, garantindo segurança, acessibilidade e funcionalidade ao local.	

Fonte: Site SEDUH. Adaptado.

Considerações sobre os projetos de requalificação do SCS

Os projetos concluídos ou em execução no Setor Comercial Sul refletem uma abordagem técnica que reconhece simultaneamente a realidade consolidada do território e a necessidade de renovação dos seus logradouros públicos. A elaboração dessas intervenções buscou preservar a infraestrutura existente, garantindo sua manutenção em padrões de funcionamento atual, enquanto incorporou algumas medidas de acessibilidade universal, considerando a mobilidade a pé e soluções de sustentabilidade ambiental na reforma das pavimentações.

Considerando que o SCS está inserido na escala urbanística gregária, cuja lógica espacial demanda o respeito à configuração original do conjunto, as propostas mantêm os elementos essenciais do traçado e dos fluxos, mas permitem ajustes pontuais capazes de qualificar o uso do espaço público. Esses aprimoramentos buscam fortalecer a experiência do pedestre, promover mais integração entre atividades, ampliar o conforto urbano e consolidar um ambiente inclusivo, seguro e coerente com a vocação contemporânea de revitalização do centro metropolitano.

Vale ressaltar que a concepção original do SCS, nas quadras entre 1 e 6 trouxe o elemento morfológico da rua, uma exceção à regra:

- Por constituir-se um fragmento distinto dos demais no contexto central de Brasília, se considerarmos o conjunto urbanístico da cidade como um todo;
- Por constituir-se de vias que mantém o valor das ruas internas como espaços de conteúdo social, semelhante às cidades tradicionais.

Neste contexto as intervenções recentes mantêm as características originais do desenho do SCS, que apresenta uma configuração espacial marcada por um evidente quadro de isolamento, resultante da sua desconexão física com as áreas vizinhas. Esse isolamento advém, sobretudo, da presença dos extensos bolsões de estacionamento que circundam as quadras 1 a 6, criando uma zona periférica que fragmenta a continuidade dos percursos de pedestres. Esses espaços, ao longo do tempo, foram absorvidos como elementos de grande funcionalidade para o setor, dada a demanda por vagas em uma área de intensa atividade econômica. Contudo, sua expansão gradual contribuiu para um processo de erosão dos espaços públicos circundantes, reduzindo superfícies de circulação, eliminando transições qualificadas e prejudicando a conectividade urbana. Paradoxalmente úteis, esses "recortes" laterais das quadras tornaram-se hoje os principais responsáveis pela interrupção da acessibilidade e pela falta de integração entre o SCS e seu entorno imediato.

Os projetos de requalificação do espaço público do Setor Comercial Sul constituem um esforço relevante do poder público, demonstrando compromisso com a melhoria das áreas livres e com a valorização do ambiente urbano. Contudo, ao não abordarem aspectos estruturais de reconexão com o entorno e

de continuidade dos fluxos de pedestres que são elementos fundamentais para um espaço verdadeiramente orientado ao cidadão, denotam que tais iniciativas acabam preservando grande parte das fragilidades do quadro urbanístico atual. Assim consideramos que se perdeu a oportunidade de reposicionar o SCS como uma centralidade plenamente dedicada às pessoas, capaz de estimular convivência, vitalidade e permanência qualificada.

Esse potencial poderia ter sido explorado à luz das diretrizes de autores como Jan Gehl, urbanista dinamarquês, que criticou a criando o termo "Síndrome de Brasília" que descreve cidades planejadas que priorizam carros e grandes espaços em vez da "escala humana" e da interação entre pedestres. Em suas reflexões sobre projetos de requalificações de cidades europeias, ele demonstra a importância de reduzir o protagonismo do automóvel nas áreas centrais, ampliando espaços de pedestres e favorecendo usos sociais do território. Sem enfrentar essa dimensão estrutural de pensar o funcionamento de áreas centrais, as intervenções permanecem limitadas, restringindo a possibilidade de transformar o SCS em um ambiente urbano vibrante, acessível, sustentável e verdadeiramente centrado na escala humana.

A análise dos projetos de requalificação do Setor Comercial Sul evidencia que as conexões estruturantes com seu entorno imediato não foram adequadamente consideradas, especialmente no que se refere ao Setor Hoteleiro Sul e aos hospitais vizinhos, isso sem considerar o restante do SCS que compete às quadras 7, 8 e 9. A ausência dessa articulação compromete a construção de um sistema urbano contínuo, capaz de fortalecer fluxos de pedestres, diversificar públicos e ampliar a vitalidade cotidiana do setor.

O Setor Hoteleiro Sul, por exemplo, desempenha papel estratégico não apenas pela presença de turistas, mas também porque grande parte dos hotéis que opera como apart-hotéis, abrigando moradores permanentes ou de longa estadia. Esse público, pela proximidade física e pela demanda natural por comércio, serviços, alimentação e áreas de convivência, constitui um contingente relevante que deveria ser incorporado como alvo direto das ações de qualificação do SCS. A compreensão de seu perfil demográfico e socioeconômico é essencial para orientar programações, usos e estratégias de ativação econômica.

Da mesma forma, o Hospital de Base e o Hospital Sarah Kubitschek que funcionam ao lado do setor, representam polos de grande fluxo diário de trabalhadores, pacientes e acompanhantes que demandam serviços. Trata-se de uma população que necessita de espaços de descompressão, alimentação, circulação segura e acesso a serviços complementares que poderia se beneficiar diretamente de um SCS mais acolhedor, acessível e bem conectado.

O levantamento quantitativo e qualitativo desse contingente permitiria calibrar melhor as intervenções urbanas, ampliando o potencial de integração funcional entre esses equipamentos e o setor comercial. A incorporação dessas conexões nos projetos é fundamental para consolidar o SCS como centralidade urbana ativa, plural e integrada ao seu território ampliado.

METODOLOGIA

A metodologia adotada para o desenvolvimento desta pesquisa fundamenta-se em abordagens integradas e transdisciplinares, aliando instrumentos de diagnóstico urbano, tecnologias digitais aplicadas ao ambiente construído e processos colaborativos de escuta e cocriação. A espinha dorsal do método é estruturada com base na abordagem Design Science Research, reconhecida por seu caráter projetual, orientado para solução de problemas complexos em contextos reais. Essa abordagem permite o desenvolvimento incremental de artefatos urbanos, sejam eles físicos ou digitais. Eles são fundamentados em análises de requisitos e evidências empíricas, ao mesmo tempo em que articula inovação conceitual e aplicabilidade prática.

Design Science

O planejamento urbano contemporâneo enfrenta o desafio de responder, de maneira integrada e inovadora às profundas transformações econômicas, tecnológicas e sociais que reconfiguram as cidades no século XXI. Nesse cenário despontam abordagens metodológicas capazes de lidar com a complexidade dos territórios urbanos. Uma dessas abordagens é a Design Science, cuja natureza aplicada oferece um instrumento de formulação, experimentação e validação de soluções urbanas em contextos dinâmicos e multifacetados.

Hevner, A. R., March, S. T., Park, J., & Ram, S. (2004) definem os fundamentos da *Design Science* como abordagem científica voltada à criação e avaliação de artefatos. Seu fundamento é a ideia de que o conhecimento pode ser produzido por meio da ação projetual, isto é, pelo próprio processo de concepção, modelagem e implementação de soluções no mundo real. A *Design Science* propõe uma epistemologia voltada à intervenção orientada por objetivos, focada na resolução de problemas concretos por meio da criação de artefatos, produtos, processos, modelos, sistemas ou políticas públicas.

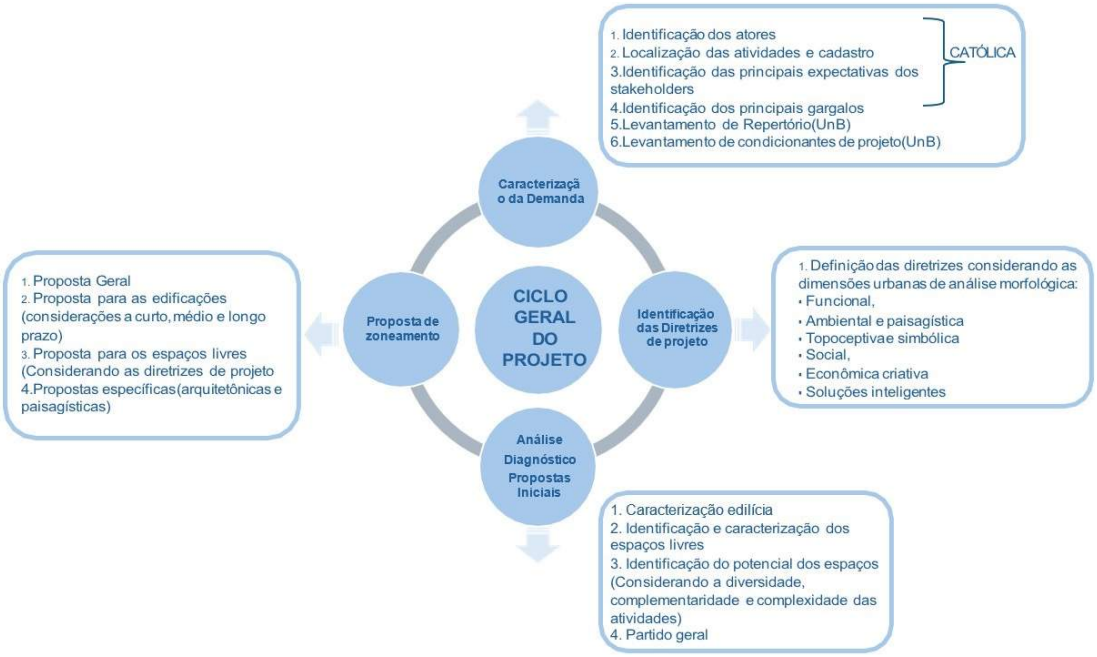
No campo do urbanismo, essa abordagem se traduz na criação de projetos como laboratórios vivos denominados "living labs" para o aprimoramento contínuo das práticas projetuais e políticas urbanas. Segundo Manzini (2015), o design participativo e inovação social se relacionam e têm aplicações diretas no urbanismo. O projeto torna-se ao mesmo tempo objeto de investigação e vetor de inovação, possibilitando a avaliação contínua da consistência e relevância do conhecimento urbanístico aplicado.

A natureza transdisciplinar dos projetos urbanos conduz a uma abordagem da Design Science. A projetação, entendida aqui como processo criativo, iterativo e colaborativo de construção de soluções que permite a articulação entre múltiplos atores e saberes, a saber: gestores públicos, profissionais técnicos, agentes culturais, empreendedores criativos, acadêmicos e moradores. Essa integração é especialmente relevante em projetos de requalificação urbana, onde a complexidade social e espacial exige soluções dialogadas e testadas em diferentes escalas e temporalidades.

Por meio da abordagem de Design Science, o projeto urbanístico deixa de ser um produto técnico para se tornar um processo de aprendizagem coletiva.

Cada ciclo de desenvolvimento permite que o projeto seja revisto, ajustado e aprimorado com base em feedbacks, diagnósticos de campo e experimentações, criando um ambiente propício à construção de redes colaborativas de inovação urbana. A figura 1 apresenta o ciclo geral de projeto, identificando os resultados a partir da realização integrada das etapas e seus respectivos produtos.

Figura 1 – Ciclo geral do projeto.



Fonte: Autores.

> O Nível de Necessidade de Informação deve ser estabelecido com base na necessidade de decisão, de forma que a informação produzida seja apropriada e suficiente, mas não excessiva. (NBR ISO 19650-1)

O contexto de requalificação de áreas centrais urbanas tem se consolidado como uma das agendas mais urgentes do planejamento urbano e enfrentam o desafio de se adaptar a um novo paradigma econômico e tecnológico, marcado pela chamada Quarta Revolução Industrial (Schwab, 2016), pela emergência da economia digital (Castells, 2009; Rifkin, 2014) e pela consolidação de modelos descentralizados de trabalho e produção, intensificados após a pandemia de COVID-19 (Florida et al., 2021). Nesse cenário de transformações aceleradas, o uso da *Design Science* como abordagem metodológica apresenta-se como uma alternativa promissora para lidar com a complexidade dos problemas urbanos contemporâneos.

Originalmente sistematizada por Herbert A. Simon (1969) e mais recentemente expandida por autores como Hevner et al. (2004), a Design Science propõe uma lógica de projeto baseada na integração entre pesquisa aplicada, inovação e solução de problemas complexos como no caso do urbanismo. Ao ser aplicada ao campo da requalificação urbana, a *Design Science* torna-se uma

ferramenta estratégica de transformação territorial, cujo foco na prototipagem de soluções permite a experimentação de intervenções urbanas que articulam inovação tecnológica, inclusão social, sustentabilidade ambiental e valorização do patrimônio cultural. Trata-se de um modelo iterativo e responsivo que rompe com a rigidez dos planos tradicionais ao incorporar práticas de testagem, avaliação contínua e retroalimentação das decisões projetuais (March & Smith, 1995; Hevner et al., 2004).

Os Polos Criativos e Tecnológicos em áreas centrais subutilizadas configuram um ótimo estudo de caso para a aplicação da Design Science no urbanismo. Esses polos, inspirados em princípios da economia criativa (Howkins, 2001) e da inovação urbana (Batty, 2013), atuam como ecossistemas produtivos que geram valor econômico, social e simbólico. Mais do que reabilitar imóveis e atrair investimentos, eles contribuem para a reinvenção dos modos de vida urbanos e para a revitalização das centralidades tradicionais, promovendo novas formas de ocupação, trabalho, aprendizado e convivência (Lazzeretti et al., 2008; Landry, 2012).

No caso de Brasília e particularmente no Setor Comercial Sul, onde o território é emblemático por sua localização, função histórica e atual subutilização, a adoção da abordagem do Design Science pode orientar estratégias experimentais de requalificação, sensíveis ao contexto local e às demandas contemporâneas. A lógica de projeto baseada na experimentação controlada de soluções permite avaliar os impactos espaciais, econômicos e sociais das intervenções. Com isso, é possível desenvolver um modelo de urbanismo responsivo, voltado a resultados e baseado em evidências, em consonância com as abordagens mais avançadas do urbanismo contemporâneo (Gehl, 2010; Moroni, 2020).

A abordagem da *Design Science*, pode permitir que o projeto urbanístico seja concebido como instrumento técnico e processo de aprendizagem coletiva, capaz de gerar conhecimento aplicado, engajar atores sociais em uma governança local e construir novas narrativas urbanas. Esse tipo de abordagem pode ser relevante para garantir que as intervenções de requalificação respeitem a memória modernista do território e respondam às demandas de um novo ciclo urbano.

Building Information Modeling – BIM

A metodologia *Building Information Modeling* – BIM é adotada neste trabalho como fundamento técnico para o desenvolvimento do modelo arquitetônico digital e físico do Polo Tecnológico Criativo do Setor Comercial Sul (SCS), em consonância com as diretrizes de inovação, sustentabilidade, acessibilidade e governança digital do ambiente construído.

O conceito BIM, conforme estabelecido na ABNT NBR ISO 19650-1:2022, refere-se a um processo colaborativo baseado na organização e gestão da informação ao longo do ciclo de vida de ativos construídos, tais como edificações, infraestruturas e ambientes urbanos. Diferentemente da visão restrita à modelagem tridimensional, a norma define o BIM como um uso estruturado de informações digitalizadas, integradas e orientadas por finalidades específicas.

A norma destaca que o BIM depende da interação entre pessoas, processos e tecnologias, estruturando o fluxo de trabalho a partir de ambientes colaborativos e sistemas interoperáveis. Além da produção de modelos digitais tridimensionais, a aplicação do BIM neste projeto deve ser compreendida em seu sentido mais amplo, como um processo colaborativo de gestão da informação, o que implica a adoção de uma estrutura metodológica capaz de organizar responsabilidades, fluxos de informação e formas de entrega de dados ao longo do tempo. Sua adoção está fundamentada na política nacional de transformação digital da construção civil, conforme estabelecido pelo Decreto Federal nº 10.306/2020, que institui a Estratégia Nacional de Disseminação do BIM (Estratégia BIM BR) e determina a adoção progressiva do BIM em obras públicas federais.

Segundo Succar (2009), os usos do BIM são definidos como as aplicações específicas dos modelos de informação ao longo do ciclo de vida do ativo e abrangem desde a concepção do projeto, simulação e planejamento da construção, até a operação e manutenção da edificação ou infraestrutura, devendo ser previamente definidos e planejados em função dos objetivos do projeto.

Com base nos *frameworks* estabelecidos por Succar (2009) e Penn State BIM Execution Planning Guide (2010-2021), foram definidas para esse projeto alguns usos específicos do modelo BIM, que inclui levantamento físico-digital, varredura a laser, elaboração de estudo preliminar e prototipagem digital.

O primeiro uso relevante é o de modelagem de condições existentes (*Existing Conditions Modeling*) que se refere à criação de modelos BIM a partir do ambiente construído real. Esse uso é apoiado por tecnologias de captura da realidade, como laser *scanning*, fotogrametria e imagem captadas por drones, dando origem ao processo conhecido como *Scan to BIM*. Esses modelos representam o estado atual ("as is") das edificações ou da área urbana, e são importantes para subsidiar intervenções de requalificação, retrofit ou planejamento urbano com base em dados reais.

A utilização do laser *scanning* está relacionada ao uso denominado captura da realidade (*Reality Capture*), no qual sensores LiDAR e equipamentos de escaneamento são utilizados para gerar nuvens de pontos tridimensionais. Quando essas informações são processadas, servem de base para modelagem informacional e também para avaliações de condição física (*Condition Assessment*), especialmente úteis em projetos de preservação ou avaliação estrutural dos espaços públicos existentes.

Na etapa de estudo preliminar, os usos do BIM para esse projeto se concentram na autoria de projeto (*Design Authoring*), com desenvolvimento de modelos conceituais nos níveis iniciais de desenvolvimento, incluindo volumetrias, análises de ocupação e setorização. Também se destaca o uso de visualização do projeto (*Design Visualization*), que permite comunicar as propostas de forma clara a diferentes públicos, utilizando imagens, vídeos, animações, realidade aumentada e virtual.

Por fim, a prototipagem digital é viabilizada por meio do uso do BIM para fabricação digital (*Digital Fabrication*), permitindo extrair geometrias e parâmetros diretamente do modelo para impressão 3D e corte a laser. Esse uso é estratégico em ambientes de pesquisa aplicada, como os desenvolvidos no âmbito do PISAC/UnB.

Esses usos do modelo BIM demonstram como a metodologia é integrada

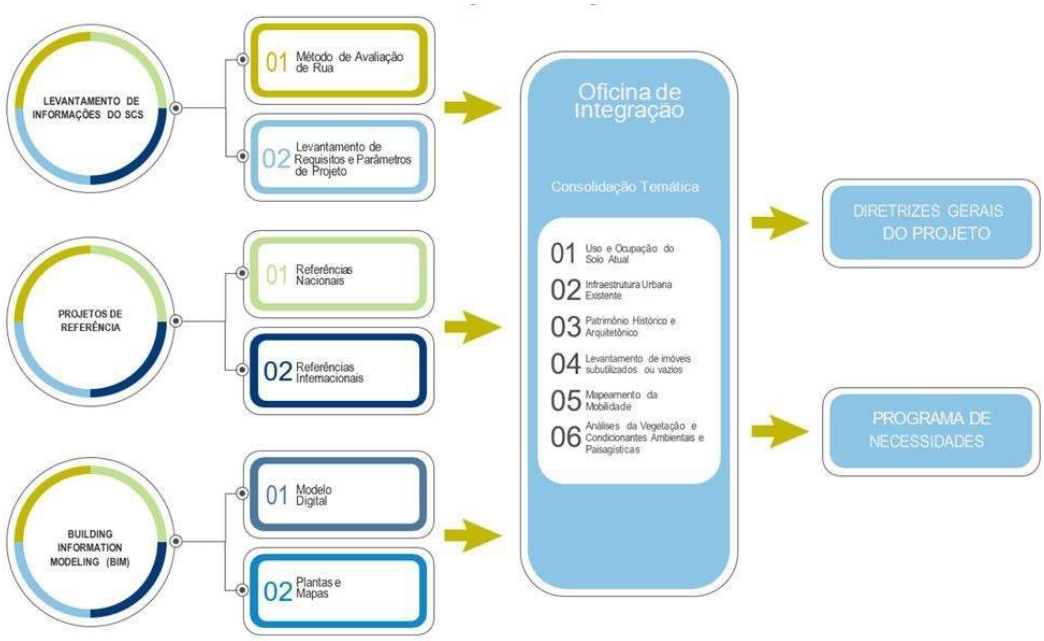
de forma transversal ao desenvolvimento do projeto urbano, da documentação do estado atual à simulação de propostas e experimentações físicas, e por fim, ao próprio Projeto do Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul.

A ABNT NBR ISO 19650 que trata da gestão da informação ao longo do ciclo de vida de um ativo construído utilizando BIM, introduz e estrutura o conceito de LIN – *Level of Information Need* (Nível de Necessidade de Informação), que será empregada no projeto. O conceito que substitui e amplia o tradicional LOD (*Level of Development/Detail*), não se limita à representação geométrica, mas compreende três dimensões complementares da informação em um modelo BIM: geometria, informações alfanuméricas e documentação.

- Geometria – nível de detalhe visual e espacial do objeto (forma, tamanho, localização);
- Alfanumérica (atributos, semântica) – dados e propriedades associadas aos elementos (ex: nome, material, usuário).

Passos Metodológicos

Figura 2 – Fluxograma Metodológico.



Fonte: Autores.

No Produto 1 do projeto de requalificação urbana do Setor Comercial Sul, a caracterização da demanda é estruturada a partir de dois passos metodológicos complementares, fundamentais para assegurar uma leitura crítica, integrada e consistente da área de intervenção:

- O primeiro passo consiste na análise dos aspectos urbanos em dimensões próprias e distintas, contemplando de forma espacializada a diversidade morfológica das edificações, os

padrões de uso e ocupação, a configuração e a qualificação dos espaços públicos, bem como as dinâmicas urbanas, sociais e econômicas que incidem sobre o território. Essa abordagem permite a construção de uma síntese interpretativa capaz de refletir a complexidade do SCS, evidenciando conflitos e limitações, mas também potencialidades e especificidades locais;

- O segundo passo metodológico baseia-se na análise de referências projetuais de requalificação de áreas urbanas, com ênfase em experiências consolidadas de polos de economia criativa e tecnológica, nacionais e internacionais, possibilitando o estabelecimento de parâmetros conceituais e operacionais. Essa etapa orienta a formulação de diretrizes alinhadas às boas práticas contemporâneas de regeneração urbana, garantindo que as proposições respondam de maneira qualificada às demandas identificadas, ao mesmo tempo em que dialogam com estratégias inovadoras de desenvolvimento urbano e econômico.

Primeiro passo: dimensões de análise da configuração do Setor Comercial Sul

Esta etapa compreende o levantamento de requisitos e parâmetros de projeto. Nesse contexto são previstos vários levantamentos e análises voltados a trazer informações fundamentais e estruturantes das soluções. Uma destas questões é a caracterização da configuração urbana do SCS, para tal, toma-se como referência a Nota Técnica nº 01/2018 – DIHAB/COPJAN/SUPJAN/SEGETH, que fornece informações e aspectos tipológicos no contexto do SCS, considerados essenciais para intervenções urbanas. Esta pesquisa busca assegurar uma aderência normativa aos documentos oficiais do próprio GDF, consequentemente auxiliando a estruturar o processo de zoneamento. Essa análise é complementada por outras dimensões de análise, no quais os aspectos urbanos são abordados por aspectos diferenciados e que incidem de maneira espacializada, permitindo uma síntese que reflete a diversidade das edificações, do uso e ocupação das edificações e dos espaços públicos com suas dinâmicas urbanas.

A análise preliminar permite ainda traçar estratégias de abordagem e solução conforme o método de *Design Science Research*. Para isso, o trabalho abrange os seguintes eixos de análise, fundamentais para apoiar a formulação de um projeto urbanístico qualificado:

a) Aspectos da configuração das edificações

A análise do Setor Comercial Sul se inicia pelo reconhecimento geral da configuração do setor, no qual a questão da configuração das edificações e a identificação de suas características são fundamentais para o planejamento da requalificação das próprias edificações e do setor em geral. A Nota Técnica Nº 01/2018 –DIHAB/COPLAN/SUPLAN trata desse assunto, ela traz uma análise tipo-morfológica do Setor Comercial Sul que foi realizada na Oficina de Morfologia Urbana no Setor Comercial Sul, trecho A, entre os dias 06 a 09 de fevereiro de 2018,

no âmbito da Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano desta SEGETH. A análise realizou uma leitura da paisagem compreendendo as quadras de 1 a 6.

O Setor Comercial Sul (SCS) apresenta uma morfologia urbana singular no contexto do Plano Piloto de Brasília, destacando-se por sua escala gregária, pela diversidade tipológica de suas edificações e pela coexistência de usos institucionais, comerciais, culturais e de serviços. A manutenção dessa escala, associada à preservação e valorização do conjunto arquitetônico original é essencial para qualquer proposta de requalificação urbana que vise consolidar o SCS como Polo Criativo e Tecnológico.

Nesse sentido, o levantamento dos requisitos e parâmetros de projeto e a eleição de quais características são relevantes para esse estudo apontam para a prioridade de aspectos na caracterização da tipologia edilícia existente, permitindo uma leitura técnica mais qualificada das edificações e subsidiando decisões futuras quanto à viabilidade de *retrofits*, mudanças de uso e reestruturações espaciais. Essa análise detalhada é especialmente relevante em função do estado de conservação heterogêneo do setor, das demandas por novos usos urbanos e da necessidade de conciliar inovação com preservação patrimonial.

b) Uso e ocupação do solo atual

O levantamento dos usos existentes no setor pode ser comercial, de serviços, institucionais e eventuais usos residenciais, permitindo identificar padrões de esvaziamento, fragmentação ou concentração de atividades. Esse diagnóstico embasa estratégias de diversificação de usos, vitalização de térreos, incentivo à habitação e promoção de atividades culturais e tecnológicas.

c) Infraestrutura urbana existente

A infraestrutura viária, elétrica, de iluminação pública, água, esgoto, drenagem e telecomunicações precisa ser avaliada quanto à sua capacidade e estado de conservação. Grande parte dessa infraestrutura é antiga e demanda atualização para comportar atividades de maior densidade tecnológica, como empresas de TI, *coworkings*, *data centers* e serviços inovadores. A modernização é fundamental para criar condições adequadas ao Polo Criativo Tecnológico.

d) Patrimônio histórico e arquitetônico

O SCS abriga edificações modernistas de grande valor arquitetônico. O estudo patrimonial deve identificar elementos característicos, limites de intervenção e oportunidades para restauração, retrofit ou adaptação funcional, respeitando os princípios da Carta de Veneza e as diretrizes do IPHAN. A compatibilização entre preservação e inovação é um dos maiores desafios do setor.

e) Levantamento de imóveis subutilizados ou vazios

A existência de edificações ociosas é um dos principais entraves para a vitalidade do SCS. O diagnóstico preciso desses imóveis possibilita a elaboração

de estratégias de ocupação, incentivos, parcerias público-privadas e programas de reativação econômica e social.

f) Mapeamento da mobilidade

Uma análise integrada da mobilidade — incluindo transporte coletivo, circulação de pedestres, ciclovias, acessos ao metrô, estacionamentos e fluxos de carga — é fundamental para orientar intervenções que priorizem a mobilidade ativa, a caminhabilidade, a acessibilidade universal e a integração dos modais de transporte.

g) Vegetação e condicionantes ambientais e paisagísticos

A leitura ambiental identifica áreas com potencial de incremento de vegetação, sombreamento, permeabilidade, implantação de soluções baseadas na natureza e qualificação dos espaços livres. A ambiência paisagística é determinante para promover conforto térmico e estimular a permanência das pessoas no setor.

Metodologia de levantamento e análise de Projetos Referenciais (Benchmarks)

O segundo passo metodológico é complementar ao primeiro e optou-se pela realização de pesquisas de projetos de referência, tanto no contexto nacional quanto internacional, com foco em experiências bem-sucedidas de requalificação urbana associadas a polos criativos e tecnológicos. Estas referências permitem extrair diretrizes operacionais que contribuem para a formulação de um Programa de Necessidades alinhado às potencialidades locais e aos padrões de excelência em planejamento urbano contemporâneo. Trata-se de um levantamento para obter subsídios para o desenvolvimento do programa de necessidades de urbanismo para o polo tecnológico do Setor Comercial Sul.

Esta etapa investiga cinco estudos de caso: três clusters criativos com os mesmos propósitos do polo do DF: o Porto Digital no Recife; o Distrito de Inovação em Medellín; e o Distrito Criativo do Bronx em Bogotá; e duas políticas de cidades em torno de clusters criativos: Lisboa em Portugal, e Roma na Itália. Com exceção da cidade portuguesa, todas as demais são membros da Rede de Cidades Criativas da Unesco, situação importante, dado que Brasília faz parte desta rede desde 2017.

Uma pergunta é estabelecida como ponto de partida: Como as transformações urbanas contemporâneas têm sido impactadas por novos paradigmas de produção do espaço, nos quais a cultura, a criatividade e a inovação ganham importância na economia, no desenho e na estruturação de políticas urbanas? Para responder tal pergunta algumas reflexões são necessárias.

O conceito de cidades criativas foi originalmente observado de forma implícita por Jane Jacobs (1984) (Scott, 2014, p. 566), e emerge da observação empírica de cidades que prosperam não pelo planejamento integrado e condições de trabalho colaborativo, mas pela vitalidade dos encontros, das

interações humanas e da diversidade funcional. Em Vida e Morte das Grandes Cidades (Jacobs, 1961) a autora norte-americana identificou nos bairros de uso misto, na convivência interclassista e na ocupação contínua do espaço público os ingredientes fundamentais da renovação urbana espontânea. A criatividade enquanto elemento de transformação faz parte do fenômeno urbano cotidiano e é profundamente vinculada à convivência democrática e ao uso do espaço público.

No entanto, a origem do termo cidade criativa é comumente atribuído a Charles Landry e Franco Bianchini que nos anos 1990 formularam a ideia da cidade a partir de duas noções complementares de clusters criativos, como possibilidades de desenvolvimento e salvaguarda da cultura local. Landry (2000) define a cidade criativa como aquela que propicia ambientes à experimentação à produção cultural e à cooperação intersetorial, o que exige infraestrutura física e novas estruturas institucionais, políticas e adaptado ao trabalho mental cooperativo. A articulação de Bianchini (1995) é de uma economia que promove interação entre cultura, regeneração urbana e planejamento territorial, com exemplos de iniciativas de indústrias culturais de base comunitária, valor simbólico e inovação institucional em determinado território geográfico.

Diferente dos clusters industriais articulados por Porter (1990), o conceito criativo com base em Landry e Bianchini (1995) se alimenta da história local, das práticas cotidianas e do capital simbólico do território. Ao contrário do modelo fabril, os clusters criativos demandam densidade social de uso e flexibilidade morfológica para diferentes tipos de renda – características típicas dos centros das cidades (Messias, 2025). Contudo, o uso instrumental da cultura para uma suposta regeneração simbólica, mas tem gerado a perpetuação de privilégios urbanos, do que a inclusão social e a sustentabilidade ambiental. O turismo criativo, que promove visibilidade internacional e arrecadação fiscal, frequentemente acelera processos de gentrificação, inflaciona o mercado imobiliário e desloca populações vulneráveis. Ocorre com frequência uma crescente distorção do conceito original de integração social e ambiental urbana, especialmente em sua apropriação por agendas neoliberais e de marketing urbano, como cidades criativas.

A gentrificação criativa é observada em territórios historicamente periféricos que foram transformados em vitrines culturais, nem sempre de produção local. Casos de bairros de Lisboa (Alfama e Cais do Sodré), Buenos Aires (Centro Metropolitano de Diseño, em Barracas) e Barcelona (Raval) evidencia uma ambiguidade do urbanismo criativo: embora estimulem a recuperação patrimonial e econômica de áreas com valor histórico, frequentemente ignoram as condições reais de habitabilidade, resultando na substituição de moradores tradicionais por turistas e profissionais globais de alta renda. Silva e Franz (2020) argumentam que o conceito de cidades sustentáveis, um dos eixos da Agenda 21, foi o precursor de uma série de *brandings* urbanos, como cidades criativas, cidades inteligentes e *smart cities*. Esses conceitos, muitas vezes sobrepostos, em comum passaram a competir por excedentes econômicos nos circuitos globais de turismo (Messias, 2025).

Assim, na conjuntura da economia criativa (EC) que se insere no desenvolvimento urbano, outro ponto crítico diz respeito à ausência de indicadores robustos que mensurem os impactos ambientais e sociais urbanos das intervenções de clusters criativos. Messias (2020), como apresentado nas Figuras

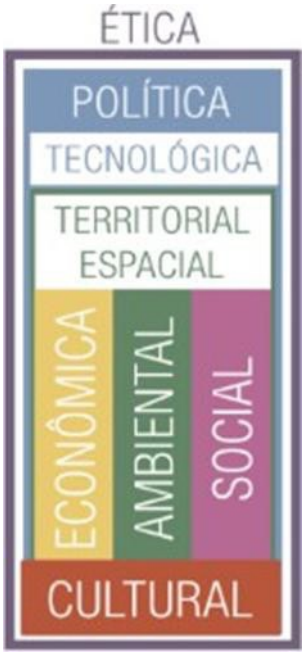
3 e 4, encontra uma inter-relação entre os termos da EC e oito dimensões da sustentabilidade – ambiental, econômica, cultural, social, político-institucional-jurídico, tecnológica, territorial-espacial e ética articuladas a partir de Sachs (2002). As análises dos estudos de caso seguirão a abrangência desses parâmetros, dimensões que influenciaram agendas das Nações Unidas, como a Agenda 2030 e a Nova Agenda Urbana.

Figura 3 – A Economia Criativa na Arena da Sustentabilidade.



Fonte: Messias (2025) com base em Messias, Nascimento e Silva (2020), revisados em 2023 a partir do Banco Interamericano de Desenvolvimento e Unesco, 2021.

Figura 4 – Dimensões da Sustentabilidade Urbana.



Fonte: Messias (2020; 2025) com base em Sachs (2002).

Em 2025, Messias explora essas dimensões nas diretrizes da Nova Agenda Urbana (NAU) e em teorias e índices da literatura que influenciaram o conceito na Rede de Cidades Criativas da Unesco. A autora identifica entre aquelas que são eixos de atuação do urbanista para a implementação da NAU e outras que podem ser parâmetros a PDN para o planejamento e o desenho urbanos estratégicos em cidades criativas (Messias, 2025).

Assim, a metodologia aqui apresentada constitui um sistema articulado de técnicas, ferramentas e processos colaborativos que viabilizam a elaboração de um zoneamento qualificado, contextualizado e prospectivo, capaz de transformar o Setor Comercial Sul em um ambiente dinâmico, inclusivo, criativo e tecnologicamente avançado.

Por fim, o Produto 1 da pesquisa tem como finalidade definir o Programa de Necessidades, indicando requisitos e parâmetros gerais para o desenvolvimento do Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul. Esse trabalho preliminar estrutura informações essenciais para orientar as etapas seguintes, garantindo coerência, fundamentação técnica e viabilidade. O programa busca consolidar uma visão integrada entre inovação tecnológica, economia criativa, sustentabilidade urbana e valorização do patrimônio.

DIMENSÕES DE ANÁLISE

O zoneamento urbano é um instrumento urbanístico gráfico acompanhado de memoriais e relatórios que explicam a ocupação espacial e permite mapear uma determinada área agregando informações, conceitos, olhares ou expectativas sociais específicas. Esse zoneamento é entendido como o um instrumento básico das políticas de desenvolvimento e expansão urbana. O processo considera que a área estudada é tipificada por unidades que compartilham características e situações semelhantes ou análogas. Os produtos do zoneamento podem ser utilizados para o diagnóstico e também para as propostas.

O processo de planejamento urbano, em geral, se alimenta de informações prévias que são organizadas em mapas temáticos provenientes de pesquisas em documentos existentes, incluindo a legislação aplicável e as condicionantes resultantes de pesquisas acadêmicas, estudos e propostas desenvolvidas ou encomendadas pelo poder público, que testemunham o processo de desenvolvimento urbano. Essas informações também podem ser produzidas em caráter exploratório por meio de observação direta.

Nesse contexto, o território, a cidade ou setores dela podem ser organizados em zonas territoriais com definições e regulamentações pertinentes quanto ao uso e ocupação do solo, além da tipificação da configuração urbana derivada das edificações e da relação entre elas e o espaço público.

No caso do Distrito Federal, o zoneamento urbano é regulado por alguns instrumentos, como o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) e o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), no qual o PPCUB reúne as normas de uso e ocupação do solo do Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB), incluindo o Parque Nacional de Brasília e o Lago Paranoá. O PDOT abrange as demais áreas e serve como instrumento de orientação para os agentes públicos e privados que atuam na produção e gestão urbana.

Os planos urbanísticos consideram vários zoneamentos para a definição de suas políticas públicas, mas principalmente no ordenamento das atividades e no tipo de ocupação, considerando a capacidade de suporte ambiental, a infraestrutura e a morfologia das áreas consolidadas.

Para o zoneamento urbano deste estudo estão previstos zoneamentos específicos e temáticos que englobam questões transversais do fenômeno urbano, cujo objetivo é estudar a configuração urbana estabelecida pela a malha urbana e seus edifícios, estabelecendo o contexto de cheios e vazios das edificações, considerando a classificação destes como Sistema de Espaços Livres, as dinâmicas naturais agindo no relevo, as áreas permeabilizadas, as áreas ajardinadas e as possibilidades e demandas de uso da população.

Zoneamento como ferramenta de projeto

A prática urbanística contemporânea exige métodos de diagnóstico e intervenção que não apenas respondam às complexidades do espaço urbano existente, mas que também possibilitem sua reconfiguração estratégica a partir de diretrizes sustentáveis, inclusivas e inovadoras. Nesse contexto, o zoneamento urbano adquire um papel central como instrumento técnico e político de ordenamento territorial, capaz de estruturar propostas urbanísticas de forma integrada.

O zoneamento deve ser compreendido como uma ferramenta projetual dinâmica, orientadora de diretrizes espaciais que dialogam com os diferentes condicionantes e vocações do território, indo além de uma aplicação de normas no processo de requalificação de áreas centrais, como o Setor Comercial Sul de Brasília, o zoneamento torna-se, portanto, um dispositivo estruturador da transformação urbana, devendo estar fundamentado em análises multiescalares e multidimensionais.

Para sustentar essa abordagem, propõe-se um conjunto de sete eixos de análise que subsidiarão tanto o diagnóstico quanto o desenho das propostas de intervenção urbana, articulando conhecimento técnico, leitura sensível do território e planejamento propositivo.

Tipologia e Configuração das edificações

Essa etapa inicial se baseia na Nota Técnica Nº 01/2018 – DIHAB/COPLAN/SUPLAN. A partir dos resultados e conclusões da NT definiu-se uma abordagem compatível com os objetivos desta pesquisa. Ao compreender as edificações enquanto artefatos urbanos complexos e inseridos em um território simbólico, a tipificação edilícia em relação às tipologias contribui para o estudo, apresentando potencialidades e limitações de uso possíveis. Este objetivo desta pesquisa avança em relação quanto aos estabelecidos pela nota técnica.

Buscou-se mapear as configurações volumétricas predominantes, com especial atenção ao número de pavimentos, às proporções verticais e horizontais e à sua inserção na malha urbana. Essa leitura volumétrica é essencial para compreender os limites potenciais de adensamento, as oportunidades de intervenção e a preservação da escala característica do SCS. A análise revelou tipologias distintas entre blocos horizontais baixos, edifícios em lâmina e estruturas mais verticais, com variações significativas por quadra. Entre as categorias de identificadas na NT estão:

a) Variações diatópicas e transições público-privado

A partir da observação dos elementos que estruturam a interface entre o espaço público e o espaço edificado, foram identificadas soluções recorrentes como galerias cobertas, pilotis, passagens internas e ruas de serviço. Esses elementos têm papel fundamental na configuração do térreo ativo e na qualidade da ambiência urbana, sendo cruciais para a ativação de usos criativos e de convívio. A manutenção ou requalificação desses elementos deve considerar sua

função integradora e sua contribuição para a segurança, fluidez e acessibilidade do setor.

b) Variações de fachada e elementos compositivos:

A análise também se debruça sobre os aspectos visuais e funcionais das fachadas, compreendendo a presença de elementos como esquadrias padronizadas, brises, painéis pré-moldados e sistemas de comunicação visual. A leitura dessas variações permite identificar o grau de adaptabilidade das edificações às novas demandas estéticas, ambientais e tecnológicas, além de orientar intervenções futuras quanto à padronização, à preservação de elementos modernistas e à introdução de novas soluções sustentáveis (como fachadas verdes e dispositivos de sombreamento).

Esse conjunto de análises compõe um quadro que interpreta o contexto edilício do SCS e ajuda na caracterização dos tipos de edificação, facilitando o desenvolvimento de diretrizes de *retrofit* coerentes com a identidade arquitetônica de cada edificação e do SCS como um todo. Tais diretrizes são capazes de dialogar com os novos usos propostos. Apresenta-se abaixo uma planta que mostra as quadras do SCS, salientando os tipos identificados a partir de suas características gerais dos edifícios e suas variações diatópicas [1], como mostra a figura 5.

Figura 5 – Mapa de tipologias do Setor Comercial Sul.



Fonte: DIHAB, 2018.

Tipificação edilícia no Setor Comercial Sul

O processo de análise morfológica do Setor Comercial Sul (SCS), com foco na sua estrutura edificada, permitiu identificar quatro principais tipos edilícios recorrentes, os quais se distinguem por características volumétricas, funcionais e de inserção urbana. A identificação dessas tipologias constitui etapa fundamental para a elaboração de diretrizes de retrofit e requalificação, considerando as possibilidades de adaptação e transformação dos edifícios existentes. A seguir, descrevem-se os tipos edilícios identificados:

a) Tecido A – Edificações de subsolo e dois pavimentos (Quadra 5)

Este tecido é característico da Quadra 5, considerada crítica em termos de uso e segurança, mas com grande potencial de requalificação urbana e paisagística. As edificações organizam-se em duas subcategorias principais:

- Grupos menores de lotes, dispostos ao redor de espaços livres e permeáveis, formando pequenas praças internas com alguma arborização e ajardinamento, conferindo ao conjunto um potencial de ativação comunitária e cultural;
- Grupo maior de lotes, que se configura como uma única edificação de maior escala horizontal, mantendo as mesmas características de gabarito reduzido.

Ambas as configurações são acessadas por ruas de serviço subterrâneas, conhecidas localmente como "buraco do rato", elemento que influencia diretamente na percepção de segurança e na funcionalidade da quadra. A escala reduzida das edificações, aliada à presença de espaços livres, sugere grande aptidão para retrofit funcional e integração paisagística.

b) Tecido B – Edificações de até quatro pavimentos com galeria no térreo (Quadra 3)

Encontrado predominantemente na Quadra 3, este tipo edilício é composto por edificações em lotes com gabarito de até quatro andares, com presença de galeria coberta no pavimento térreo e subsolo com rua de serviço. O conjunto é disposto ao longo de vias que assumem características de ruas convencionais, criando uma malha de circulação interna com vocação gregária.

As edificações possuem frente ativa voltada para os principais eixos de circulação, permitindo integração com o espaço público e favorecendo usos comerciais e de serviços. A presença das galerias amplia a área de circulação protegida, reforçando a ambiência urbana e o potencial de convivência no nível do pedestre.

c) Tecido C – Edificações de até seis pavimentos com galeria no térreo (Quadras 2, 4 e 6)

Este tipo está presente nas quadras 2, 4 e 6, composto por edificações com

gabarito de até seis pavimentos, além de galeria no térreo e subsolo com acesso por rua de serviço. A organização tipológica mantém a lógica de integração com o espaço urbano, com frentes ativas e galerias contínuas, mas com maior densidade vertical em relação ao Tipo B.

Essa tipologia apresenta potencial de *retrofit* vertical mais expressivo, podendo abrigar usos mistos, como residências temporárias, serviços tecnológicos e espaços comerciais, sem comprometer a escala urbana local. O acesso subterrâneo permanece como elemento estruturante de circulação técnica e suporte logístico.

d) Tecido D – Edificações de até 16 pavimentos com galerias parciais (Quadra 1)

Localizado na Quadra 1, este tecido é composto por edificações verticais de maior porte, com gabarito máximo de 16 pavimentos. As galerias no térreo, quando existentes, estão restritas a um dos lados das edificações, o que reduz a permeabilidade e a ativação da fachada. Algumas edificações contam com subsolo, mas, diferentemente dos demais tipos, não há ruas de serviço subterrâneas interligadas.

Trata-se de uma tipologia mais densa e menos integrada ao nível térreo, o que representa um desafio em termos de *retrofit* urbano voltado à ativação do espaço público. No entanto, sua escala vertical permite explorar soluções programáticas que ampliem a diversidade funcional do setor, desde que articuladas com melhorias de acessibilidade e desenho urbano.

Classificação de Rotas

Figura 6 – Mapa de rotas e nodalidades do Setor Comercial Sul.



Fonte: DIHAB, 2018.

Como parte do estudo referente à nota técnica, a classificação das rotas de pedestres considerou como "rotas matrizes" aquelas com significativa concentração e intensidade de usos ao longo do seu percurso. As rotas planejadas e de conexão são definidas de acordo com a intensidade de usos e sua relação com as rotas matrizes.

Uma das características mais marcantes da paisagem urbana do trecho é o alto grau de intensidade de usos e fluxos da rota M1. É uma rota de pedestres que se destaca em relação às demais encontradas. Inicia-se na Via W3, chegando ao terminal do Metrô, no Eixo W. Corta transversalmente o setor, interceptando todas as demais, configurando nodalidades e suas relativas anti-nodalidades. Além disso, as rotas M3 e M6 configuram também rotas de pedestre, caracterizadas como matriz, porém com menor intensidade de uso em relação à rota M1.

Diversificações diacrônicas e diatópicas na tipificação edilícia do Setor Comercial Sul

A partir da identificação e classificação preliminar dos principais tipos edilícios presentes no Setor Comercial Sul de Brasília, este capítulo tem como objetivo aprofundar a análise morfológica por meio da caracterização das diversificações diacrônicas e diatópicas associadas a cada tecido. Tal abordagem permite compreender como os tecidos originais, implantados majoritariamente nas décadas de 1960 e 1970, foram modificados ao longo do tempo e como se comportam espacialmente em diferentes localizações urbanas, tanto dentro do SCS quanto em comparação com setores equivalentes.

A análise diacrônica considera os processos de transformação temporal que incidiram sobre os edifícios desde sua construção original, observando modificações decorrentes de reformas, substituições, ampliações ou adaptações técnicas e funcionais. No contexto do SCS, tais alterações estão intimamente ligadas à evolução dos usos comerciais, à obsolescência de sistemas construtivos, às exigências normativas e às novas demandas de conforto ambiental e comunicação visual. Nota-se que, embora muitas estruturas preservem seus traços compositivos originais, as fachadas — elemento de maior visibilidade urbana — concentram a maior parte das variações ao longo do tempo.

A Nota Técnica Nº 01/2018 – DIHAB/COPLAN/SUPLAN já reconhecia que processos históricos e culturais incidem diretamente sobre o tipo edilício original, produzindo variações sensíveis no tempo e no espaço. No entanto, tais variações são pequenas no SCS. Verifica-se que normalmente não alteram o volume da edificação e do conjunto, com exceção dos acréscimos construtivos nas áreas de cobertura. As modificações são restritas às alterações de revestimento, troca de esquadrias, inserção de equipamentos (caixas de ar-condicionado, etc.) e elementos de comunicação visual. Neste sentido, a fachada se mostra como o principal campo de expressão dessas diversificações, sendo recorrentes as alterações nos seguintes aspectos:

a) A solução estrutural normalmente estrutura a composição das fachadas (sistema de pilares e vigas), que condiciona a liberdade compositiva e os cheios e vazios;

b) A variação nos materiais utilizados, formatos e dimensionamentos de esquadrias, muitas vezes redefinindo a leitura original do edifício;

c) O uso de elementos auxiliares, como brises, marquises, cornijas, platibandas ou outros elementos acessórios que são adicionados ou suprimidos ao longo do tempo;

d) A escolha e substituição de revestimentos e alvenarias nas fachadas, com implicações estéticas, muitas vezes justificadas pela manutenção;

e) A incorporação de painéis comerciais, letreiros e intervenções;

f) Técnicas (instalações de ar-condicionado, câmeras, toldos, etc.).

A análise diatópica, por sua vez, observa as variações morfológicas decorrentes da implantação dos tecidos edilícios em distintos contextos geográficos e urbanísticos. Dentro do contexto de Brasília, a zona central traz aspectos gerais típicos da escala gregária verificada em vários setores, que se organizam de forma diferenciada e se consolidam como tecidos distintos da cidade. O próprio SCS (quadras 1 a 6), identifica-se e diferencia-se das quadras 7 e 8 e de outros setores lindeiros, como o Setor Hoteleiro Sul, Setor de Autarquias Sul, Setor de Rádio e TV Sul e Setor Hospitalar Sul.

Assim, a sistematização das variações aqui apresentada está organizada por tipo edilício, conforme identificado na etapa anterior do estudo. Para cada tecido, são descritas:

a) As diversificações diacrônicas, com base na evolução observada ao longo das últimas décadas;

b) As diversificações diatópicas, com ênfase nas adaptações morfológicas decorrentes do contexto de implantação;

c) Os efeitos dessas variações sobre a composição das fachadas, a relação com o espaço público e a identidade dos conjuntos.

Ressalta-se que tais variações podem orientar diretrizes de preservação, qualificação e intervenção compatíveis com a história construtiva e o valor simbólico do Setor Comercial Sul no contexto do urbanismo moderno de Brasília.

Especificação da Tipificação Edilícia dos Tecidos no Setor Comercial Sul

A análise morfológica urbana consiste na leitura sistemática da forma da cidade como resultado da relação entre estrutura das parcelas urbanas, das edificações e do espaço público que as conecta, observando suas permanências e transformações ao longo do tempo. Fundamentada nos princípios da escola italiana de urbanismo, essa abordagem adota os conceitos de tecido urbano e tipo edilício como categorias centrais para a compreensão da lógica de organização

do espaço construído (Pereira Costa; Gimmler Netto, 2015).

O tecido urbano é entendido como uma porção relativamente homogênea do território da cidade, resultante de um processo histórico contínuo de urbanização, no qual as edificações, os lotes e o traçado viário seguem um mesmo conjunto de regras de produção, incorporando condições técnicas, normativas, econômicas e materiais específicas de um dado contexto. Esse tecido é reconhecível na paisagem urbana por sua coerência formal e funcional, revelando padrões coletivos de apropriação e edificação.

O tipo edilício, por sua vez, refere-se a uma forma arquitetônica recorrente, historicamente consolidada, que expressa modos de habitar, construir e organizar o solo urbano. Trata-se de uma estrutura formal e funcional que se repete com variações, conformando o tecido urbano e permitindo a análise das regularidades presentes na paisagem construída.

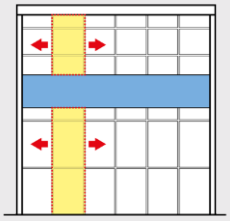
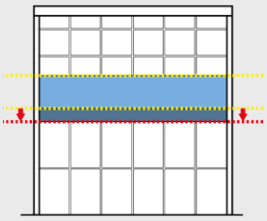
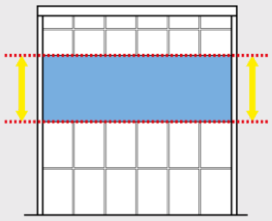
No caso do Setor Comercial Sul (SCS), em Brasília, a aplicação desses conceitos permite identificar a formação de diferentes tecidos urbanos associados a distintos tipos edilícios normatizados. O tipo edilício no SCS é predominantemente definido pelas Normas de Gabarito (NGB), que regula parâmetros como altura, afastamentos, taxa de ocupação e conformação volumétrica das edificações. Mas também pelas técnicas construtivas específicas e materiais característicos, cuja expressão mais visível se dá nas fachadas — elementos determinantes na composição visual e identitária do setor.

Dessa forma, o SCS pode ser compreendido como um mosaico morfológico, onde diferentes tecidos urbanos se articulam a partir da recorrência de tipos edilícios definidos por normativas institucionais e técnicas construtivas padronizadas. A identificação e análise desses tecidos e tipos são fundamentais para a compreensão da lógica de formação do setor, oferecendo subsídios técnicos e conceituais para propostas de intervenção urbana, requalificação e preservação do patrimônio moderno de Brasília.

A partir da identificação dos tipos edilícios predominantes no Setor Comercial Sul (SCS) de Brasília, foi possível reconhecer um conjunto sistemático de diversificações morfológicas que incidem sobre a composição das fachadas, estas diversificações se manifestam principalmente nas esquadrias, elementos de composição horizontal e vertical, inserção de publicidade e modulações da fachada, sendo classificadas de forma a permitir a leitura comparativa entre os tipos.

No Tecido A, composto por edificações de subsolo e dois pavimentos, com ocorrência predominante na Quadra 5, observam-se três padrões principais de diversificação. A TIPO 1 preserva a malha de esquadrias nos dois pavimentos, com inserção moderada de publicidade entre os andares. A TIPO 2 apresenta a malha de esquadrias apenas no segundo pavimento, enquanto o térreo sofre iterferência visual com complementos publicitários. A TIPO 3 é caracterizada por grandes faixas publicitárias sobrepostas à fachada, comprometendo a leitura da sobreloja e restringindo significativamente a abertura da malha de esquadrias, resultando em forte descaracterização da imagem arquitetônica original. O quadro 4 organiza as informações principais destacadas no texto.

Quadro 4 –Tipologia A do Setor Comercial Sul.

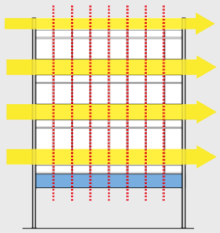
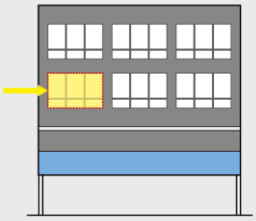
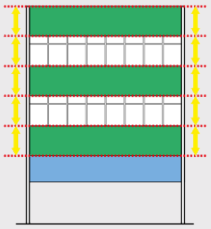
Tecido	Tipo	Características Principais	Desenhos Esquemáticos
Tipo A (2 pavimentos)	Tipo 1	Malha de esquadrias nos dois pavimentos.	
	Tipo 2	Malha de esquadrias no segundo pavimento; Local de publicidade moderado entre pavimentos; Complemento publicitário no térreo.	
	Tipo 3	Grande faixa publicitária na fachada que se sobrepõe a trechos de cada pavimento de modo a restar estreita abertura para a malha de esquadria da sobreloja.	

Fonte: DIHAB, 2018.

No Tecido B, nas edificações com até quatro pavimentos e galerias no térreo (Quadra 3), predominam três modalidades de composição de fachada. A TIPO 1 adota elementos horizontais que dialogam com a marcação vertical das esquadrias, preservando certa clareza rítmica. A TIPO 2 é definida pela marcação horizontal contínua das divisões entre pavimentos por meio de alvenaria. Já a TIPO 3 apresenta uma lógica quadricular com esquadrias moduladas ou elementos construtivos que avançam o plano da fachada, imprimindo maior complexidade volumétrica. O quadro 5 organiza as informações principais destacadas no texto.

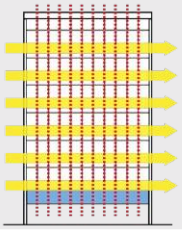
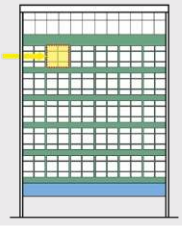
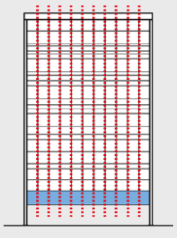
No Tecido C, identificado nas Quadras 2, 4 e 6, as edificações são de até seis pavimentos, com galeria no térreo e subsolo técnico. A diversidade tipológica segue padrão similar ao Tecido B, porém com maior verticalização. A TIPO 1 combina marcação horizontal na divisão dos pavimentos com esquadrias verticais, enquanto a TIPO 2 emprega esquadrias estreitas com forte ênfase nas linhas verticais. A TIPO 3 adota uma lógica quadricular com modulação rigorosa, por vezes acrescida de elementos em saliência ou proteção (como marquises ou brises), que avançam o plano da fachada. O quadro 6 organiza as informações principais destacadas no texto.

Quadro 5 – Tipologia B do Setor Comercial Sul.

Tecido	Tipo	Características Principais	Desenhos Esquemáticos
Tipo B (4 pavimentos)	Tipo 1	Elementos horizontais; Marcação vertical das esquadrias.	
	Tipo 2	Marcação horizontal da divisão dos pavimentos com alvenaria.	
	Tipo 3	Lógica quadricular; Modulação das esquadrias ou elementos que avançam o plano na fachada.	

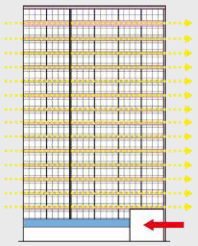
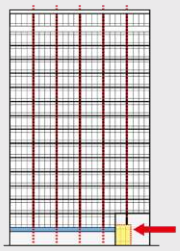
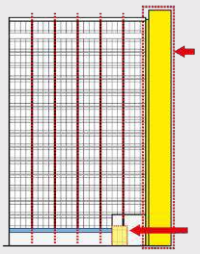
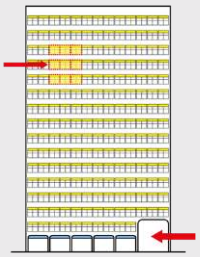
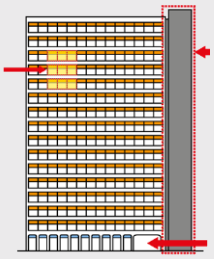
Fonte: DIHAB, 2018.

Quadro 6 – Tipologia C do Setor Comercial Sul.

Tecido	Tipo	Características Principais	Desenhos Esquemáticos
Tipo C (Comércio + 6 pavimentos)	Tipo 1	Marcação horizontal na altura das divisões dos pavimentos; Esquadrias verticais.	
	Tipo 2	Esquadrias estreitas; Marcação das linhas verticais.	
	Tipo 3	Lógica quadricular; Modulação das esquadrias ou elementos que avançam o plano na fachada.	

Fonte: DIHAB, 2018.

Quadro 7 – Tipologia D do Setor Comercial Sul.

Tecido	Tipo	Características Principais	Desenhos Esquemáticos
Tipo D (16 pavimentos)	Tipo 1	Vão livre no térreo e 1º pavimento; Elementos horizontais com uso de concreto marcando a fachada na altura das divisões dos pavimentos (geralmente com esquadrias verticais de 4 folhas).	
	Tipo 2	Vão livre no térreo e 1º pavimento; Portaria lateral; Esquadrias estreitas; Marcação das linhas verticais.	
	Tipo 3	Vão livre no térreo e 1º pavimento; Portaria lateral; Esquadrias estreitas; Marcação das linhas verticais, com caixa de escada.	
	Tipo 4	Vão livre no térreo e 1º pavimento; Malha quadricular; Modulação das esquadrias ou elementos que avançam o plano na fachada e uso de brises.	
	Tipo 5	Vão livre no térreo; Malha quadricular; Modulação das esquadrias ou elementos que avançam o plano na fachada e uso de brises; Caixa de escada.	

Fonte: DIHAB, 2018.

No Tecido D, localizado na Quadra 1 e composto por edificações com até 16 pavimentos, as variações são mais numerosas, refletindo tanto a escala vertical quanto o afastamento em relação ao pedestre. A TIPO 1 apresenta vão livre parcial com pé direito duplo no térreo e primeiro pavimento com portaria lateral, com elementos horizontais marcando as divisões de pavimento e esquadrias verticais de quatro folhas. A TIPO 2 mantém o vão de pé-direito duplo livre com portaria lateral e esquadrias verticais estreitas. A TIPO 3 repete essa configuração, acrescida de volumes técnicos aparentes, como caixas de escada. A TIPO 4 introduz malha quadricular com modulação das esquadrias, uso de brises e avanços na fachada. Já a TIPO 5 representa a variação mais complexa: fachada modulada, brises, volume técnico aparente e tratamento formal mais agressivo. O quadro 7 organiza as informações principais destacadas no texto.

Essas diversificações não são apenas interferências estéticas ou ocasionais. Elas expressam processos de transformação funcional, estratégias comerciais, atualizações tecnológicas e, em alguns casos, descaracterizações espontâneas. A composição da fachada, com seus elementos estruturais e ornamentais, responde diretamente à dinâmica de uso e às pressões do mercado imobiliário e comercial, gerando exemplos de arquitetura modernista que devem ser preservadas no contexto do SCS. Pois essas variações têm impacto direto sobre a percepção e a identidade urbana do SCS, contribuindo para sua identidade visual.

A presença de continuidade de modulação, alinhamento e ritmos verticais ou horizontais tende a reforçar a imagem arquitetônica original e a coesão do conjunto, enquanto a multiplicidade de interferências pode configurar paisagens fragmentadas, visualmente instáveis e desarticuladas do plano original modernista.

A classificação aqui adotada permite, portanto, não apenas registrar as variações formais, mas também construir um referencial técnico para a formulação de diretrizes de *retrofit* e requalificação. Essas diretrizes devem buscar o equilíbrio entre o reconhecimento das transformações legítimas — fruto do uso e da adaptação — e a valorização dos atributos morfológicos que estruturam a identidade do Setor Comercial Sul.

Considerando a complexidade histórica, urbanística e morfológica do Setor, somada à necessidade de atualização de seu uso e ocupação do solo, propõem-se as seguintes diretrizes preliminares de projeto. Tais orientações buscam articular a preservação do patrimônio modernista tombado com a indução de dinâmicas contemporâneas, promovendo a requalificação funcional e espacial do setor.

a) Preservação das fachadas originais

A manutenção das fachadas dos edifícios é considerada elemento fundamental para a conservação da integridade morfológica e identitária do SCS. As intervenções externas devem respeitar a linguagem arquitetônica original, admitindo apenas adaptações que não comprometam o conjunto estético e construtivo.

b) Reconfiguração do térreo e reforço da acessibilidade urbana

Alterações no térreo das edificações são admissíveis quando visem ampliar a permeabilidade urbana e favorecer a integração entre o espaço edificado e o domínio público. Recomenda-se, neste sentido, a abertura de acessos adicionais em paredes cegas, desde que voltados para galerias ou passagens de pedestres existentes, garantindo maior continuidade visual e funcional.

c) Avaliação de gabarito e intervenções em cobertura

As construções sobre as coberturas demandam análises técnicas detalhadas e aprovação pelos órgãos de preservação, dada a sensibilidade do tema em relação ao tombamento. Modificações volumétricas devem considerar o impacto na silhueta urbana e a visibilidade das intervenções a partir do nível da rua.

d) *Retrofit* com uso residencial nos conjuntos de tecido C

A introdução de usos residenciais é mais viável nos conjuntos classificados como tecido C, dada sua tipologia que comporta subsolo — apto a ser convertido em estacionamento —, térreo com potencial para uso comercial ou institucional, e até seis pavimentos superiores que podem abrigar moradias ou ocupações mistas. Esta possibilidade favorece a dinamização do setor sem descaracterizar sua lógica construtiva.

e) Flexibilidade programática na Quadra 5

A Quadra 5 apresenta maior potencial de reconfiguração funcional e paisagística, permitindo reprogramações de uso e requalificações dos espaços livres que a envolvem. Tais intervenções podem estabelecer uma nova relação entre os edifícios e o solo urbano, através da implantação de praças, mobiliário urbano, vegetação e sistemas de circulação de pedestres, compatibilizando usos públicos e privados.

f) Restrições à intervenção na Quadra 1

Apesar de suas edificações se apresentarem de forma mais isolada e com maior destaque arquitetônico, a Quadra 1 impõe limites à introdução de novos usos. A conversão funcional dessas edificações requer adaptações estruturais e infraestruturais mais complexas, o que restringe a viabilidade de retrofit sem comprometimento da autenticidade e das premissas de conservação do patrimônio modernista.

Essas diretrizes preliminares visam orientar a formulação de um projeto de zoneamento que respeite as diretrizes de preservação existentes e, ao mesmo tempo, estimule a reocupação qualificada do Setor Comercial Sul. As recomendações aqui propostas deverão ser aprofundadas sem fases subsequentes de projeto, com base em estudos técnicos, pareceres dos órgãos de tutela patrimonial, e escuta ativa da sociedade civil e dos usuários cotidianos

do setor. O objetivo final é viabilizar um zoneamento equilibrado, sustentável e compatível com os desafios contemporâneos do centro urbano de Brasília.

Uso e ocupação do solo atual

A leitura do uso e da ocupação do solo constitui a base do diagnóstico territorial. Essa dimensão envolve o levantamento dos usos efetivos, tais como atividades comerciais, residenciais, institucionais e de serviços, e a caracterização da densidade construída, dos padrões de verticalização e da relação entre edificação e espaço livre.

Esse mapeamento permite identificar a morfologia urbana predominante, os níveis de adensamento, as zonas de conflito ou sinergia entre usos e, sobretudo, as potencialidades de reorganização funcional do espaço urbano. O cruzamento desses dados com os parâmetros do zoneamento vigente fornece insumos para revisar índices urbanísticos, readequar zonas de uso misto, e propor estratégias de adensamento inteligente, respeitando o contexto e a capacidade de suporte da infraestrutura urbana.

O zoneamento projetual pode, a partir dessas análises, articular áreas de expansão de infraestrutura, requalificação de redes e redimensionamento do uso do solo, favorecendo a resiliência urbana e a eficiência dos serviços públicos.

a) Análise preliminar das atividades urbanas no Setor Comercial Sul (SCS)

A análise das atividades urbanas no Setor Comercial Sul (SCS), realizada a partir de estudos empíricos e levantamentos de campo conduzidos pela Universidade Católica de Brasília (UCB), permitiu compreender a lógica funcional e o papel urbano desse importante fragmento do território central de Brasília. Fundamentado em metodologias de observação direta e sistematização de dados secundários, o levantamento revelou a predominância absoluta de usos comerciais e de prestação de serviços, confirmando a vocação monofuncional do setor.

Do ponto de vista do zoneamento funcional, o SCS caracteriza-se como uma área estritamente dedicada a atividades econômicas terciárias, sem presença oficial de usos residenciais nas edificações. Essa condição reflete o modelo modernista de segregação funcional preconizado pelo Plano Piloto, o qual prioriza a especialização dos espaços urbanos conforme suas funções.

A ausência de moradias no setor implica em uma dinâmica de uso intensamente diurna e em fluxos populacionais pendulares, reforçando desafios relacionados à vitalidade urbana fora do horário comercial.

Por outro lado, a concentração de prédios com comércios, escritórios e serviços especializados aponta para o potencial do SCS como polo estruturador da economia local, ainda que marcado por índices crescentes de vacância e subutilização em determinadas quadras.

Atualmente a ocupação ao nível do térreo das edificações do SCS está bastante precária, pois grande parte do comércio migrou para shopping centers deixando no Setor basicamente atividades de diversão como bares, quiosques e alguns restaurantes que resistem. Durante a noite a utilização é mais precária e

atende de maneira complementar às atividades educacionais presentes no Setor.

Entre as principais instituições presentes estão o Decanato de Extensão – UnB/DEX, localizado na quadra 4, presente através da Casa da América Latina que faz parte da Diretoria de Difusão Cultural (DDC). A casa oferece atividades culturais e de extensão na área das artes, com foco na produção latino-americana e caribenha. O UniCEUB no Edifício União está localizado na Quadra 1, no qual oferece atendimento à comunidade, incluindo serviços de fisioterapia, análises clínicas, nutrição, atendimento psicológico e uma academia de ginástica. O SENAC DF tem um centro de educação profissionalizante recém-inaugurado, trata-se do Centro de Educação Profissional Miguel Setembrino, localizado na quadra 4. Tal ecossistema voltado à educação traz muitos benefícios para o Setor e configura um universo a ser explorado no campo da inovação, quando se trata da consolidação do polo tecnológico.

Também se mantém no setor atividades de recreação e diversões que são remanescentes há décadas. Na quadra 5 há *night-clubs* e boates que funcionam no período noturno como a boate Star Night, a boate Externa e a sauna Soho que funciona nos turnos da tarde e madrugada aos fins de semana. Essa presença denota uma vocação natural da quadra 5 para eventos culturais e de diversão.

Adicionalmente verifica-se nos finais de semana aglomerações de pessoas, *food trucks* e ambulantes ocupam o entorno desses espaços. Vale ressaltar que apesar do declínio de uso do setor, há uma tradição ou legado a ser lembrado de grandes eventos como carnavais e outras festas que funcionavam nos espaços livres (ruas e praças) no setor, algumas com frequência semanal como sambas e festas culturais. Todo esse contexto evidencia uma vocação para as atividades definidas por Lúcio Costa no Relatório do Plano Piloto (1957) de Brasília, no qual a escala gregária foi concebida como espaço privilegiado para as atividades cotidianas de encontro, trocas, comércio e serviços, funcionando como o núcleo vivo das relações sociais e econômicas da cidade. Ele entendia essa escala como associada à vida ativa da cidade, cujos elementos deveriam ser protegidos e atualizados nas propostas de requalificação dos setores comerciais.

O levantamento realizado a partir de dados da Receita Federal, complementado pela Pesquisa Quantitativa desenvolvida no âmbito deste estudo, permitiu uma caracterização detalhada do perfil empresarial ativo no Setor Comercial Sul (SCS), evidenciando sua diversidade funcional e o potencial para requalificação voltada à economia digital e criativa. Essa leitura funcional, ao articular dados qualitativos e quantitativos, é essencial para embasar estratégias de requalificação urbana, promover uma maior diversidade de usos e recuperar a atratividade do SCS como centralidade ativa, resiliente e integrada à malha urbana do Distrito Federal. Os dados a seguir são compilados fruto dos levantamentos realizados pela Universidade Católica UCB no âmbito deste projeto de pesquisa:

i. Volume e Natureza dos CNPJs Ativos

Foram identificados 5.566 CNPJs de empresas ativas com domicílio fiscal no SCS. A análise da natureza das atividades econômicas revela a predominância de serviços como principal ramo de atuação, conforme a distribuição a seguir:

- Prestação de serviços: 3.183;
- Comércio: 647;
- Indústria: 582;
- Setor financeiro: 472;
- Saúde: 269;
- Educação: 224;
- Transportes: 82;
- Administração: 70;
- Pecuária: 17.

Essa distribuição confirma a vocação terciária do SCS, associada à concentração de serviços especializados e presença residual de setores primários e secundários.

ii. Classificação por Porte Empresarial

Quanto ao porte das empresas, a amostra evidencia o predomínio de micro e pequenos negócios, com a seguinte segmentação:

- EPP (Empresas de Pequeno Porte): 2.781;
- ME (Microempresas): 1.962;
- MEI (Microempreendedores Individuais): 1.962;
- Empresas de médio porte: 215;
- Empresas de grande porte: 150.

Esses dados apontam para uma base empresarial pulverizada, típica de setores urbanos centrais, com forte presença de empreendedores individuais e pequenas firmas, o que representa potencial de dinamismo e inovação, desde que haja apoio técnico, qualificação e infraestrutura urbana adequada.

iii. Natureza Jurídica: Matriz e Filial

A pesquisa identificou ainda que 88,5% das empresas são matrizes e 11,45% são filiais, indicando que a maioria das atividades tem base decisória instalada no próprio setor, o que pode favorecer articulações locais, redes colaborativas e políticas públicas direcionadas.

iv. Potencial para a Economia Criativa e Tecnológica

No contexto da proposta de requalificação do SCS como polo de inovação e economia criativa, destaca-se um conjunto expressivo de empresas cuja natureza se alinha aos setores criativos e digitais. A aderência funcional foi classificada da seguinte forma:

- Atividades Relacionadas à Economia Criativa: 64,39%;
- Indústrias criativas (design, arquitetura, audiovisual, publicidade, etc.): 26,29%;

- Indústrias Culturais (mídia, música, artes visuais, etc.): 5,03%;
- Atividades Primárias: 4,03%.

Entre os ramos mais recorrentes estão:

- Agências de publicidade e pesquisa de mercado;
- Escritórios de arquitetura e restauração;
- Empresas de audiovisual (produção, pós-produção, exibição);
- Serviços editoriais (livros, revistas, jornais);
- Agências de turismo;
- Mídia (rádio, TV, agências de notícias);
- Gastronomia autoral;
- Empresas de imagem e design.

v. Agentes Culturais Identificados

A presença de agentes culturais diversificados também é um indicador relevante para políticas de estímulo à economia criativa. Foram identificadas atividades nas áreas de:

- Música (produção, ensino, gravação);
- Espetáculos (teatro, performance, shows);
- Artes visuais (pintura, fotografia, ensino);
- Moda (confecção autoral);
- Eventos culturais e corporativos;
- Design gráfico e de produto;
- Educação superior e formação técnica.

vi. Atividades em Tecnologia, Inovação e Desenvolvimento

Por fim, no segmento de base tecnológica, o levantamento apontou empresas voltadas a:

- Desenvolvimento de *software* (customizável e não customizável);
- SLAT (serviços de tecnologia aplicados ao trabalho);
- Telecomunicações;
- Serviços de microfilmagem e digitalização;
- Pesquisa, desenvolvimento e inovação (P&D, patentes);
- Escolas técnicas voltadas à formação profissional em TI.

Os dados apresentados revelam um tecido econômico dinâmico, diversificado e com significativo potencial para reconversão funcional do SCS em direção a um ecossistema de inovação urbana, economia criativa e tecnologia. A articulação entre os setores culturais, educacionais e tecnológicos já presentes no território poderá ser a base para um novo ciclo de valorização urbana e inclusão produtiva, desde que acompanhada de políticas urbanísticas e de requalificação espacial consistentes. Neste contexto alguns pontos se destacam como desafios a serem trabalhados.

b) Aspectos relevantes para a renovação urbana do Setor Comercial Sul (SCS)

A pesquisa realizada no Setor Comercial Sul (SCS) revela um conjunto de elementos críticos e potenciais que devem orientar as diretrizes de um projeto de renovação urbana voltado à revitalização econômica, à inclusão social e à qualificação do espaço urbano. Os dados reforçam a vocação emergente do setor para abrigar atividades ligadas à cultura, à inovação e ao empreendedorismo, mas também apontam fragilidades estruturais e demandas latentes que exigem respostas integradas no âmbito do planejamento urbano.

A predominância de empresas com fins lucrativos no SCS confirma a sua vocação como território de negócios, sobretudo nas áreas de serviços, cultura e tecnologia. Entretanto, a pesquisa evidencia que esses agentes econômicos reconhecem a necessidade de apoio institucional e de políticas de fomento ao empreendedorismo para consolidar suas atividades no território. Nesse sentido, destaca-se a demanda, apresentada na pesquisa, pela implantação de um Parque Científico e Tecnológico, o que demonstra a existência de um ecossistema em formação que pode ser potencializado por meio de instrumentos urbanos e programas de inovação.

Apesar da existência de associações locais, a pesquisa demonstrou a baixa integração de ações associativas formais entre os agentes locais. Observa-se que a maioria manifesta consciência sobre a importância da integração entre atividades criativas e tecnológicas, além da necessidade de espaços para a promoção de eventos culturais, acesso a recursos e equipamentos de apoio ao empreendedorismo, mas uma articulação em forma de governança se apresenta como um dos desafios. Isso indica uma necessidade prioritária de cooperação, que ao fim e ao cabo se estabelecerão por meio de estratégias urbanas que promovam redes de colaboração, *hubs* criativos, espaços de *coworking* e núcleos de capacitação e inovação social.

i. Problemas Sociais e Urbanos Identificados

Os desafios apontados pelos respondentes transcendem a dimensão econômica e tocam questões estruturais da vida urbana no SCS. Destacam-se como principais problemas:

- Degradação do espaço urbano, que compromete a ambiência, o conforto e a atratividade do setor;
- Questão habitacional, relacionada à ausência de usos residenciais formais, à subutilização de edifícios e à dificuldade de permanência no território;
- Discriminação racial, sinalizando a necessidade de políticas inclusivas e de promoção da diversidade no redesenho dos espaços públicos e nos programas de fomento econômico.

Todas estas questões colaboram na construção da percepção geral do SCS, atualmente maculada pela sensação de insegurança nos interiores de quadra.

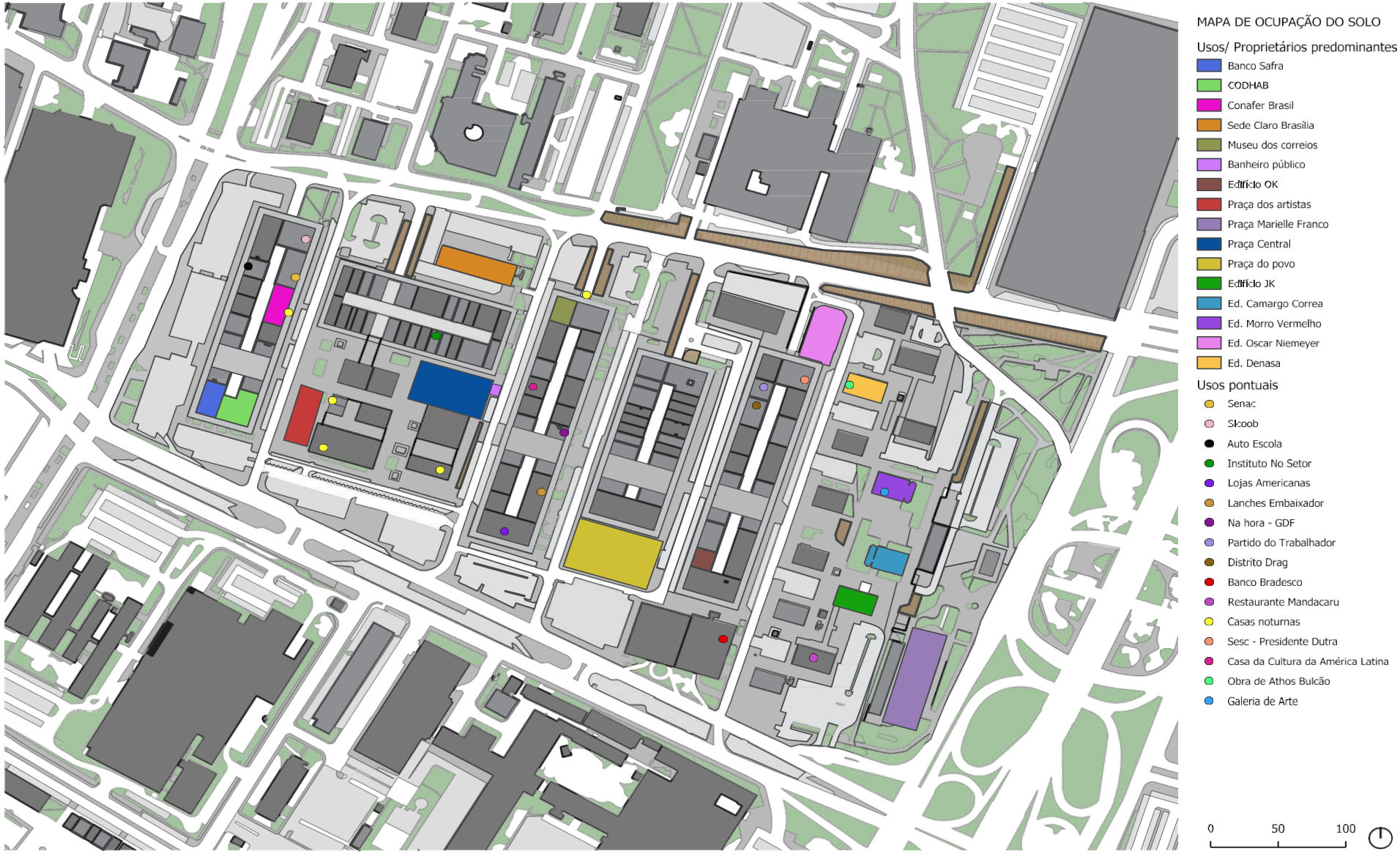
Tal sentimento está relacionado à baixa ocupação e vitalidade desses espaços, evidenciando a urgência de reconfiguração dos espaços públicos e do térreo das edificações. A ausência de infraestrutura de suporte cotidiano como cafés, bares e restaurantes, reforça a sensação de esvaziamento e limita a permanência de trabalhadores e visitantes fora do horário comercial. Além disso, surge na pesquisa a demanda por *retrofit* de edifícios para uso residencial, o que representa uma oportunidade estratégica para diversificação funcional, reocupação de estruturas ociosas e indução de vida urbana contínua no setor.

ii. Tendência de Transformação e Oportunidades Urbanas

O levantamento confirma uma tendência de ocupação crescente por empresas voltadas à cultura e à tecnologia, sinalizando a emergência de uma nova centralidade funcional que pode ser estruturada por meio de políticas urbanas integradas. Essa nova vocação, no entanto, requer suporte em infraestrutura física, estímulos regulatórios e incentivo à habitação urbana de qualidade, além da mediação dos conflitos socioespaciais existentes. Com base nas evidências levantadas, o projeto de requalificação urbana do SCS deve incorporar os seguintes eixos estratégicos:

- Fomento à inovação e à economia criativa, com infraestrutura para instalação de hubs tecnológicos, espaços colaborativos e polos culturais;
- Promoção da diversidade de usos, com estímulo ao *retrofit* de edifícios para fins residenciais e de uso misto, visando maior ocupação e vitalidade urbana;
- Requalificação dos espaços públicos e das áreas internas de quadra, com redesenho urbano, mobiliário, iluminação e estratégias de segurança ativa;
- Valorização da ambiência urbana, com incentivo à instalação de serviços de suporte (cafeterias, restaurantes, comércio de conveniência);
- Promoção da inclusão social e combate às desigualdades, com políticas de apoio à economia popular e de combate à discriminação nos espaços e oportunidades;
- Estímulo à governança colaborativa, incentivando articulações entre os atores locais, poder público, universidades e setor privado.

Figura 7 – Mapa de ocupação do solo.



Fonte: Autores.

Infraestrutura urbana existente

A análise da infraestrutura urbana compreende o conjunto de sistemas físicos, funcionais e operacionais que asseguram o pleno funcionamento do espaço urbano, promovendo sua integração harmônica com os usuários e com as dinâmicas sociais, econômicas, ambientais e territoriais. Tal análise deve ser conduzida de forma sistêmica, integrada e multidisciplinar, em consonância com as diretrizes de ordenamento territorial, zoneamento urbano e planejamento estratégico, de modo a promover a necessária articulação entre os processos de concepção, implantação, uso, operação, manutenção e adequação das infraestruturas existentes.

Nesse contexto, a qualidade e o desempenho do ambiente construído transcendem o atendimento a requisitos meramente formais ou normativos, passando a constituir parâmetros essenciais de avaliação, diretamente associados à segurança, funcionalidade, acessibilidade universal, conforto ambiental, mobilidade urbana, eficiência energética, sustentabilidade e satisfação dos usuários. Dessa forma, a infraestrutura urbana deve ser compreendida como elemento estruturante da qualidade de vida urbana, influenciando diretamente a eficiência dos serviços públicos, a inclusão social, a vitalidade econômica e a valorização do espaço construído.

O Setor Comercial Sul (SCS) apresenta uma infraestrutura urbana consolidada, resultante do planejamento original voltado a concepção do Plano Piloto, porém marcada por processos de envelhecimento físico, obsolescência tecnológica e defasagem funcional, quando confrontada com as demandas contemporâneas de desempenho técnico, eficiência energética, sustentabilidade ambiental e conectividade digital. A requalificação dessa base física configura-se, portanto, como condição indispensável para viabilizar a transformação do setor em um polo tecnológico, criativo e inovador, apto a abrigar atividades de maior complexidade, tais como *data centers*, empresas de desenvolvimento de *software*, *startups*, *hubs* de inovação e laboratórios tecnológicos.

As diretrizes de infraestrutura para o projeto de requalificação do SCS orientam-se pela necessidade de modernização, ampliação e integração dos sistemas existentes, como: redes de energia elétrica, telecomunicações, abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem urbana e iluminação pública, de modo a garantir capacidade operacional, confiabilidade, resiliência e compatibilidade com soluções urbanas inteligentes. Busca-se, assim, promover uma infraestrutura robusta, flexível e adaptável, capaz de atender tanto às exigências técnicas das novas atividades produtivas quanto às condições adequadas de conforto, segurança e qualidade ambiental no espaço urbano.

Considera-se que o processo de modernização deverá incorporar, de forma transversal, princípios de sustentabilidade, inovação tecnológica e eficiência na gestão dos recursos, priorizando o uso racional de insumos, a ampliação de redes subterrâneas, a digitalização dos serviços públicos, a adoção de sistemas de monitoramento em tempo real e a implementação de soluções baseadas em infraestrutura verde e azul. Simultaneamente, cabe externar a necessidade de compatibilizar as intervenções com a estrutura urbana existente, respeitando o patrimônio edificado, o traçado urbanístico original e o tecido social característico

do setor, de modo a preservar sua identidade e memória urbana.

Assim, as diretrizes de infraestrutura têm como meta promover um ambiente urbano mais eficiente, resiliente, inclusivo e preparado para as demandas futuras, capaz de sustentar o crescimento das economias criativa e tecnológica no Setor Comercial Sul (SCS) e de reforçar o papel de Brasília como referência latino-americana em inovação, sustentabilidade e requalificação urbana. A partir desse direcionamento estratégico, identificam-se os aspectos específicos de cada disciplina de projeto observados no levantamento técnico do setor, os quais orientam intervenções integradas, coerentes e sinérgicas. A adoção dessas diretrizes visa assegurar uma abordagem alinhada às exigências contemporâneas de mobilidade sustentável, desempenho ambiental, modernização tecnológica e qualificação dos espaços públicos, consolidando o SCS como área modelo de renovação urbana no contexto do Plano Piloto.

Neste eixo de análise, os principais componentes a serem avaliados compreendem:

a) Sistema viário: hierarquia das vias, acessibilidade, condições geométricas, interseções, largura e continuidade das calçadas, qualidade da pavimentação, segurança viária e conectividade intra e interbairros.

b) Rede elétrica e iluminação pública: abrangência da cobertura, confiabilidade do sistema, pontos críticos de falha, eficiência energética, uso de tecnologia LED, potencial de implantação de sistemas inteligentes e integração com soluções de cidade inteligente.

c) Sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário: capacidade instalada, condições operacionais, áreas de saturação, perdas físicas, vulnerabilidades sanitárias e adequação às normas técnicas vigentes.

d) Sistema de drenagem urbana: diagnóstico de áreas suscetíveis a alagamentos recorrentes, eficiência dos dispositivos de escoamento superficial, condições das galerias pluviais e potencial de adoção de soluções baseadas em infraestrutura verde e drenagem sustentável.

O zoneamento projetual, fundamentado nas análises técnicas desenvolvidas, permite articular de forma estratégica as áreas prioritárias para adequação da infraestrutura, requalificação e modernização das redes existentes, bem como o redimensionamento e a compatibilização dos usos do solo, promovendo maior resiliência urbana, eficiência operacional dos serviços públicos e qualificação do ambiente construído. Essa abordagem integrada contribui para a otimização dos investimentos públicos, a racionalização dos recursos e a indução de processos de desenvolvimento urbano sustentável, alinhados às diretrizes contemporâneas de planejamento e gestão territorial.

A partir da leitura técnica do Mapa de Infraestrutura, apresentado a seguir, identificam-se áreas críticas, fragilidades operacionais e oportunidades estratégicas de intervenção nos diferentes subsistemas urbanos, evidenciando tanto necessidades de adequação e reforço da infraestrutura quanto potenciais

de reestruturação espacial e funcional. Esses elementos constituem subsídios para a definição de diretrizes projetuais, o estabelecimento de prioridades de intervenção e a formulação de estratégias integradas de requalificação urbana.

a) Sistema Viário

A análise do sistema viário do Setor Comercial Sul (SCS) evidenciou fragilidades relevantes nas condições de circulação de pedestres, ciclistas e veículos, especialmente no que se refere à acessibilidade, continuidade dos percursos, qualidade da pavimentação, sinalização e segurança viária. Nas áreas destinadas aos pedestres, verificaram-se descontinuidades entre os passeios públicos e os espaços sob os pilotis, pavimentação inadequada, presença de desníveis, obstáculos, iluminação deficiente e intervenções irregulares que avançam sobre o espaço público, comprometendo a fluidez, a segurança e a acessibilidade universal, em desconformidade com os parâmetros da ABNT NBR 9050:2020. Observou-se ainda deficiência na conservação dos espaços públicos, com ocorrência de pavimentação degradada, mobiliário urbano danificado, sinalização insuficiente e conflitos de uso associados à ocupação informal, fatores que impactam negativamente a funcionalidade, o conforto ambiental e a percepção de segurança urbana.

No sistema viário destinado ao tráfego veicular, constatou-se pavimento em condição regular, com desgaste superficial, trincas, fissuras e falhas localizadas, além de sinalização horizontal e vertical deficiente, reduzindo a legibilidade e a segurança das vias. Identificou-se também a ausência de infraestrutura adequada para a mobilidade ativa e eletro mobilidade, como ciclovias, bicicletários e pontos de recarga, bem como inadequações nas áreas de estacionamento, incluindo falhas na demarcação de vagas e na compatibilização com rotas acessíveis. Soma-se a esse quadro a deficiência na manutenção do sistema de drenagem superficial, com obstruções e dispositivos danificados, elevando o risco de alagamentos. Esse conjunto de condições evidencia a necessidade de um plano integrado de requalificação viária, voltado à melhoria da acessibilidade, segurança, conectividade urbana, sustentabilidade e eficiência operacional do Setor Comercial Sul.

b) Redes de Energia Elétrica e Iluminação Pública

Quanto à rede de energia elétrica, constata-se a necessidade de sua modernização e ampliação, de modo a viabilizar a implantação de infraestrutura para geração distribuída de energia solar fotovoltaica, especialmente em edificações e áreas de estacionamento, fortalecendo a aderência do setor às diretrizes contemporâneas de transição energética, eficiência energética e redução de emissões de gases de efeito estufa. Nesse contexto, destaca-se igualmente a implantação de estações de recarga para veículos elétricos em pontos estratégicos, como medida essencial à atualização do sistema urbano e ao atendimento das novas demandas associadas às modalidades emergentes de mobilidade sustentável. Adicionalmente, impõe-se o redimensionamento da capacidade da rede elétrica local, a fim de assegurar suporte adequado às

cargas adicionais decorrentes da requalificação do setor, da intensificação do uso de tecnologias digitais, da expansão das atividades econômicas de maior complexidade e da incorporação de soluções de geração distribuída e mobilidade elétrica.

Adicionalmente, o sistema de iluminação pública do Setor Comercial Sul (SCS) apresenta defasagens em relação às demandas contemporâneas de segurança, eficiência energética, conforto visual e facilidade de manutenção, uma vez que, embora tenha ocorrido a substituição das luminárias convencionais por equipamentos com tecnologia LED, verifica-se a necessidade de expansão da cobertura e de qualificação do projeto luminotécnico, de modo a assegurar níveis adequados de iluminância, melhorar a percepção de segurança nos espaços públicos e compatibilizar os pontos de luz com os percursos dos pedestres e a configuração das calçadas. Nesse contexto, recomenda-se a adoção de sistemas inteligentes integrados às soluções de cidade inteligente, permitindo o monitoramento remoto, a detecção automática de falhas, a gestão operacional em tempo real e a otimização dos custos de operação e manutenção. Ademais, observa-se a necessidade de reforço da infraestrutura elétrica associada à iluminação pública, considerando o cenário de requalificação urbana e a possível implantação de um Polo de Economia Criativa no SCS, o que tende a elevar significativamente a demanda energética, tornando estratégica a adoção de soluções de modernização, tais como a ampliação da capacidade da rede e a incorporação de fontes renováveis de energia.

c) Sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário

Observou-se que as redes hidráulicas existentes no Setor Comercial Sul (SCS) apresentam idade avançada e indícios de subdimensionamento frente às atuais demandas e às projeções de intensificação das atividades comerciais e de serviços decorrentes do processo de requalificação urbana. Nesse contexto, recomenda-se a substituição progressiva das tubulações obsoletas por materiais de maior durabilidade, desempenho hidráulico e resistência operacional, associada à implantação de sistemas inteligentes de monitoramento e controle de consumo (*smart metering*). Essa diretriz visa à redução de perdas físicas e aparentes, ao aprimoramento da gestão operacional e ao aumento da eficiência global do sistema de abastecimento.

No que se refere ao sistema de esgotamento sanitário, a adequação da infraestrutura deve considerar cenários de maior adensamento populacional e intensificação do uso do solo, assegurando compatibilidade entre a capacidade hidráulica instalada e as demandas futuras. Recomenda-se, ainda, a incorporação de soluções complementares voltadas à sustentabilidade hídrica, tais como sistemas de captação, armazenamento e reuso de águas pluviais em edificações e espaços públicos, contribuindo para a redução da pressão sobre a rede de abastecimento, a mitigação de impactos ambientais e o fortalecimento da resiliência hídrica do setor.

d) Sistema de Águas Pluviais e Drenagem Urbana

Observa-se a inexistência de um sistema de drenagem urbana eficiente, integrado e homogêneo na região, o que evidencia um relevante déficit de infraestrutura no Setor Comercial Sul (SCS). Historicamente, o setor apresenta recorrentes problemas de alagamento, associados principalmente ao elevado grau de impermeabilização do solo, à insuficiência das redes de micro e macrodrenagem e à carência de dispositivos adequados de infiltração, retenção e detenção das águas pluviais. Nesse contexto, a atualização do sistema de drenagem deve contemplar, de forma integrada, tanto a requalificação e ampliação das infraestruturas convencionais quanto a incorporação de estratégias contemporâneas de manejo sustentável das águas urbanas.

Destaca-se, nesse sentido, o elevado potencial para a implantação de Soluções Baseadas na Natureza (SBNs), tais como jardins de chuva, pavimentos permeáveis, bacias de retenção, bioáreas e faixas verdes drenantes, especialmente em áreas de estacionamento, calçadas e espaços públicos. Essas intervenções permitem ampliar a capacidade de infiltração, retardar o escoamento superficial e reduzir a sobrecarga sobre a rede existente, contribuindo para a mitigação de alagamentos e enchentes.

Adicionalmente, promovem benefícios ambientais e paisagísticos, favorecendo o resfriamento do microclima urbano, a redução das ilhas de calor, o aumento da permeabilidade ambiental e a melhoria do conforto térmico e da qualidade dos espaços públicos, reforçando, assim, a resiliência urbana e a sustentabilidade ambiental do SCS.

Ainda sobre as demandas originadas pela necessidade de tecnologia e inteligência urbana, recomenda-se verificar a viabilidade de implementação de um *data center*, com a infraestrutura específica para suprir nova demanda, assim como um centro de monitoramento integrado a segurança pública, em um local centralizado no setor.

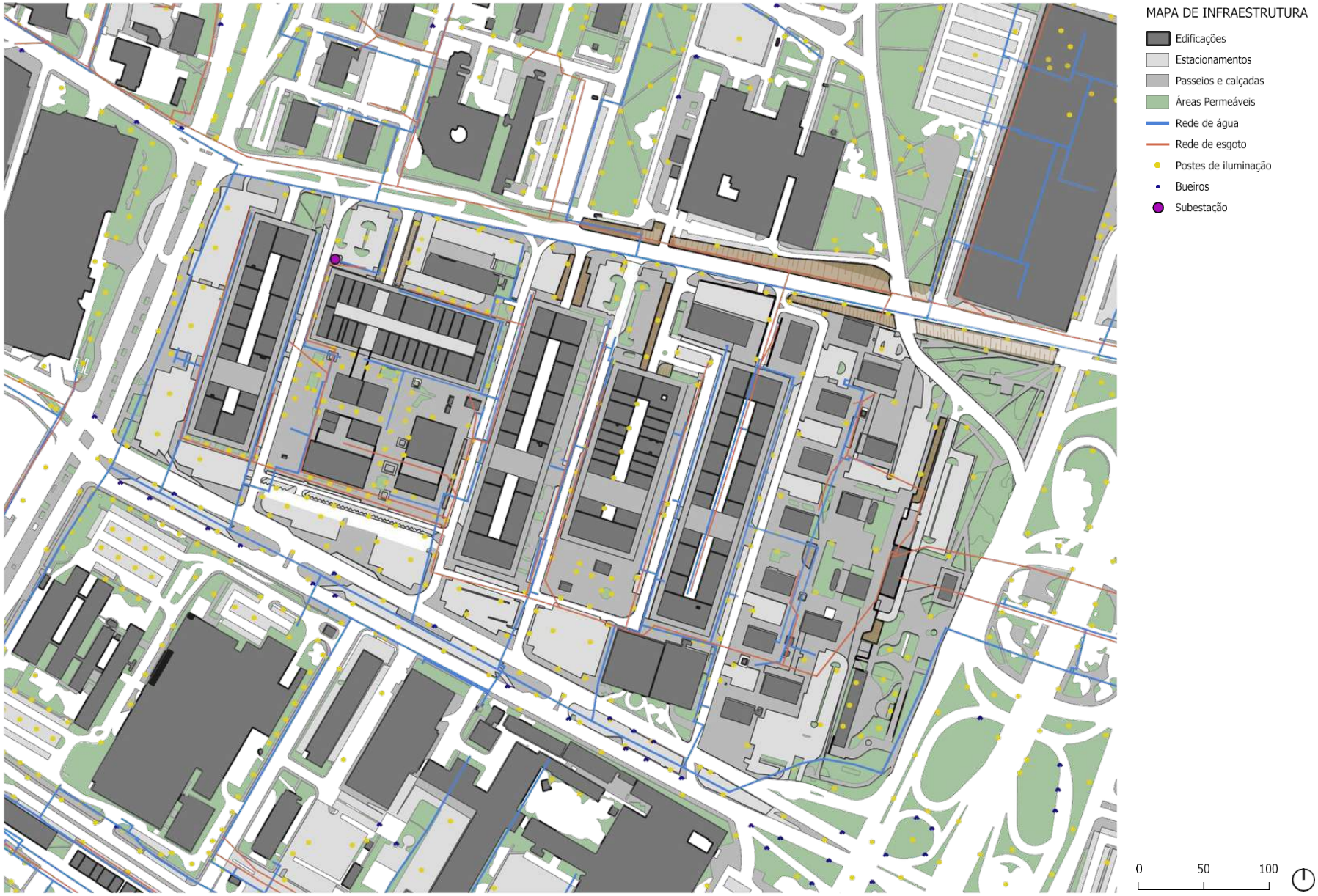
No que diz respeito à infraestrutura complementar existente, um fator crítico é a ausência de banheiros públicos, especialmente considerando que os poucos existentes não funcionam no período noturno. Também é notória a necessidade de bicicletários, associados a vestiários, havendo potencial de desenvolvimento desse tipo de infraestrutura nos subsolos.

De modo geral, constatou-se que parte das intervenções executadas no Setor Comercial Sul (SCS) ocorreu de forma pontual e pouco integrada ao conjunto do setor, resultando em soluções construtivas fragmentadas, interfaces mal resolvidas entre áreas reformadas e não reformadas, além de inconsistências nos acabamentos e na funcionalidade dos espaços públicos. Essas condições comprometem a eficiência operacional da infraestrutura urbana, a segurança dos usuários, a acessibilidade universal e a qualidade ambiental, evidenciando a necessidade de ações sistemáticas de compatibilização, requalificação e manutenção corretiva e preventiva, associadas a um planejamento contínuo, coordenado e orientado por critérios técnicos.

As constatações reforçam a importância da implementação de um plano integrado de requalificação da infraestrutura urbana, fundamentado nas normas técnicas vigentes, nas diretrizes de sustentabilidade, mobilidade e inclusão

social, bem como em estratégias de gestão contínua dos espaços públicos. Tal abordagem demanda a atuação articulada dos diferentes agentes institucionais, gestores públicos, equipes técnicas, representantes do setor produtivo e comunidade local, de modo a assegurar a efetividade das intervenções, a racionalização dos recursos públicos e a consolidação de um ambiente urbano seguro, funcional, resiliente e alinhado às demandas contemporâneas de uso, desempenho e qualidade urbana.

Figura 8 – Mapa de infraestrutura.



Fonte: Autores.

Patrimônio histórico e arquitetônico

Em territórios como o Setor Comercial Sul, localizado dentro da Poligonal do Tombamento de Brasília, o mapeamento do patrimônio histórico e arquitetônico é imprescindível. Essa abordagem deve identificar os bens tombados, os edifícios de valor cultural simbólico, as pré-existências modernistas, bem como os vazios estruturais com potencial de reconversão compatível. A partir desse inventário, delineiam-se zonas de proteção cultural que dialogam com o zoneamento, definindo restrições de gabarito, volumetria, usos permitidos e materiais de fachada, além de sugerir novas possibilidades de uso compatível e reativação econômica dos espaços preservados. O objetivo é articular a preservação do valor histórico ao dinamismo funcional, fomentando uma requalificação que respeite a memória urbana e ao mesmo tempo favoreça a vitalidade do centro.

Ao observar o mapeamento de interesse turístico, cultural e patrimonial, tem-se uma facilidade de identificar áreas destaque. A região da Quadra 1 se enquadra como a melhor consolidada como patrimônio, sendo esta onde estão os edifícios contemplados pelo PPCub. É interessante destacar as construções de grandes arquitetos como João Filgueiras Lima (conhecido como Lelé) e Oscar Niemeyer, presentes no Setor Comercial Sul, de modo a valorizar e preservar o ambiente construído. Vale ressaltar os edifícios:

a) Edifício Morro Vermelho

Projetado por João Filgueiras Lima (Lelé), localizado no SCS, próximo ao Edifício Camargo Corrêa, o Morro Vermelho é conhecido por sua fachada com brises laranja, que se destacam na paisagem. O edifício foi projetado com o objetivo de manter uma vista panorâmica do centro de Brasília, aproveitando a iluminação natural e ventilação. Atualmente, abriga diversos escritórios de arquitetura, como a Esquadra Arquitetos, e a Galeria Index, no térreo, que traz a arte para o meio urbano.

b) Edifício Camargo Corrêa

Projetado por João Filgueiras Lima (Lelé), localizado ao lado do Morro Vermelho, o Edifício Camargo Corrêa se destaca por seus brises verdes e pela presença de painéis de azulejos de Athos Bulcão na cobertura. Ambos os edifícios, Morro Vermelho e Camargo Corrêa, foram premiados com o Selo CAU/DF de Arquitetura em 2022, em reconhecimento à sua conservação e qualidade arquitetônica.

c) Edifício Denasa

Projetado por Oscar Niemeyer é um exemplo da arquitetura modernista de Brasília e se destacam na paisagem do SCS. O Edifício Denasa foi projetado em 1972 e inaugurado em 1975, possui 14 pavimentos e uma galeria com um painel vermelho de Athos Bulcão.

d) Edifício Oscar Niemeyer

Projetado por Oscar Niemeyer, localizado na Quadra 2 Bloco A, é um edifício comercial com 18 andares e 4 elevadores. Entre os espaços públicos mais significativos estão a praça do povo e a praça dos artistas.

e) Praça do Povo

A praça faz parte da história do SCS. Sempre foi um ponto de aglutinação de pessoas e já foi ´palco para reuniões e assembleias de trabalhadores, desde o início de Brasília. Com a baixa ocupação do SCS verificada ao longo das últimas décadas, a praça ficou abandonada, com uso mais raro. A percepção de baixa segurança continua, apesar da reforma realizada recentemente que recuperou calçadas e estruturas de mobiliário urbano.

f) Praça dos Artistas

Ponto de referência no Setor Comercial Sul (SCS), a Praça dos Artistas faz parte da Quadra 5. Apesar de arborizada e recentemente contemplada no projeto de reforma urbana do GDF que contempla acessibilidade, paisagismo, drenagem, calçadas e mobiliário urbano, a praça é subutilizada e entendida como área insegura.

A partir do momento em que o potencial cultural e simbólico do Setor Comercial Sul (SCS) passa a ganhar visibilidade no debate público e institucional, abre-se espaço para ações mais efetivas de valorização do patrimônio edificado, especialmente por meio de investimentos voltados à revitalização das fachadas degradadas. Essas fachadas, quando deterioradas, não apenas comprometem a leitura arquitetônica dos bens tombados, mas também impactam negativamente a percepção de segurança e o uso qualificado do espaço urbano.

Nesse contexto, propõe-se a inserção de novos usos culturais e de lazer em edifícios subutilizados ou ociosos, com destaque para a Quadra 5, que já apresenta uma concentração espontânea de agentes culturais. A requalificação adaptativa dessas edificações – respeitando as diretrizes de preservação do patrimônio – pode viabilizar a consolidação de um polo cultural e gastronômico, promovendo a ativação urbana em horários noturnos e nos finais de semana, períodos atualmente marcados por esvaziamento e insegurança.

Essa estratégia se alinha aos princípios contemporâneos de reabilitação de centros históricos e áreas tombadas, nos quais a preservação física é indissociável da sua reocupação funcional e social. A compatibilização entre conservação patrimonial e dinamização econômica requer, portanto, uma abordagem integrada, com base em diretrizes como:

a) Preservação Qualificada do Patrimônio.

i. Incentivar a restauração e recuperação de fachadas, com base em parâmetros estabelecidos por órgãos de patrimônio (como o IPHAN), conciliando conservação

com melhorias técnicas (acessibilidade, iluminação, segurança). Implantar programas de incentivo à conservação por meio de parcerias público-privadas ou editais de ocupação cultural com contrapartidas de restauro.

ii. Priorizar a adaptação de espaços para atividades que estimulem a permanência, a visitação e a fruição pública (exposições, cafés culturais, estúdios criativos, galerias, espaços multiuso).

iii. Criar condições para o uso noturno seguro, por meio de melhoria na iluminação pública, aumento da presença institucional e cultural e apoio a eventos regulares.

iv. Fortalecer a articulação entre projetos de requalificação urbana e planos de salvaguarda do patrimônio modernista de Brasília.

v. Transformar edifícios ociosos em equipamentos culturais e gastronômicos vivos, por meio de intervenções criteriosas e programações inclusivas, é o caminho mais efetivo para garantir a sustentabilidade patrimonial e a renovação urbana do setor.

A requalificação de espaços tombados como os do SCS não pode se restringir à conservação física. Ela exige integração entre memória, uso e contemporaneidade, com ações que respeitem o valor histórico do conjunto urbano.

Figura 9 – Mapa de interesse social.



Fonte: Autores.

Levantamento de imóveis subutilizados ou vazios

No contexto de projetos urbanísticos de requalificação urbana, principalmente em áreas centrais, a presença de imóveis ociosos, terrenos vagos ou edificações subutilizadas é uma das marcas da crise de função desses territórios. O mapeamento desses elementos fornece base para estratégias de reocupação urbana.

No caso do setor comercial sul pesquisas preliminares desenvolvidas pela UCB no contexto desse projeto, apontam para concentração de uso em algumas quadras. A partir da distribuição geográfica com base na geolocalização de endereços de atividades comerciais ativas, há uma maior presença nas quadras 1,2, 5,6. Enquanto há menor concentração nas quadras 3 e 4. Tais informações se refletem nas atividades observadas no método de avaliação de Rua.

Neste contexto as quadras 3 e 4 estariam mais vazias e aptas a serem requalificadas por retrofit e reconversão de uso. Vale ressaltar que na quadra 5 vários estabelecimentos comerciais estão fechados, apesar da área apresentar espaços livres no entorno. A razão principal detectada é a percepção de falta de segurança na área.

Vale salientar que as avaliações dos tipos edilícios apontam para as quadras 2, 4 e 6 como sendo as tipologias mais aptas para o *retrofit* de uso residencial. Para tal, medidas podem ser adotadas:

- Incentivos para usos habitacionais em áreas subutilizadas, inclusive com Programas de locação social ou habitação de interesse social;
- Reforço para criação de polos produtivos criativos ou tecnológicos nas áreas dos térreos, ou de comércio local, incrementando a utilização do setor de maneira contínua e integral;
- *Retrofit* das áreas públicas visando maior ocupação dos térreos com lojas hoje vazias, visando uma maior ocupação.

Essas estratégias podem ser incorporadas ao zoneamento de maneira paulatina com políticas públicas discutidas com a população e previstas para acontecer em cenários de curto, médio e longo prazo.

Neste contexto vários exemplos nacionais e internacionais servem de referência e que foram estudados neste estudo de zoneamento do SCS, no qual a criação de zonas especiais de interesse urbano (ZEIU), mecanismos indutores de reativação urbana, e incentivos fiscais podem promover uma requalificação urbana sustentável.

Diretrizes gerais para a ocupação

Retrofit e requalificação da quadra 5 como projeto piloto para o SCS, no qual é possível menor custo e impacto estabelecer um no centro de atividades de economia criativa, ativando a vida urbana e estabelecendo nova percepção e identidade para o local. Promover políticas de apoio ao *retrofit* residencial nas áreas atualmente menos ocupadas, preferencialmente nas quadras, 2 e 4.

Levantamento de imóveis subutilizados ou vazios: diagnóstico

Em áreas centrais consolidadas, como o Setor Comercial Sul (SCS), a presença de imóveis ociosos, terrenos vagos e edificações subutilizadas constitui um dos principais indicadores da perda de função urbana e da fragilidade econômica do território. Esses vazios, físicos e funcionais, comprometem a vitalidade do espaço público, reduzem a densidade de atividades e geram externalidades negativas, como sensação de insegurança, degradação da paisagem urbana e baixa atratividade para novos investimentos.

No contexto do presente estudo, pesquisas desenvolvidas pela Universidade Católica de Brasília (UCB) identificaram uma concentração das atividades comerciais ativas nas quadras 1, 2, 5 e 6, enquanto as quadras 3 e 4 apresentam baixos níveis de ocupação funcional, sendo caracterizadas por alta ociosidade e subutilização de edificações.

A análise da ocupação dos edifícios, com base em registros da Prefeitura do Setor Comercial Sul, revela um cenário preocupante de subutilização do estoque imobiliário existente. Dos 106 edifícios cadastrados, 10 estão completamente desocupados, correspondendo a aproximadamente 9,4% do total — um índice alarmante para uma área central estratégica de Brasília. Além disso, outros 30 edifícios apresentam ociosidade próxima a 50%, indicando um grau elevado de subutilização funcional e econômica. O restante dos imóveis apresenta taxas de vacância mais moderadas, variando entre 5% e 30%, o que ainda assim evidencia uma tendência generalizada de desocupação parcial em todo o setor.

Esse quadro reflete um processo de desvalorização funcional progressiva, associado à perda de atratividade da região, à deterioração física das edificações, à insegurança pública, à ausência de usos mistos e à deficiência na manutenção dos espaços públicos e da infraestrutura urbana.

Neste contexto, a Quadra 5, embora esteja situada em uma área estratégica, com oferta generosa de espaços livres, apresenta elevado número de estabelecimentos fechados. A percepção de insegurança no entorno foi apontada como principal fator limitador da vitalidade econômica local, o que demonstra a importância de intervenções combinadas entre requalificação física, ativação social e segurança urbana.

A avaliação dos tipos edilícios existentes, cruzada com critérios de adaptabilidade, também identificou as quadras 2, 4 e 6 como as mais aptas à reconversão de uso para fins habitacionais, por meio de *retrofit*, considerando sua morfologia construtiva, profundidade de lote, subsolo apto para receber garagens, acesso à rua e potencial de flexibilização da planta.

Diretrizes para a reativação de imóveis subutilizados

Com base no diagnóstico, propõem-se as seguintes diretrizes integradas para a reocupação dos vazios urbanos e a dinamização funcional do SCS, alinhadas aos princípios de desenvolvimento sustentável, uso misto e inovação urbana:

a) Estímulo à Reconversão Funcional e *Retrofit*

- Incentivar o *retrofit* de edificações comerciais desativadas, podendo inclusive ser destinadas para uso habitacional permanente ou transitório;
- Definir o foco das moradias que pode ser discutido em um cenário de médio a longo prazo, tendo em vista a consolidação e identificação da demanda social, no qual é possível associar programas sociais, inclusive de locação social;
- Identificar edifícios com potencial de conversão parcial ou total para uso misto, considerando uso residencial permanente ou transitório, como *flats* ou hotéis de trânsito para "nômades digitais" (pensando no suporte para o Polo tecnológico), localizados especialmente nas quadras 2 e 4, com apoio técnico e regulamentar.

b) Criação de polos de inovação e economia criativa

- Requalificar a Quadra 5 como projeto piloto de centralidade criativa, por meio da implantação de um *hub* de economia criativa, cultural e tecnológica;
- Utilizar a requalificação como vetor simbólico de transformação da imagem urbana, promovendo usos híbridos e de interesse coletivo, com ativação de térreos e praças.

c) Ocupação produtiva dos térreos

- Adotar incentivos urbanísticos e fiscais para a reativação dos térreos atualmente ociosos com comércio local, serviços e usos comunitários;
- Priorizar a criação de frentes ativas e contínuas voltadas à rua, garantindo transparência visual e incentivo à circulação de pedestres.

d) Zoneamento como instrumento indutor de requalificação

- Incorporar ao zoneamento a criação de Zonas Especiais de Interesse Urbano (ZEIU) voltadas para a reativação de imóveis vazios, com parâmetros construtivos diferenciados;
- Estabelecer cenários de curto, médio e longo prazo, articulando metas progressivas e adaptáveis, de forma pactuada com a sociedade civil, o setor privado e o poder público.

e) Inserção de habitação no SCS

- Subsidiar a elaboração de Políticas Públicas que incentivem o *retrofit* de edificações para habitação;
- Garantir a diversidade de perfis de moradia no SCS, favorecendo a ocupação temporária por estudantes, jovens profissionais, pessoas em tratamento nos hospitais da região, etc.

Síntese das diretrizes propositivas

Quadro 8 – Síntese das propostas.

Diretriz	Ação Proposta	Local Prioritário
Retrofit funcional	Reconversão de imóveis para moradia	Quadras 2, 4 e 6
Polo criativo	Requalificação como centralidade cultural	Quadra 5
Térreos ativos	Ocupação por comércio de base local	Quadra 2, 3 e 4
Zoneamento estratégico	Criação de ZEIU com incentivos urbanísticos	SCS como um todo

Fonte: Autores.

A requalificação urbana do Setor Comercial Sul requer uma abordagem multidimensional, que articule recuperação da infraestrutura imobiliária existente, reativação funcional, segurança urbana e inovação socioeconômica. A reconversão de imóveis subutilizados e a ativação dos vazios urbanos representam uma oportunidade concreta de promover densificação inteligente, uso misto e justiça socioespacial, com sustentabilidade econômica e ambiental. Experiências nacionais e internacionais demonstram que a combinação entre zoneamento indutor, *retrofit* habitacional, incentivos fiscais e participação social constitui um caminho eficaz para transformar áreas centrais degradadas em territórios vibrantes, inclusivos e resilientes.

Análise de mobilidade urbana

Mobilidade no setor comercial sul: redesenhando a cidade para as pessoas

Inspirado pela abordagem humanizada de Jan Gehl, este trecho propõe uma reflexão sobre a malha viária e a mobilidade do Setor Comercial Sul (SCS) de Brasília, destacando como o desenho urbano pode ser reestruturado para priorizar a vida urbana, a mobilidade ativa e a experiência do usuário.

A malha viária e seus limites funcionais

A estrutura viária do SCS é formada por um conjunto de vias que segundo o método de Avaliação de Rua, se assemelham as ruas tradicionais, conferindo ao SCS uma paisagem semelhante à outras áreas centrais cujas ruas estabelecem a conexão das edificações com os espaços livres. Tal abordagem foi tratada anteriormente denominando as vias internos do setor como ruas numeradas de 1 a

6. Estas ruas cruzam o setor predominantemente no sentido norte-sul, conectando o acesso às quadras e as vias marginais S2 (ao norte) e S3 (ao sul). Essas vias servem como eixos estruturantes de circulação de veículos, mas revelam uma configuração pouco adaptada à lógica da mobilidade urbana contemporânea, centrada nas pessoas.

No sentido Leste-Oeste, o traçado viário é descontínuo. Apenas alguns trechos conectam transversalmente as vias internas, o que evidencia uma fragmentação da malha urbana. Esse padrão compromete a fluidez da circulação e a conectividade entre os espaços públicos.

Adicionalmente, o SCS conta com uma rede de vias de serviço subterrâneas, acessíveis pela via S2, que alcançam os subsolos das quadras 2 a 6. Atualmente, essas vias se encontram subutilizadas, com infraestrutura precária e limitada função logística, oferecendo potencial de reconversão para usos mais integrados à dinâmica urbana contemporânea.

A malha viária, de maneira geral, cumpre a função de acesso aos lotes e aos bolsões de estacionamento, que se espalham de forma desordenada pelas bordas e interior do setor. Este padrão viário reflete uma lógica ainda centrada no automóvel, descolada das necessidades de caminhabilidade, conforto e vitalidade urbana.

Mobilidade: para além do carro, a cidade em escala humana

A análise da mobilidade urbana no SCS abrange os fluxos de veículos, ciclistas, usuários de patinetes e principalmente pedestres. Compreender esses fluxos implica observar a estrutura de circulação integrada e as múltiplas barreiras físicas que hoje limitam o movimento pleno das pessoas no espaço público.

Segundo a Nota Técnica Nº 01/2018 – DIHAB/COPLAN/SUPLAN/ SEGETH. O sistema de mobilidade do Setor Comercial Sul (SCS) estrutura-se a partir de quatro tipos principais de rotas, hierarquizadas conforme seu papel na circulação de pedestres e veículos:

a) Rotas-matriz: constituem os principais eixos de circulação de pedestres no SCS. A principal rota-matriz atravessa o setor no sentido Leste-Oeste, conectando os edifícios da quadra 6, os espaços livres da quadra 5, os conjuntos edificados das quadras 4, 3 e 2, até alcançar os espaços livres das edificações da quadra 1. Além desse eixo transversal, outras rotas-matriz são definidas ao longo das ruas 2, 3 e 5, caracterizando-se como os trajetos mais utilizados por pedestres no cotidiano do setor.

b) Rotas de conexão: funcionam como eixos secundários de circulação, complementares às rotas-matriz. Articulam pedestres e veículos e desempenham um papel importante na conformação dos perímetros de cada quadra, permitindo o fechamento e a integração da malha interna.

c) Rotas edilícias planejadas: apresentam menor grau de integração no sistema geral de circulação e operam de maneira mais periférica, conectando os edifícios

entre si e com o entorno imediato do SCS, especialmente ao longo das vias S2 e S3. Essas rotas funcionam como caminhos de transição, garantindo o acesso às rotas-matriz e a articulação com os setores vizinhos.

d) Rotas subterrâneas de conexão: formadas pelas ruas de serviço nos subsolos dos edifícios. De uso restrito, destinam-se à circulação interna de veículos, com acesso a garagens, áreas técnicas, depósitos e zonas de carga e descarga, cumprindo funções logísticas essenciais ao funcionamento do setor.

No encontro destas rotas se encontram os nós de articulação que permitem mudanças de sentido de rotas e também a articulação dos caminhos presentes no interior do setor comercial Sul. De maneira geral essa estrutura de circulação do setor comercial sul é algo mais próximo à realidade dos centros comerciais tradicionais da cidade.

Transporte coletivo e articulação modal

O SCS possui uma posição estratégica na rede metropolitana de transporte coletivo, com acessos pela via W3 e pelo Eixo Rodoviário Sul. Além disso, abriga a estação do metrô "Setor Comercial Sul", eixo estruturante de integração com regiões como Guará, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Essa infraestrutura oferece uma base sólida para transformar o SCS em um polo urbano com forte orientação à mobilidade sustentável.

Contudo, apesar da boa oferta modal, a experiência do usuário ainda é comprometida por percursos inseguros, descontinuidades e interferências viárias, sobretudo nas áreas de chegada ao setor, onde o acesso é frequentemente impedido ou dificultado por estacionamentos mal posicionados, além de barreiras físicas como muros, taludes e jardineiras altas.

Análise das conexões do setor comercial sul com o entorno

A análise das conexões do Setor Comercial Sul (SCS) com os setores vizinhos, com base nas avaliações in loco e na oficina integrada conduzida pela equipe técnica da Universidade de Brasília (UnB), evidenciou a necessidade de estratégias para qualificar a permeabilidade urbana e a integração intersetorial. As reflexões apontam para duas diretrizes fundamentais: (i) o aproveitamento das infraestruturas existentes e (ii) a superação de obstáculos estruturais herdados do projeto urbano original de Brasília, que atualmente comprometem a fluidez dos deslocamentos não motorizados.

Dentre os principais entraves identificados, destacam-se os bolsões de estacionamento implantados nos limites norte e sul do SCS, que funcionam como barreiras à circulação de pedestres e ciclistas. Nesse sentido, propõe-se a reestruturação de conexões estratégicas para promover a continuidade dos fluxos e integrar o SCS aos setores vizinhos — notadamente o Setor Hoteleiro Sul, o Setor Hospitalar Sul, o Setor de Diversões Sul e o Setor de Rádio e TV Sul. A seguir, são detalhadas as principais áreas de intervenção:

Conexão Oeste – integração com a via W3 e o Setor Hoteleiro Sul

A borda oeste do SCS, em especial em frente à Quadra 6, apresenta uma ampla área com potencial para se tornar um eixo de conexão qualificada com a Via W3. Embora o trecho norte, no entroncamento com a Via S2, hoje exerça papel secundário, há oportunidade de revalorização desse ponto como articulação com o Setor Hoteleiro Sul. A Via S2, caso reposicionada como eixo de mobilidade ativa, pode desempenhar papel estruturador.

Ao Sul, embora intervenções anteriores tenham tentado estabelecer travessias de pedestres, os bolsões de estacionamento ainda comprometem a fluidez e a segurança. A ausência de arborização acentua o desconforto térmico e espacial. Destaca-se ainda a existência de uma ciclovia no canteiro central da Via S3, cuja integração a uma malha cicloviária mais ampla deve ser considerada, incluindo o Setor Hospitalar e o Setor de Rádio e TV Sul.

Conexão SCS/SHS – transição entre a via S2 e a rua 5 (eixo interno do SCS)

A transição entre a Via S2, via estruturante interna do SCS, apresenta um desenho urbano centrado na fluidez do tráfego motorizado. A rua 5 (via interna do SCS) apesar de ter uma interface urbana que contempla calçadas para pedestres e estabelecimentos comerciais lindeiros. Tais configurações privilegiam os veículos em detrimento da mobilidade ativa. Propõe-se a requalificação do espaço com calçadas amplas, acessíveis e contínuas, associadas a faixas de sombreamento e infraestrutura cicloviária. Essa reformulação é crucial para garantir a integração física e funcional entre o SCS e o Setor Hoteleiro Sul.

Conexão Leste – ligação com o Setor de Diversões Sul

A conexão entre o Setor Comercial Sul e o Setor de Diversões Sul, embora conte com travessias semaforizadas e faixas de pedestres, apresenta sérias deficiências no desenho urbano. As calçadas são estreitas, mal qualificadas quanto aos materiais e largura, e não contam com arborização adequada, revelando a ausência de um tratamento paisagístico. Este eixo é de grande importância estratégica, pois articula áreas com forte densidade de usos complementares — como a Estação de Metrô, a Galeria dos Estados e o Setor Hospitalar Sul. Melhorias nesse trecho podem beneficiar usuários dos serviços de saúde, que dependem da oferta de alimentação, comércio e serviços presentes no SCS e no Setor de Diversões Sul.

Conexão SCS/SHS – travessia entre o Setor Hospitalar Sul e a Quadra 5 do SCS

A travessia entre a rua interna do Setor Hospitalar Sul que separa o Hospital Sarah Kubtschek e o Hospital de Base de Brasília – HBB, e a Quadra 5

do SCS é fragmentada por vias internas no SCS, agravado com um semáforo mal posicionado e desconectado da malha de circulação de pedestres. A praça existente na altura da Quadra 5, embora reformada e potencialmente pode servir de espaço de integração, atualmente se encontra isolada entre bolsões de estacionamento. Sua requalificação, com integração ao eixo da Via S3 e calçadas conectadas, pode oferecer uma solução eficaz de travessia. O canteiro central da Via S3, por sua vez, necessita de reconfiguração para atender aos princípios da mobilidade ativa e da acessibilidade universal.

A análise evidencia a urgência de intervenções multiescalares e intersetoriais que promovam a conectividade e eliminem barreiras físicas e perceptivas no Setor Comercial Sul. A qualificação dos espaços de transição entre setores e a integração de redes de mobilidade ativa são fundamentais para a revitalização do SCS enquanto polo funcional e acessível do centro metropolitano de Brasília. Essas ações devem ser articuladas com um redesenho paisagístico sensível ao clima, à escala humana e às demandas contemporâneas de uso misto e inclusão.

Diretrizes estratégicas para o redesenho urbano da mobilidade no SCS

A análise das condições atuais de mobilidade no Setor Comercial Sul revela um conjunto de fragilidades que comprometem o pleno funcionamento da lógica urbana em escala humana. Entre os principais entraves identificados, destacam-se:

a) Baixa conectividade com setores adjacentes, como o Setor de Diversões Sul (SDS), o Setor Hoteleiro Sul e o Setor Hospitalar Sul. A ausência de interfaces funcionais e percursos contínuos entre esses setores fragmenta a experiência urbana e reduz o potencial de integração territorial do SCS com a dinâmica metropolitana;

b) Presença de bolsões de estacionamento mal posicionados, que, além de ocuparem áreas nobres do espaço público, funcionam como verdadeiras barreiras físicas à circulação ativa, dificultando a permeabilidade urbana e desestimulando deslocamentos não motorizados;

c) Calçadas estreitas, descontínuas e carentes de tratamento paisagístico, comprometendo não apenas a caminhabilidade e o conforto ambiental, mas também a segurança e a acessibilidade de pedestres, especialmente de pessoas com mobilidade reduzida;

d) Obstáculos físicos recorrentes, como gradis e cercas vivas, muros de arrimos e taludes em desníveis abruptos, lixeiras e outros elementos de mobiliário urbano, que interrompem a fluidez dos percursos e geram descontinuidades indesejadas na malha de circulação de pedestres;

e) Acessibilidade universal comprometida, seja pela ausência de rampas com inclinação adequada, seja por trajetos com sinalização deficiente, pisos irregulares ou interrupções críticas nos percursos;

f) Percursos de chegada e saída do setor mal resolvidos, que não dialogam com os fluxos naturais de pedestres oriundos dos sistemas de transporte coletivo, gerando insegurança, conflitos modais e desorientação dos usuários.

A superação das fragilidades identificadas exige um conjunto de diretrizes orientadas pela noção de mobilidade urbana sustentável, que considere a equidade no acesso, a qualidade do espaço público e a centralidade da experiência do pedestre no processo de redesenho urbano. São elas:

a) Requalificar integralmente a infraestrutura de calçadas, assegurando sua continuidade espacial, acessibilidade plena e padronização, com inserção de mobiliário urbano, sinalização tátil, elementos de sombreamento vegetal e materiais adequados ao conforto e à segurança do usuário;

b) Implantar uma malha cicloviária interna do SCS integrada e conectada à rede existente na cidade, de modo a promover o uso de modos ativos como alternativa viável e segura aos deslocamentos motorizados;

c) Reforçar a segurança viária, com adoção de travessias elevadas, redução das velocidades regulamentares nas vias internas, implantação de faixas de pedestre em locais estratégicos e requalificação da sinalização horizontal e vertical;

d) Promover interfaces urbanas acessíveis e eficientes com o transporte coletivo, garantindo acessos diretos, protegidos, intuitivos e inclusivos a estações de metrô, pontos de ônibus e terminais de integração modal;

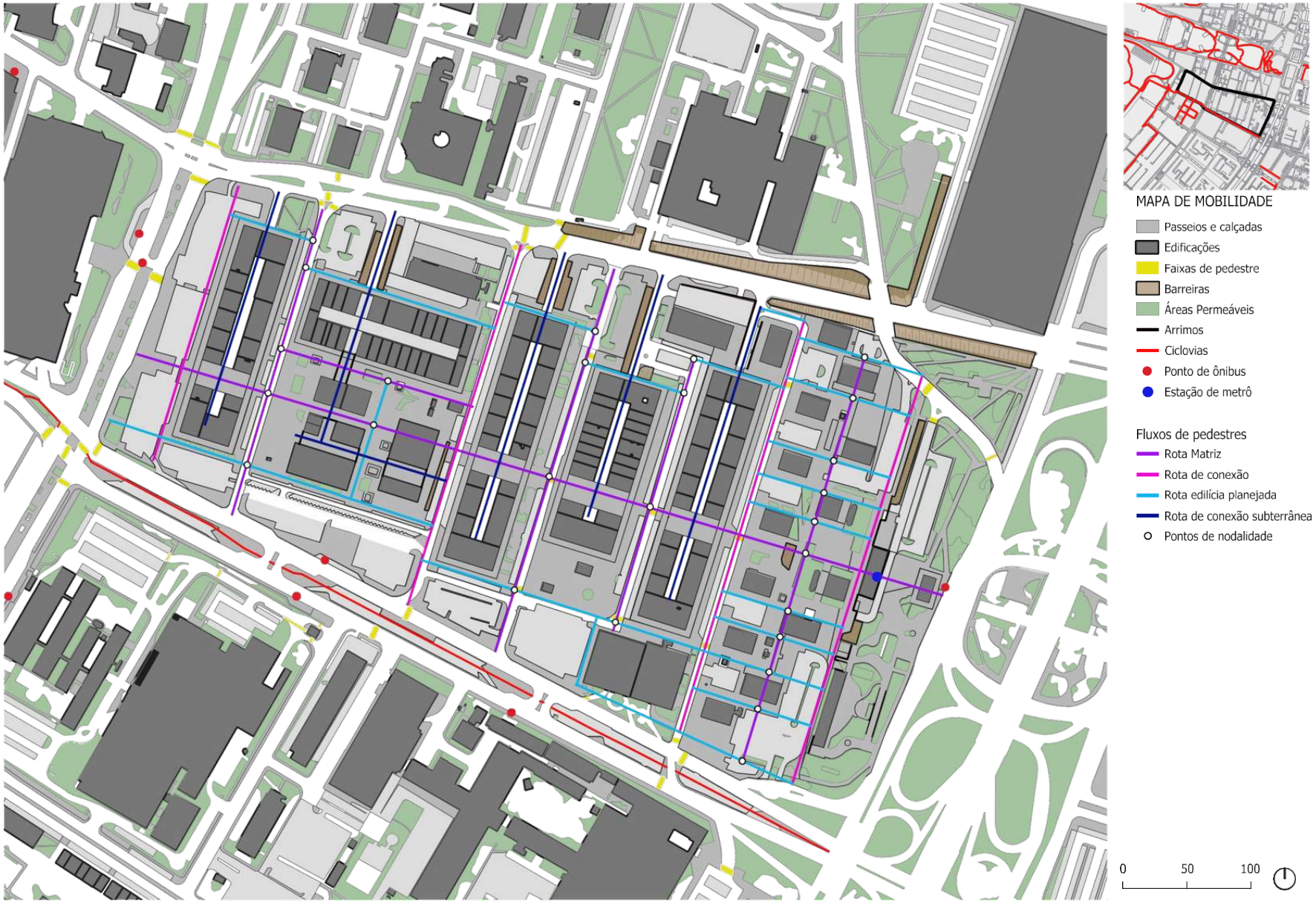
e) Reavaliar o papel do transporte individual motorizado no setor, adotando estratégias de gestão da demanda, reordenamento dos estacionamentos e priorização de soluções escalonadas que favoreçam a convivência multimodal no espaço urbano;

f) Eliminar as barreiras físicas e simbólicas que limitam a mobilidade equitativa, promovendo um espaço urbano inclusivo, seguro e orientado ao direito à cidade, sobretudo para os grupos mais vulneráveis.

Redesenhar a mobilidade do Setor Comercial Sul é transformar o modo como se vive e circula no centro da cidade. É preciso passar de uma malha viária centrada na função para um sistema de circulação centrado na experiência humana, integrando as dimensões da acessibilidade, da caminhabilidade, da conectividade e da permanência.

Mais do que um problema de circulação, trata-se de uma oportunidade de reconversão urbana, onde a mobilidade ativa e a convivência sejam os motores de um novo centro para Brasília.

Figura 10– Mapa de mobilidade.



Fonte: Autores.

Análise da vegetação e condicionantes ambientais e paisagísticos

A dimensão ambiental e paisagística considera a infraestrutura verde urbana como elemento estruturador da cidade sustentável. Elementos de desenho urbano e paisagismo podem contribuir de maneira funcional, bioclimática, estética e afetivamente da percepção da população, assim como na própria identidade dos lugares. A Identidade de uma paisagem é o resultado da interação das pessoas com o local, refletindo-se na forma como a moldam, recriam, avaliam, percebem e lhe atribuem significado. Entre os aspectos mais importantes está a identidade social, formada a partir de como as pessoas se apropriam, identificam, constroem memórias, percepções e afetos associados aos lugares. Neste contexto é necessário avaliar alguns aspectos constituintes da paisagem do SCS:

- Sistema de Espaços Livres do Setor Comercial Sul;
- Mapeamento de áreas verdes;
- Condições de permeabilidade e escoamento da água da chuva;
- Elementos de valor paisagístico e simbólico.

A leitura do mapa revela um cenário de vegetação escasso e desconectado, marcado pela predominância de áreas impermeabilizadas e pouca presença de cobertura vegetal significativa. A vegetação existente encontra-se fragmentada deixando as áreas de passagem e permanência pouco sombreadas.

A vegetação presente está concentrada em canteiros estreitos ou em pequenos recuos de edificações, com reduzido valor ecológico e paisagístico. Em algumas quadras, a arborização é praticamente inexistente, contribuindo para a intensificação das ilhas de calor urbano e reduzindo a permeabilidade do solo.

Sistema de espaços livres do Setor Comercial Sul

O sistema de espaços livres do Setor Comercial Sul (SCS) é marcado por uma estrutura urbana que alterna faixas edificadas e vazios intersticiais, dispostos predominantemente no sentido norte-sul. Esse arranjo define unidades morfológicas distintas dentro do setor, nas quais os espaços livres variam quanto à configuração física, ao grau de acessibilidade e à presença (ou ausência) de tratamento paisagístico e programação de uso.

Quadra 1

A Quadra 1 constitui uma exceção em relação à morfologia predominante. Suas edificações são isoladas no lote, circundadas por extensas áreas pavimentadas, muitas vezes destinadas exclusivamente a estacionamento. Apesar da expressiva disponibilidade de solo livre, observa-se a ausência de uma proposta paisagística estruturada: os espaços não são arborizados, carecem de mobiliário urbano e não apresentam qualquer tipo de uso programado. Essa configuração evidencia uma abordagem funcionalista, centrada na circulação

de veículos e pedestres, sem consideração por qualidades ambientais ou de permanência. Na parte mais a leste há uma praça "dura" impermeabilizada que dá acesso à estação do metrô e à galeria dos estados. É um espaço amplo, porém com uma forte barreira física causada pelo muro de arrimo que separa essa praça do restante da Quadra 1 onde ficam as edificações.

Ruas internas (Ruas 2, 3 e 4)

As ruas internas configuram espaços livres com caráter tipicamente viário. Nesses trechos, a função de circulação de pedestres é secundarizada pela incorporação das galerias cobertas ao interior dos edifícios, reduzindo a importância da calçada como espaço de fruição urbana. As calçadas, em muitos casos, funcionam como acesso a vagas de estacionamento, sendo interrompidas por desníveis, jardineiras ou muretas que fragmentam o percurso contínuo. Esses elementos comprometem a caminhabilidade e reduzem a ambiência das áreas livres enquanto espaços públicos.

Praças da Quadra 5 e Praça do Povo

A Quadra 5, em conjunto com a Praça do Povo, forma a unidade paisagística mais coerente do SCS em termos de configuração espacial e potencial de apropriação social. Os interstícios entre os edifícios organizam-se como vias de pedestres que se abrem em largos, constituindo uma sequência de pequenos espaços de permanência com forte caráter de praça. Apesar da fragmentação causada por desníveis topográficos, essa unidade revela um sistema contínuo de espaços públicos passíveis de integração e requalificação. A conformação espacial favorece o uso coletivo e a programação cultural, desde que sejam introduzidos elementos que promovam acessibilidade universal e conforto ambiental.

Faixa periférica de borda (entorno do SCS)

A borda do SCS constitui uma unidade paisagística crítica, caracterizada pela função de transição entre o setor e os demais compartimentos urbanos do Plano Piloto, como o Setor Hospitalar Sul, o Setor de Diversões Sul e o Setor Hoteleiro Sul. Essa faixa, embora com ampla disponibilidade de área, é predominantemente ocupada por estacionamentos e apresenta baixa permeabilidade visual e física. Na porção norte, ao longo da via S2, o isolamento é intensificado pela presença de taludes, desníveis acentuados e impermeabilização do solo com peças pré-moldadas de concreto, que reforçam a sensação de barreira e comprometem a integração paisagística e funcional com os setores adjacentes. A leitura das unidades do sistema de espaços livres do SCS revela um sistema fragmentado, com potencial significativo de qualificação. A articulação entre os espaços livres internos, sobretudo na Quadra 5 e Praça do Povo, oferece base para a constituição de uma rede de espaços públicos contínuos, integrados e programáveis. Por outro lado, o tratamento das bordas e a redefinição das funções das ruas internas se

mostram essenciais para garantir conectividade, acessibilidade e uma ambiência urbana mais acolhedora e sustentável.

Paisagismo e arborização do Setor Comercial Sul

Embora o Setor Comercial Sul disponha de amplas áreas livres, observa-se uma escassez generalizada de vegetação arbórea e de estruturas paisagísticas planejadas. A configuração atual revela a ausência de um projeto paisagístico sistêmico e articulado, capaz de integrar funcionalidade, qualificação estética e desempenho ecológico. As iniciativas vegetais existentes são pontuais, restritas a ações localizadas, muitas vezes de natureza espontânea ou vinculadas a edificações específicas, mas que não compõem um sistema coerente de arborização urbana. A leitura espacial e funcional do SCS permite a identificação de algumas áreas críticas e outras com maior potencial paisagístico:

Quadra 5 e Praça dos Artistas

A Quadra 5 apresenta a maior concentração de indivíduos arbóreos em todo o setor, destacando-se especialmente na Praça dos Artistas. Ainda que essa arborização não configure um conjunto paisagístico planejado em termos de composição formal ou diversidade ecológica, ela contribui significativamente para o sombreamento, conforto térmico e percepção de qualidade ambiental no local. A espacialidade generosa e os interstícios edificados da quadra oferecem base sólida para um redesenho paisagístico integrado.

Praça do Povo e demais espaços livres da Quadra 3

Os espaços abertos da Quadra 3, incluindo a Praça do Povo já foi reformado, porém ainda apresentam arborização esparsa e distribuída de maneira irregular, sem conformação de massa arbórea ou intenção compositiva clara. A ausência de elementos programáticos e de sombreamento compromete a atratividade desses espaços, tanto para uso cotidiano quanto para eventos públicos. O déficit de conforto microclimático e a baixa diversidade vegetal limitam seu potencial de permanência e apropriação. Porém melhorias são fáceis de serem ajustadas utilizando recursos simples de paisagismo.

Ruas internas (Ruas 1 a 6)

As ruas internas do setor evidenciam a carência mais aguda de arborização. Os trechos são caracterizados por calçadas estreitas, ausência de canteiros arborizados e ocupação intensiva por estacionamentos que não preveem sombreamento. Essa condição intensifica a aridez do ambiente urbano, favorece a amplificação térmica e compromete a experiência do pedestre. A reestruturação desses espaços exige a introdução de espécies adaptadas, com foco em cobertura vegetal eficiente e estratégias de mitigação de ilhas de calor.

Faixa Norte – Interface com o Setor Hoteleiro Sul

A porção norte do SCS, especialmente seu segmento leste, revela um dos cenários paisagísticos mais críticos. Calçadas estreitas e desprovidas de arborização, aliadas à presença de taludes revestidos com blocos pré-moldados de concreto, criam uma ambiência árida, inóspita e visualmente agressiva. Essa configuração atua como barreira ecológica e social, dificultando a conexão com os setores lindeiros e comprometendo a integração urbana.

Faixas Sul e Oeste – Interfaces com o Setor Hospitalar Sul e a W3

Essas faixas são dominadas por estacionamentos com pouca ou nenhuma estratégia de arborização planejada. Apesar da presença esparsa de árvores de maior porte, as mais robustas encontradas no SCS. Observa-se que não há continuidade nem manejo adequado da vegetação. Intervenções recentes realizadas em trechos dessas áreas não incluíram a reintrodução de espécies arbóreas, perpetuando a aridez e o baixo desempenho ambiental dos espaços.

Porção Leste – Interface com o Eixo Rodoviário Sul e o Setor de Autarquias

Essa área passou por reformas no contexto das obras do Metrô-DF, incluindo a implantação de uma praça com alguns canteiros compostos por estratos arbustivos e herbáceos. No entanto, a ausência de arborização de porte continua penalizando os deslocamentos a pé, que se dão em ambientes expostos, pouco atrativos e desprovidos de qualidade ambiental. A configuração atual revela subutilização do espaço disponível e ausência de estratégia ecológica que promova conectividade vegetal ou suporte à biodiversidade urbana.

O conjunto das evidências reforça a necessidade de um projeto paisagístico abrangente e multiescalar para o SCS, capaz de articular as diferentes tipologias de espaços livres em uma malha verde contínua. A arborização deve ser pensada como infraestrutura urbana, com múltiplas funções: sombreamento, conforto microclimático, suporte à biodiversidade, retenção de águas pluviais e qualificação estética. A escolha de espécies deve considerar critérios ecológicos, adaptabilidade às condições urbanas locais e diversidade funcional. A requalificação paisagística do SCS representa um vetor estratégico para sua revitalização como espaço central, acolhedor e sustentável.

Condições de permeabilidade e escoamento da água da chuva

O SCS apresenta grande quantidade de área impermeabilizada. Essa situação é agravada pelo relevo que traz para o setor águas pluviais advindas de porções mais altas, inclusive carregadas pelas vias oriundas do parque da cidade e do próprio Eixo monumental pela via S2.

As áreas mais impactadas é a própria via S2 que carrega grande quantidade de água em eventos de chuva forte e parcialmente bolsões de estacionamento que não conseguem dar vazão as águas acumuladas localmente. Tudo indica que quando o sistema de drenagem não dá vazão as águas, acúmulos de água invadem regiões dos estacionamentos.

Considera-se que a criação de zonas verdes e áreas de amortecimento podem fazer parte de estratégias de soluções baseadas na natureza (SBN), no intuito de mitigar efeitos negativos na paisagem e deseconomias. Por outro lado, podem resgatar serviços ecológicos como a percolação de água e abastecimento do lençol freático, o humedecimento do solo como base de irrigação da arborização urbana, aumento da biomassa e dos benefícios advindos da arborização, suporte ecológico e criação de corredores ecológicos.

Sugere-se a adoção de estruturas de SbNs tais como biovaletas, jardins de chuva e maior quantidade de canteiros junto as pracas. Como estratégia geral sugere-se:

- A criação de uma estrutura verde que combina biovaleta e jardins de chuva com a criação de um boulevar para pedestre acompanhado com ciclofaixa em torno de todo o perímetro do setor comercial sul;
- Inserção de jardins em plataformas substituindo os taludes revestidos de blocos de concreto;

O zoneamento deve ser compreendido como ferramenta propositiva de projeto urbano, revelando-se como eixo na construção de estratégias de requalificação que aliam inovação, sustentabilidade, preservação e justiça socioespacial. Sugere-se que a integração da vegetação ao sistema de drenagem urbana, por meio da implantação de jardins de chuva, bacias de infiltração e faixas verdes lineares, promovendo a gestão sustentável das águas pluviais e o aumento da resiliência climática.

A arborização das calçadas, quando planejada de forma estratégica, pode oferecer sombreamento, reduzir a temperatura superficial e incentivar a permanência e o deslocamento a pé.

Infraestrutura verde e gestão das águas pluviais no Setor Comercial Sul

O Setor Comercial Sul (SCS) apresenta um grau elevado de impermeabilização do solo, resultado da predominância de calçadas pavimentadas, estacionamentos descobertos e vias asfaltadas, com baixa presença de áreas verdes funcionais. Essa condição agrava-se em razão da conformação topográfica da região, que atua como zona de recepção de águas pluviais provenientes de cotas mais altas da cidade, notadamente do Parque da Cidade e do Eixo Monumental, através da via S2. Durante eventos de chuva intensa, a via S2 funciona como um canal de escoamento concentrado, intensificando o aporte de água no interior do SCS. Em diversos pontos do setor, especialmente em bolsões de estacionamento e em áreas de baixa declividade,

o sistema convencional de drenagem pluvial mostra-se insuficiente, resultando em alagamentos temporários que impactam a mobilidade, o uso do solo e a integridade da infraestrutura urbana.

Proposta: soluções baseadas na natureza (SbN) e requalificação hidrológica-paisagística

Para mitigar os impactos negativos decorrentes da impermeabilização excessiva e da drenagem concentrada, propõe-se a adoção de Soluções Baseadas na Natureza (SbN) como estratégia central de requalificação paisagística e hidrológica do setor. Essas soluções buscam restaurar os processos ecológicos do ciclo da água, promovendo infiltração, retenção, evapotranspiração e percolação natural, além de prover conforto ambiental e valor paisagístico. Entre os benefícios associados às SbN, destacam-se:

- A recarga do lençol freático por percolação;
- A umidificação do solo, favorecendo o desenvolvimento da arborização urbana;
- A ampliação da biomassa vegetal, com impactos positivos sobre o microclima urbano;
- A criação de conectores ecológicos que ampliam a biodiversidade urbana;
- A mitigação de ilhas de calor e o incentivo à mobilidade ativa e à permanência no espaço público.

Estratégias integradas de projeto

Com base nos princípios da infraestrutura verde urbana, propõe-se a implementação das seguintes diretrizes estratégicas no SCS:

a) Criação de um anel verde multifuncional no perímetro do setor

- Implantação de um *boulevard* arborizado para pedestres, com ciclofaixa integrada e sistema contínuo de drenagem sustentável;
- Introdução de biovaletas vegetadas ao longo das calçadas periféricas, para interceptação e condução de águas pluviais superficiais;
- Arborização planejada com espécies nativas de médio porte e grande, visando sombreamento e controle da temperatura superficial.

b) Reconfiguração dos taludes e espaços degradados

- Substituição dos revestimentos de blocos de concreto dos taludes — especialmente na faixa norte — por jardins em plataformas escalonadas, utilizando vegetação estabilizadora, forrações e árvores de raízes não agressivas;
- Valorização da paisagem e da fruição visual com desenho orgânico e naturalizado.

c) Implantação de dispositivos de infiltração e retenção em áreas críticas

- Inserção de jardins de chuva e bacias de infiltração junto aos estacionamentos e áreas pavimentadas, para retenção temporária e infiltração das águas;
- Integração desses dispositivos com o desenho de praças e interstícios edificados, tornando-os elementos ativos na paisagem.

d) Adoção de canteiros drenantes e faixas verdes

- Ampliação dos canteiros junto a praças e vias internas;
- Utilização de pavimentos permeáveis em áreas de circulação leve e vagas de estacionamento, permitindo escoamento difuso e recarga hídrica local.

Considerações finais sobre a análise da configuração do SCS

A requalificação da drenagem urbana do SCS deve ser orientada por um zoneamento ecológico funcional, capaz de integrar a vegetação ao sistema hidrológico urbano. Esse zoneamento deve atuar como uma ferramenta projetual, articulando:

- Infraestrutura verde e azul;
- Estratégias de sustentabilidade urbana;
- Equidade no acesso aos espaços qualificados.

A gestão sustentável das águas pluviais não deve ser tratada apenas como questão técnica, mas como oportunidade de transformar a paisagem urbana em um sistema resiliente, mais humano e integrado aos ciclos naturais. Consideramos que a arborização estratégica, aliada a dispositivos de drenagem sustentável, pode cumprir múltiplas funções: sombreamento, aumento da resiliência climática, redução de alagamentos, qualificação estética, e incentivo à mobilidade ativa. Sua implantação deve ser articulada com políticas de manutenção, monitoramento e participação comunitária, garantindo sua eficácia ao longo do tempo.

Figura 11 – Mapa de vegetação.



Fonte: Autores.

BENCHMARK

Este Produto 1 apresenta uma abordagem metodológica sistematizada para o levantamento de informações urbanas relevantes em cinco estudos de caso relacionados à implementação de clusters criativos: o Porto Digital, no Recife Antigo; o Distrito de Inovação, em Medellín; o Distrito Criativo do Bronx, em Bogotá; as políticas de requalificação urbana com base na economia criativa em Lisboa; e os programas culturais e digitais desenvolvidos em Roma.

O levantamento corresponde à etapa metodológica de benchmarking e diagnóstico, cujo objetivo é compreender cada território em sua complexidade socioespacial e institucional, sob a ótica de 10 aspectos estruturantes:

- Histórico do local;
- Governança;
- Setores criativos incentivados;
- Programas de habitação para novos usuários;
- Programas de inclusão social;
- Acessibilidade/mobilidade;
- Incentivos fiscais aos setores criativos;
- Programas de formação e educação;
- Públicos beneficiados;
- Intervenções urbanas realizadas.

Esses aspectos são observados criticamente à luz de três desafios centrais dos centros urbanos contemporâneos:

- A promoção de usos mistos;
- Garantia de rendas mistas nos processos de ocupação e permanência;
- A efetiva ocupação dos espaços públicos (térreos) em diferentes horários, como fatores essenciais à vitalidade urbana e à justiça territorial (Jacobs, 1984; Kagan & Hahn, 2011; Messias, 2025).

Clusters criativos são aglomerados econômicos que podem atuar como catalisadores simbólicos e espaciais de regeneração urbana. Como aponta Bianchini (1995), sua configuração deve articular cultura, economia e espaço de maneira integrada. A escolha desses territórios deve-se à sua relevância estratégica em processos de requalificação pós-industrial e digital (Landry, 2000; UNCTAD, 2022).

O levantamento será conduzido segundo os seguintes eixos e procedimentos metodológicos. Os cinco casos selecionados representam diferentes contextos geográficos, históricos e institucionais, o que permite uma comparação analítica robusta (Mould, 2014; BID & UNESCO, 2021).

A pesquisa do Produto 1 sobre referências internacionais foi realizada em fontes secundárias e terciárias (sites, documentos de planejamento, relatórios técnicos, publicações acadêmicas, bases de dados públicas) para cada estudo de caso. Não foram realizadas pesquisas de campo pela equipe da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de Brasília (UnB).

As observações de campo no SCS serão organizadas nos Produtos posteriores, que registrarão os procedimentos de campo, análise documental e a observação direta. Sempre que possível, a coleta de dados incluirá observações in loco de dinâmicas cotidianas do SCS, uso do espaço público, horários de funcionamento, potenciais áreas e atividades criativas e presença ou ausência de diversidade social e funcional para entender os ritmos urbanos e as relações entre território, cultura e vivência (Jacobs, 1984; Karen, 2012).

A cartografia urbana será utilizada para identificar usos do solo, acessos, pontos de transporte coletivo, densidades, topologias de ocupação e presença de infraestrutura de suporte. Especial atenção será dada à acessibilidade universal e conectividade física dos clusters criativos.

Desse modo, serão sistematizados os instrumentos urbanísticos, culturais e fiscais atualmente em vigor, responsáveis por estruturar o funcionamento e a expansão dos clusters, com foco em seus impactos concretos sobre os moradores e usuários do território. Além disso, serão mapeados os atores públicos, privados e comunitários envolvidos na formulação e implementação dos projetos, com ênfase na transparência, nos mecanismos de participação e na identificação de eventuais conflitos de interesse.

Também serão registradas as intervenções arquitetônicas e urbanísticas mais relevantes no âmbito da política, do planejamento, da regulamentação e do desenho de clusters criativos, investigadas à luz de dez aspectos definidos e analisadas considerando os três principais desafios dos centros urbanos contemporâneos. Por fim, com os dados devidamente organizados, será apresentada tabela contendo o fichamento dos casos estudados.

Porto Digital, no Recife Antigo, Brasil

Histórico

O Porto Digital surgiu nos anos 2000, no Recife Antigo, como uma iniciativa de revitalização urbana e desenvolvimento econômico baseada na inovação tecnológica. O Porto Digital surgiu nos anos 2000, no Recife Antigo, como uma iniciativa de revitalização urbana e desenvolvimento econômico baseada na inovação tecnológica. Idealizado no modelo "Triple Helix", que une governo, academia e setor privado, o projeto se viabilizou com investimentos públicos e privados, em parte pela privatização da Companhia Energética de Pernambuco (CELPE).

A Lei Municipal nº 18.869/2021 instituiu o Programa Recentro, um marco na política de requalificação urbanística do centro histórico do Recife. Seu objetivo central é fomentar a recuperação do patrimônio arquitetônico edificado, estimular o adensamento habitacional e dinamizar o uso de imóveis em áreas centrais protegidas — notadamente nas Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico (ZEPH-09 e ZEPH-10) e no Setor de Preservação Rigorosa (SPR-01), que abrangem os bairros do Recife, Santo Antônio e São José.

A Lei nº 19.172/2023 ampliou o escopo territorial do Recentro, incluindo parte da ZEPH-08, no bairro da Boa Vista, abrangendo pontos emblemáticos como a Rua da Imperatriz, Praça Maciel Pinheiro e o Pátio de Santa Cruz. A inovação reside também na flexibilização do acesso ao benefício fiscal: ao obter o Alvará

de Serviço Sem Reforma, o contribuinte pode acessar redução de até 60% no IPTU por 3 anos para intervenções simples em fachada e coberta, sem precisar aguardar a finalização das obras. Trata-se de uma estratégia de ativação urbana imediata, que antecipa os efeitos da requalificação (Teixeira, 2020). O Porto Digital é hoje considerado o maior parque tecnológico urbano e aberto do Brasil e uma referência internacional em políticas de regeneração urbana baseada na economia criativa. É o único centro histórico do Brasil com uma "política continua, permanente e inteligente de reocupação", em 25 anos ininterruptos. Alcançaram uma convergência incomum entre instâncias governamentais, empresas e universidade, em relação a outras capitais (CAU-BR, 2025).

A lei foi um instrumento de indução urbana que concede benefícios tributários aos proprietários que realizarem intervenções nos imóveis — especialmente para fins habitacionais. Caso o uso se destine à moradia, a isenção do IPTU pode ser integral por um período de até 10 anos, desde que o. Essa lógica se fundamenta no princípio da função social da propriedade urbana, conforme delineado no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), e visa combater o processo histórico de obsolescência e esvaziamento do centro.

Sua proposta foi impulsionar mudanças sociais ao promover acesso à tecnologia, reter talentos e combater o êxodo de profissionais, transformando o centro histórico, então degradado, em um polo de tecnologia, estimulando uma nova economia baseada em serviços, inovação e criatividade.

Com foco na reabilitação de edifícios históricos — como os armazéns do porto, estímulo ao empreendedorismo e criação de um sistema colaborativo, o Porto Digital se consolidou como um dos principais parques tecnológicos do Brasil e da América Latina, abrigando centenas de empresas e impactando fortemente economia e inclusão social na região. Recife tem 1.5 milhões de habitantes. A região metropolitana do Recife, ou grande Recife, 4 milhões. O Porto Digital reúne mais de 400 empresas no centro histórico do Recife, uma ilha com apenas 447 moradores e 24.692 empregos gerados pela iniciativa. As legislações municipal, estadual e federal, bem como a participação ativa do setor público, facilita e estimula os investimentos privados voltados para a estruturação de um ambiente de negócios de escala mundial (CAU-BR, 2025; Porto Digital, 2025).

No patrimônio arquitetônico do Bairro do Recife, onde está o Porto Digital, se fundem estilos, como o colonial, o eclético, o industrial e o moderno. Os centros históricos do Recife abrigam 0,4% da população, cerca de 70 mil habitantes, somados os esvaziados bairros do entorno do Porto Digital, como São José, Santo Antônio, Santo Amaro e Boa Vista, e comunidades e favelas da ilha de Joana Bezerra (CAU-BR, 2025).

As normas do tombamento do Recife antigo, no entanto, regulam até mesmo a cor da fachada nos projetos de revitalização. Em Brasília é diferente, onde o tombamento está vinculado ao uso do solo e as alterações de fachada não têm sido objeto de aprovação do Iphan. No Porto Digital está o maior projeto de retrofit do Brasil em centro histórico: o antigo moinho de trigo da Bong, cujas críticas serão analisadas no produto 2 no que concerne ao Setor Comercial Sul (SCS). Desde o final de 2014, o parque também opera na cidade de Caruaru, localizada no Agreste do Estado de Pernambuco, com o Armazém da Criatividade, onde são previstas atividades de formação profissional em áreas de tecnologia e economia criativa,

contribuindo para a inclusão social e o desenvolvimento regional. O Armazém possui atividades voltadas para os setores de fotografia, música, tecnologia e audiovisual, com laboratórios de prototipagem, edição de vídeo, *podcast*, locução e cinema.

Figura 12 – Bairros históricos do Recife antigo no entorno do Porto Digital: dilemas entre preservação, usabilidade e habitabilidade do patrimônio degradado.



Fonte: Snazzy Maps, editado pelos autores.

Figura 13 – Extensão do Parque Tecnológico para Caruaru.



Fonte: Google Maps. Adaptado.

Governança

O Porto Digital é uma Organização Social (OS) do governo do Estado de Pernambuco e da Prefeitura da Cidade do Recife, qualificada como Instituição de Ciência e Tecnologia, de natureza privada sem fins lucrativos, criada para a gestão do parque tecnológico. Na sua criação, no ano 2000, o governo de Pernambuco investiu R$ 33 milhões para consolidar a infraestrutura do Parque (Porto Digital, 2025).

Essa articulação permite a mobilização de recursos públicos e privados, que são utilizados para financiar projetos de desenvolvimento do parque tecnológico. Os setores criativos são incentivados no Porto Digital como uma estratégia para fortalecer a economia criativa juntamente com o setor de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC). Os principais setores incentivados são:

- Design;
- Jogos Digitais;
- Audiovisual e Animação;
- Publicidade e Comunicação Digital;
- Cultura Maker e Artes Interativas;
- Turismo;
- Gastronomia;
- Patrimônio
- Educação
- Empresas de tecnologia

Programa para Habitações

O Porto Digital é caracterizado por uma baixa densidade habitacional, o que implica em um desafio para criar uma ocupação mais equilibrada e contínua no território.

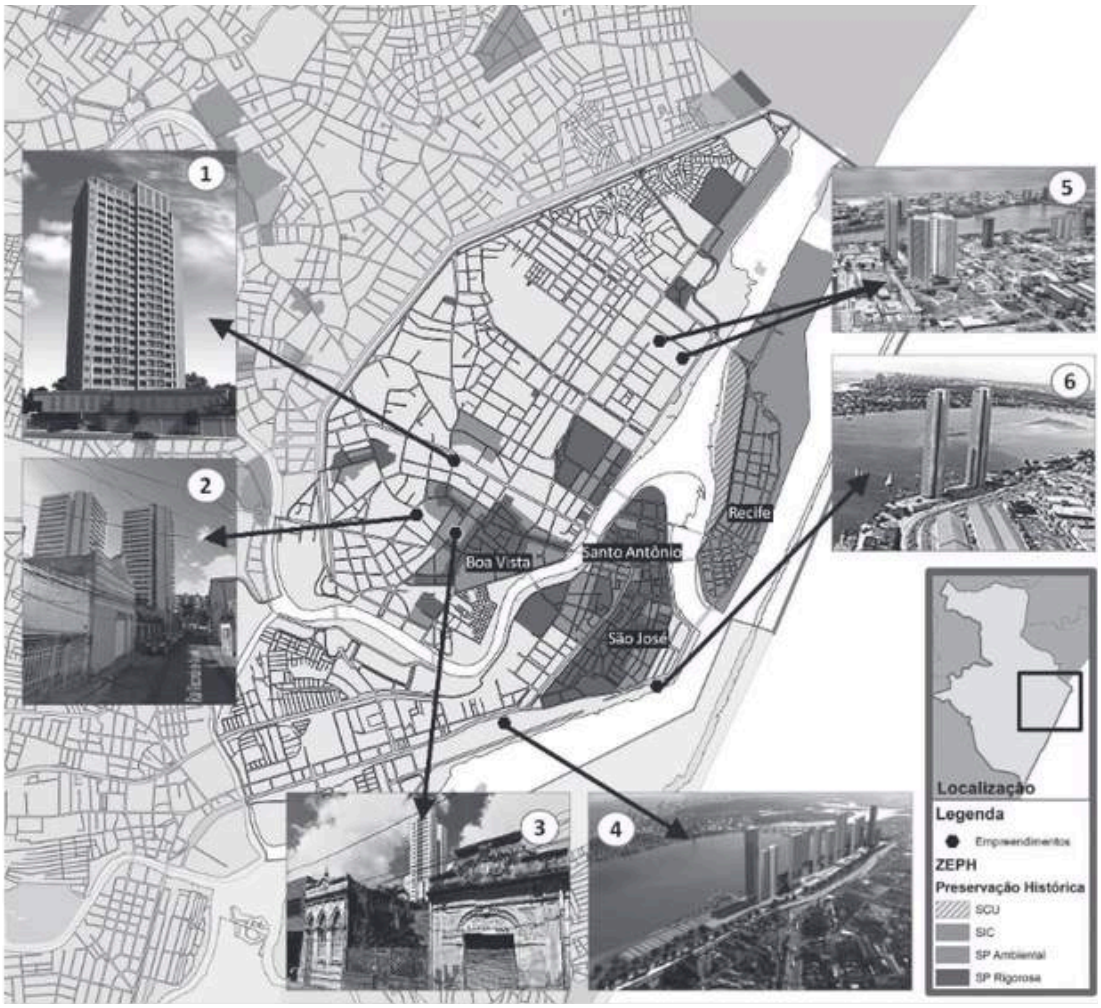
Dentro do contexto de tecnologia e de trazer moradia para o Centro, há projetos como o Yolo Coliving, empreendimento que propõe o modelo de moradia compartilhada com o uso intensivo de tecnologia para a gestão de comunidades. O projeto é voltado principalmente para o público jovem e tem como estratégia implementar moradia próxima às empresas tecnológicas com o objetivo de trazer mais moradores para o Recife Antigo e gerar experiências positivas no modelo Living as a Service, ou moradia como serviço, já bastante difundido na Europa, nos Estados Unidos e na China.

Bernardino e Lacerda (2015) destacam como políticas habitacionais, expansão urbana e legislação preservacionista moldaram, historicamente, o perfil socioespacial do centro histórico do Recife. A legislação preservacionista, ainda que essencial para salvaguardar o patrimônio, restringe intervenções que poderiam adaptar imóveis históricos a novas demandas, como habitacionais. Com isso, muitas edificações permanecem subutilizadas ou são ocupadas por atividades comerciais de baixo rendimento, agravando a obsolescência do tecido urbano histórico (Bernardino; Lacerda, 2015).

A preservação patrimonial no Recife Antigo foi importante, mas pouco

integrada a uma política de habitação social - foco maior em turismo e economia criativa. Projetos como o Porto Digital geraram renda e requalificação física, mas não resolveram o vazio residencial. Empreendimentos privados, como o Novo Recife, ampliam a oferta habitacional, mas tendem à gentrificação e expulsão indireta de moradores de baixa renda. O *retrofit* habitacional encontra barreiras financeiras e jurídicas — exigindo incentivos mais robustos. A seguir, uma tabela com dados historiográficos sobre as principais políticas de habitação do Recife Antigo.

Figura 14 – Setores de preservação histórica do Centro do Recife e localização de novos.



Fonte: Google Maps. Adaptado.

Quadro 9 – Dados historiográficos de políticas habitacionais no centro histórico do Recife.

Programa / Política	Período	Descrição	Êxito	Motivo de Êxito / Insucesso
Programa de cidades históricas (PCH/IPHAN)	1970 -Hoje	Intervenções pontuais em restauro e conservação de imóveis tombados.	Parcial	Protegeu patrimônio, mas não impulsionou habitação. Falta articulação com política habitacional.
Porto Digital	2000–Hoje	Revitalização de armazéns portuários para polo de tecnologia.	Parcial	Impulsionou economia criativa, mas foco em uso comercial, não moradia.
Plano de Reabilitação do Pilar	2000–Hoje	Projeto de recuperação de área popular com moradias sociais.	Parcial	Melhorou infraestrutura local, mas não reverteu esvaziamento habitacional.
Programa Novo Recife	2012–Hoje	Empreendimento privado de torres residenciais de alto padrão	Parcial / Controverso	Gera adensamento habitacional, mas expulsa populações de baixa renda e descaracteriza área histórica.
Retrofit Público-Privado	2000–Hoje	Incentivos para *retrofit* de edifícios verticais históricos.	Fracasso	Pouca adesão: restrições legais e alto custo.
ZEPH 09 -Incentivo Porto	2006	Lei Municipal 17.244 institui incentivos fiscais para revitalização urbana.	Parcial	Favoreceu *retrofit* para empresas, não moradia popular.
Plano Diretor do Recife (PDR)	Diversos ciclos (1960–2020)	Previu requalificação habitacional, mas sem instrumentos de indução eficaz.	Fracasso	Falta de integração entre zoneamento e instrumentos de política habitacional.

Fonte: Bernardino; Lacerda, 2015.

Programas de Inclusão/Acessibilidade

Afora as tentativas de programas de habitação popular, não foram identificados nenhum projeto direcionado a acessibilidade.

Incentivos Fiscais

Com a perspectiva de estimular e promover o crescimento do setor de Tecnologia da Informação e Comunicação e Economia Criativa na região do Porto Digital e entender a sua forte tendência de expansão, a Prefeitura do Recife criou o Programa de Incentivo Fiscal às Empresas do Porto Digital. O programa prevê a redução do ISS de 5% para 2% para as empresas que, de acordo com a lei nº 15.563/1991, Lei nº 17.244/06 e suas alterações cumprem alguns requisitos e desenvolvem os serviços das seguintes áreas:

- Serviços de informática e congêneres, inclusive serviços educacionais e certificação de produtos em informática;
- Atividades ligadas às funções de relacionamento remoto com clientes mediante centrais nas quais há o processamento de chamadas em alto volume, ativas ou receptivas;
- Produção e pós-produção cinematográfica, de vídeos e de programas de televisão;
- Distribuição cinematográfica, de vídeo, de programas de televisão e de música;
- Exibição cinematográfica, de musicais, espetáculos, shows, concertos e Gravação de som e edição de música;
- Fotográficas e similares;
- Design;
- Educação à Distância.

Além disso, há ainda os incentivos fiscais promovidos pelo programa Recentro, A Lei Municipal Nº 18.869 de instituiu o Recentro e uma série de medidas legais e administrativas para incentivar a transformação urbana no Centro. Os imóveis devem estar situados no sítio histórico dos Bairros do Recife, Santo Antônio e São José e Boa Vista.

O Programa do Recentro oferece significativos benefícios fiscais no IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza), ITBI (Imposto de Transmissão de Bens Imóveis), TLU (Taxa de Limpeza Urbana) e TLA (Taxa de Licenciamento Ambiental e Autorização Ambiental).

Programas de Educação

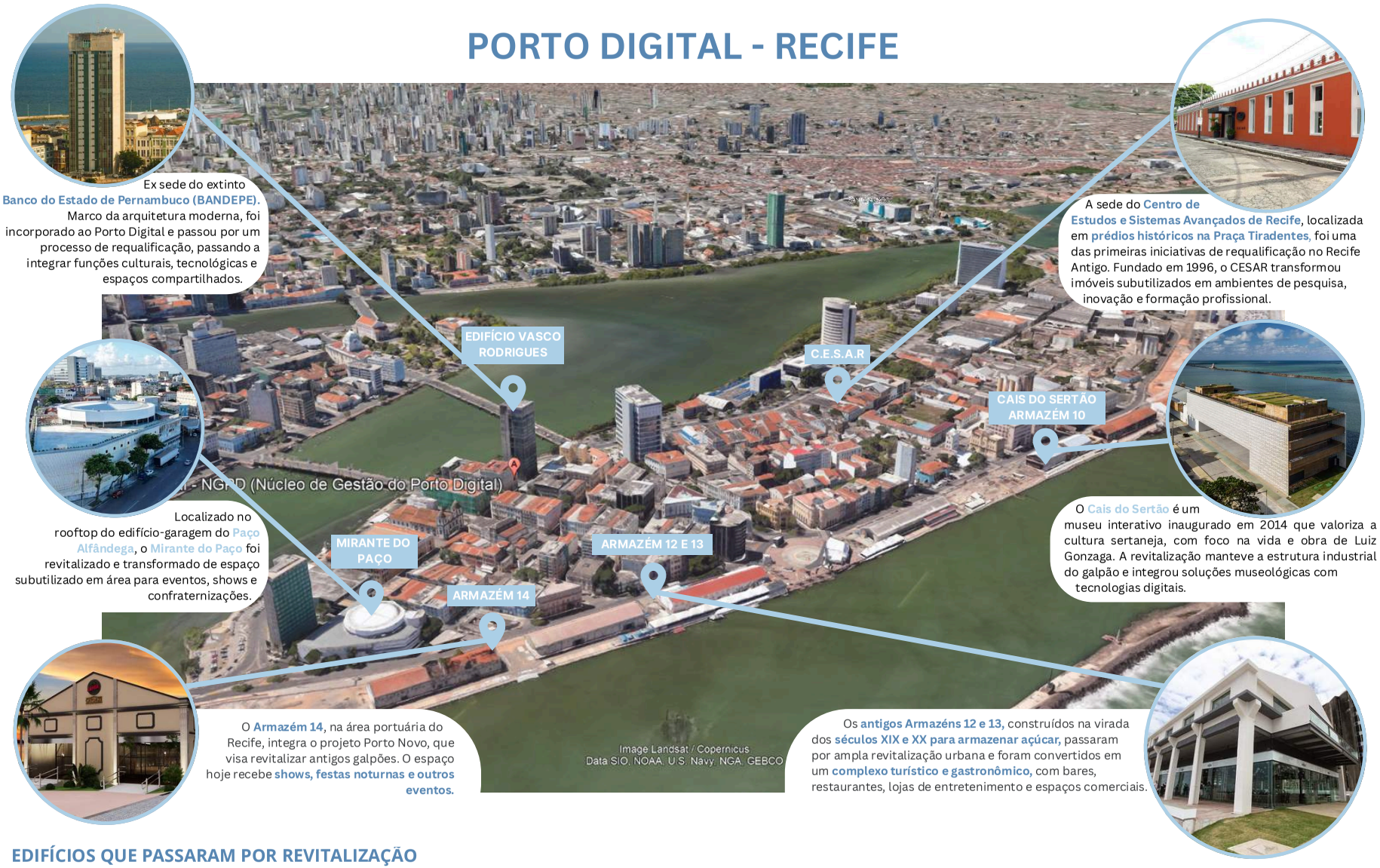
A Prefeitura de Recife incentiva uma série de programas de estudo voltados para a área de tecnologia para estudantes locais. O programa Embarque Digital é um programa de bolsas de estudos realizado em parceria com o Porto Digital e a Prefeitura, que visa formar estudantes em situação de vulnerabilidade social na área de tecnologia, a fim de fortalecer o setor tecnológico na cidade de Recife. A graduação tem duração de dois e seis meses e ocorre de forma presencial nas instituições de ensino superior parceiras do Porto Digital, como a CESAR School, Senac e Unicap.

A Residência Tecnológica do Porto Digital é um programa de formação de capital humano na área de TI que aproxima os estudantes do mercado de trabalho por meio de uma imersão prática com desafios reais lançados pelas empresas participantes e o acompanhamento do Porto Digital. O programa é realizado a partir de parcerias com Instituições de Ensino Superior por meio da oferta de cursos tecnólogos na área de TI, que possuem como diferencial matrizes curriculares construídas com a participação do empresariado do parque tendo em vista as necessidades do mercado de trabalho de tecnologia. Atualmente, a Residência conta com mais de 100 empresas parceiras e é realizada em Recife, Aracaju e Brasília.

Beneficiários

As empresas são estimuladas a desenvolver projetos ou ações com impacto social, cultural ou educacional no território, porém não há uma obrigatoriedade prevista nas leis de incentivo. Considerações do Produto 1 Contudo há casos como o Porto Digital, no bairro do Recife Antigo, que demonstram modelos em que há possibilidade de articulação virtuosa entre regeneração patrimonial, inovação social e economia criativa. A área reúne infraestrutura tecnológica, patrimônio arquitetônico e expressões culturais originais da cidade, manifestando-se como um laboratório vivo para a integração entre cultura, inovação, mobilidade, qualidade de vida e justiça social urbana. A governança tem atuação crítica e contextualizada com outras políticas urbanas para acompanhar o desenvolvimento do território no entorno do polo criativo, como de permanência, habitação social e inclusão produtiva.

Figura 15 – Análise do projeto Porto Digital, Recife.



Fonte: Autores.

Lisboa, Portugal

Nas últimas duas décadas, Lisboa tem se consolidado como um laboratório vivo de experiências de regeneração urbana ancoradas no discurso da criatividade e da inovação, com destaque a políticas urbanas estratégicas para fomentar a economia criativa como vetor de requalificação urbana e desenvolvimento sustentável. Incentivada por políticas de *branding* territorial, reabilitação de zonas industriais obsoletas e estratégias de atração de capital simbólico e turístico, a capital portuguesa testemunhou o florescimento de *clusters* criativos, como a LX Factory, o Hub Criativo do Beato e a Unicorn Factory Lisboa, apresentados aqui. Mais do que espaços de incubação cultural ou polos de *startups*, esses *clusters* tornaram-se ícones de uma nova lógica de desenvolvimento urbano orientada por dinâmicas de mercado, parcerias público-privadas e mecanismos flexíveis de governança. Se, por um lado, representam a revitalização de bairros degradados e a abertura de oportunidades para empreendedores criativos, por outro expõem contradições profundas: processos de gentrificação, precarização de contratos de trabalho cultural, exclusão residencial e apropriação do espaço público por lógicas de consumo. Estratégia de reabilitação urbana de Lisboa–2011/2024 O que é esse plano? Trata-se de uma estratégia de longo prazo para reverter o processo de degradação urbana que Lisboa vinha enfrentando, com foco especial na recuperação de edifícios, qualificação do espaço público, promoção do arrendamento urbano, e revitalização de bairros históricos e sociais. Objetivos principais:

- Reabitar a cidade — atrair novas famílias, aumentar a coesão social, e fixar empresas e empregos;
- Reutilizar o edificado existente — dar prioridade à conservação em vez da construção nova;
- Reduzir o risco sísmico e de incêndio — com obras estruturais nas reabilitações profundas;
- Preservar o patrimônio histórico — com programas específicos e incentivos;
- Criar um ambiente urbano sustentável — tanto em termos ambientais quanto sociais. Principais medidas e programas;
- Definição de Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) com incentivos fiscais;
- Inspeção Técnica de Edifícios (ITE) para mapear as condições do edificado;
- Programas como: “reabilite primeiro, pague depois”; Bip-zip (para bairros de intervenção prioritária) via verde da reabilitação urbana; Apoio a condomínios e realojamentos temporários.

Etapas

Uma década após a elaboração do Plano Estratégico, foi desencadeada a "Visão Estratégica: Lisboa 2002/2012", agenda que avaliou avanços e percalços do que fora traçado uma década antes e deu seguimento à quebra de paradigma na forma como o planejamento urbano da cidade passou a ser desenvolvido. Esse processo foi atualizado com a "Carta Estratégica 2010-2015", que determinou o modelo de cidade projetado para a capital lusitana. A Carta traduziu a intenção de todos em equilibrar socialmente a população de Lisboa. Entre seus objetivos estavam: priorizar a reabilitação e a regeneração urbana; incrementar a sustentabilidade ambiental; e promover uma cidade inovadora e criativa.

Vinte anos após a gênese da recuperação urbana idealizada, foi lançado o Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM). O documento, lançado em 2012, é o resultado do aprimoramento das ações anteriores e do debate com a sociedade lisboeta. Nele, foram estabelecidos sete objetivos estratégicos:

- Recuperar, rejuvenescer e equilibrar socialmente a população de Lisboa;
- Promover a reabilitação e a regeneração urbana, ampliando o conceito de área histórica a toda a cidade consolidada como forma de defesa e valorização do seu património histórico, cultural e paisagístico;
- Tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva;
- Promover uma cidade ambientalmente sustentável e eficiente na forma como utiliza os recursos, incentivando a utilização de recursos renováveis, uma correta gestão de resíduos, a agricultura urbana e a continuidade dos sistemas naturais e aumentando a resiliência urbana;
- Promover uma cidade inovadora e criativa, capaz de competir num contexto global e gerar riqueza e emprego;
- Afirmar a identidade de Lisboa num mundo globalizado;
- Criar um modelo de governo eficiente participado e financeiramente sustentável.

Este *benchmarking* é um levantamento crítico de informações neste Produto 1, que se propõe a uma análise crítica da sustentabilidade desses três casos. Busca-se, aqui, desvelar camadas que sustentam o sucesso simbólico e econômico desses clusters, mas também questionar em que medida cumprem funções sociais de usos, diversidade de renda e democratização de acesso. Cada estudo de caso será analisado sob os dez aspectos estruturais e perspectivas críticas da experiência lisboeta.

Histórico

A LX Factory surgiu em 2008 como resultado de um movimento de reocupação urbana de uma antiga área industrial localizada em Alcântara, Lisboa. O espaço foi originalmente ocupado pela Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, uma das maiores indústrias têxteis de Portugal no século XIX. O processo de desindustrialização em muitas zonas ribeirinhas de Lisboa, entre os 1980 e 1990, condenou o complexo de cerca de 23 mil m² ao quase abandono por décadas. Inspirada em exemplos internacionais de clusters criativos, a iniciativa privada liderou a reabilitação do conjunto, transformando antigas fábricas e armazéns em espaços multifuncionais para atividades criativas e culturais (Lopes, 2016).

A Mainsite investiu no conceito de um ambiente de" fábrica" de criatividade e de experiências, manteve os espaços industriais e convidou empresas para se instalarem no local. A exemplo dos quatro movimentos desde a atração até a gentrificação da classe artística, narrados por Kirchberg e Kagan (2013), o movimento comercial foi para atrair marcas âncora para as lojas, cafés e restaurantes, aquelas capazes de atrair outras. A LX Factory Lisboa conta com cerca de 50 lojas, das mais diversificadas marcas e tipos, o que evidencia a proposta comercial do projeto.

A consolidação da LX Factory como cluster criativo foi impulsionada por um modelo de ocupação flexível para atrair pequenos empreendedores, designers, artistas, editoras independentes, bares, restaurantes e espaços de *coworking*. O projeto beneficiou-se da localização estratégica, entre o centro histórico e a zona portuária, e de uma política urbana permissiva que favoreceu a adaptação de usos industriais a funções comerciais e culturais, sem grandes restrições regulatórias. O local se consolidou como um polo de atração para o turismo alternativo e para a economia criativa, associado à imagem que o governo local busca projetar de Lisboa como cidade inovadora e cosmopolita.

A LX Factory, assim, conquistou visibilidade a partir da função cultural e comercial, como um símbolo de uma nova abordagem de regeneração urbana em Lisboa que combina preservação do patrimônio industrial com interesse econômico, promoção de atividades culturais, criativas e de inovação, voltadas para o lazer e o turismo. A ausência de uma estratégia formal de habitação integrada é, por outro lado, apontada por críticos como um dos fatores que limita o potencial de inclusão social do lugar, gerando tensões com a comunidade local devido à pressão imobiliária e à gentrificação progressiva. Contudo, o sucesso da LX Factory serviu de modelo para outros projetos semelhantes na cidade, como o Hub Criativo do Beato, também apresentado aqui, evidenciando o processo de difusão dessas políticas na capital portuguesa (Moura & Carvalho, 2021).

Governança

A governança da LX Factory é um caso singular no urbanismo criativo de Lisboa, porque combina gestão predominantemente privada com articulações pontuais com a esfera pública. Exemplifica um modelo de governança híbrida, no qual o poder público exerce papel indutor, mais simbólico do que operacional, em um esforço para a reabilitação do ambiente construído, confiando à iniciativa privada a liderança do processo de revitalização, ressignificação e ocupação.

Desde sua criação, o complexo é gerido por uma empresa do ramo imobiliário (Mainsite) que assumiu a concessão de uso do antigo parque industrial, com o compromisso de garantir investimentos na reabilitação física e na curadoria dos espaços comerciais e culturais. Esse modelo viabilizou uma administração ágil, capaz de flexibilizar contratos e atrair marcas âncoras para se estabelecerem no local, mas também definir os critérios de seleção dos ocupantes. O discurso é de requalificação territorial e desenvolvimento sustentável, aliando o interesse econômico à identidade cultural do lugar: política pública com gestão privada.

Assim, não se encontra na governança da LX Factory uma estrutura de gestão comunitária ou participação formal dos usuários na tomada de decisões estratégicas, servindo mais a públicos visitantes do que residentes. Embora o conglomerado funcione como um polo aberto a novos negócios criativos, sua gestão é orientada por contratos comerciais de curto e médio prazo, com autonomia do investidor na definição de usos e na renovação dos espaços, como um shopping. Essa lógica permite rápida adaptação a novas demandas do mercado, mas também é criticada (Alves, 2020) por limitar a permanência de projetos culturais independentes e por não se utilizar de mecanismos de governança colaborativa, que poderia conectar o espaço com as áreas lindeiras.

Do ponto de vista das políticas urbanas, é curioso notar que o município de Lisboa parece adotar uma postura permissiva de uso do solo em relação à LX Factory, sem regulamentação específica de zoneamento de usos mistos ou quotas de habitação integrada no perímetro. Assim, a governança majoritariamente orientada pela iniciativa privada, se beneficia de programas municipais de incentivo à regeneração urbana e ao turismo, sem necessariamente programas de inclusão social associados ao projeto.

Setores Criativos Incentivados

Desde sua criação, a LX Factory consolidou-se como um espaço multifuncional que reúne atividades de diferentes setores criativos, com forte presença de design gráfico, comunicação, moda independente, editoras, coworkings, estúdios de fotografia e produção audiovisual. Marcas como a Livraria Ler Devagar, uma das maiores livrarias independentes de Portugal, são âncoras simbólicas que articulam literatura, cultura e eventos artísticos. Pequenas editoras, ateliês de arte, agências de publicidade e start-ups digitais convivem, criando uma ecologia criativa baseada na diversidade e complementariedade de expressões (LOPES, 2016).

O ambiente da LX Factory tem o objetivo de estimular a interdisciplinaridade entre atividades criativas, gastronomia e entretenimento. Restaurantes, bares

alternativos e espaços para feiras de design transformaram o local num destino turístico cultural alternativo em Lisboa, com impacto significativo na economia local. Eventos regulares, como feiras de arte, mercados de produtores e exposições, reforçam o turismo, a visibilidade de criativos independentes e aproximam público e empreendedores, garantindo circulação constante de visitantes (Ferreira & Moura, 2019).

Apesar da diversidade de setores, tem relevo a concentração de atividades de consumo cultural e comercial, com limitada integração de setores de base tecnológica de maior valor agregado. O cluster atrai microempreendedores e marcas autorais, mas carece de políticas específicas para fomentar sinergias com centros de pesquisa e inovação (Costa, 2020).

Programas de Habitação para novos usuários

Um dos pontos mais debatidos no caso da LX Factory é precisamente a ausência de uma estratégia clara de integração de habitação no modelo de requalificação urbana. Implantada numa antiga zona industrial sem função residencial preexistente, a LX Factory foi concebida como um polo de usos comerciais, culturais e de lazer, sem incorporar habitações para artistas, criativos ou outros trabalhadores que ocupam o espaço. Essa lacuna tornou-se crítica no contexto de Lisboa, onde o aumento da atratividade turística e a especulação imobiliária têm pressionado os preços da moradia, deslocando populações de renda mais baixa para as periferias (Coelho & Silva, 2018).

Mesmo após mais de uma década de funcionamento, não há indícios de políticas habitacionais articuladas diretamente à LX Factory. Essa lacuna é apontada como limitante a um exemplo de regeneração urbana inclusiva, sob argumentos de que clusters criativos que não consideram modelos de habitação acessível no planejamento acabam por reforçar dinâmicas de exclusão e intensificar processos de gentrificação, dentre outras desigualdades. No caso, a carência de mecanismos regulatórios municipais que exijam a inclusão de habitação social ou quotas de renda mista no perímetro do projeto contribui para aprofundar essa contradição: a reabilitação valoriza a área, mas não cria condições para que força de trabalho que ocupa o espaço, como criativos independentes e trabalhadores de baixa renda, tenham condições de residir no entorno imediato (Gomes, 2020).

Alguns projetos de curta duração, como residências artísticas temporárias, foram pontuais e carecem de sustentabilidade a longo prazo. Portanto, a lógica permanece predominantemente comercial e de consumo cultural, sem uma abordagem integrada que dialogue com a permanência de públicos diversos e a manutenção da vitalidade urbana fora do horário comercial.

Programas de Inclusão Social

A LX Factory é um exemplo de cluster criativo de gestão predominantemente privada, que não nasceu com um desenho claro de programas estruturados de inclusão social voltados para a comunidade local de Alcântara. Sua proposta inicial priorizou a reocupação de edifícios industriais por empreendimentos culturais e comerciais, mas não previu mecanismos para integrar populações de baixa renda da área ou promover a democratização do acesso aos espaços produtivos. Assim, apesar de aberta ao público, a experiência de fruição da LX Factory é mediada por práticas de consumo, o que limita a inclusão plena de moradores que enfrentam dificuldades de acesso a bens culturais pagos (Silva & Costa, 2017).

Nos últimos anos, alguns eventos e iniciativas pontuais têm buscado ampliar a participação social, como feiras comunitárias, projetos colaborativos de arte urbana e workshops abertos. No entanto, tais ações são frequentemente lideradas por ocupantes privados, sem articulação permanente com associações de moradores ou redes de economia solidária. Embora relevantes, essas atividades operam mais como estratégias de marketing territorial do que como políticas públicas de inclusão ou mitigação de desigualdades socioespaciais do território de influência imediata (Rodrigues, 2019).

Para especialistas em governança urbana, a ausência de programas formais de inclusão na LX Factory reflete um padrão mais amplo do urbanismo criativo neoliberal: clusters são celebrados como motores de regeneração, mas raramente incorporam dispositivos redistributivos ou processos de cogestão com comunidades vulneráveis, a partir de compromissos claros e contrapartidas de responsabilidade social, que minimizem deslocamentos, exclusões e desigualdades que costumam emergir em zonas regeneradas pela economia criativa (Mendes, 2021).

Acessibilidade/Mobilidade

Localizada em Alcântara, uma antiga zona industrial entre o centro histórico de Lisboa e a frente ribeirinha, a LX Factory beneficia-se de uma posição estratégica em termos de acessibilidade regional. O local é servido por importantes eixos viários, mas tem limitações na infraestrutura peatonal e ligações seguras para bicicletas, o que restringe práticas de mobilidade ativa e limita a apropriação do espaço urbano por diferentes perfis de usuários (Costa, 2017).

Assim, do ponto de vista urbano, a LX Factory é marcada por uma forte dependência do transporte individual, sobretudo em eventos de grande fluxo, gerando pressões sobre o estacionamento na vizinhança e impactos na mobilidade local. As ruas internas do complexo foram requalificadas para uso compartilhado por pedestres e veículos de serviço, mas não há um plano articulado de mobilidade sustentável que dialogue com políticas municipais mais amplas. Essa lacuna é agravada pela ausência de infraestrutura de transporte coletivo que atenda adequada o acesso ao cluster, obrigando que visitantes e trabalhadores recorrem a soluções alternativas de transporte, como aplicativos, ou a estacionar em áreas residenciais próximas, o que gera conflitos de uso e disputas de espaço público (Gomes & Mateus, 2020).

A experiência internacional demonstra que requalificações de zonas industriais ou comercial podem ser combinadas com corredores verdes, calçadas acessíveis e incentivos à mobilidade não motorizada.

Incentivos Fiscais aos Setores Criativos

Ao contrário de outras experiências apoiados por subsídios públicos diretos, a LX Factory consolidou-se principalmente por meio de investimentos privados, sem um regime explícito de incentivos fiscais específicos para os setores criativos que ali se instalam. Na prática, as vantagens competitivas decorrem mais de permissões urbanísticas flexíveis, da reabilitação do edificado sem exigências urbanísticas restritivas e de políticas municipais mais amplas de revitalização de áreas industriais obsoletas. Embora Lisboa tenha lançado programas de incentivos para *startups* e pequenas empresas criativas em outras zonas da cidade, não havia registro de benefícios fiscais direcionados exclusivamente à operação da LX Factory (Ferreira & Silva, 2018).

Especialistas destacam que, mesmo sem incentivos fiscais formais, a LX Factory se beneficia de externalidades indiretas: atrai investimentos de marcas internacionais, reforça a economia do turismo alternativo e se insere em narrativas de marketing urbano que fortalecem seu valor simbólico e imobiliário. Entretanto, o fato de não ter contrapartidas fiscais vinculadas a objetivos sociais, como cotas de renda mista ou apoio a empreendedores de base comunitária, limita o potencial redistributivo do empreendimento.

Essa lacuna reforça o argumento de que regimes de incentivo deveriam ser articulados com exigências de inclusão e sustentabilidade social (Rodrigues, 2020). Incentivos identificados:

- IFIDE (Sistema de Incentivos Fiscais à Investigação e Desenvolvimento Empresarial), que permite a dedução no IRC (Imposto de Rendimento de Pessoas Coletivas) para empresas que investem em inovação e I&D. É aplicável a empresas criativas que investem em desenvolvimento tecnológico, design, multimédia ou novos produtos;
- Apoios às Indústrias Culturais e Criativas (DGArtes e Portugal 2030);
- Financiamentos a fundo perdido para projetos artísticos e culturais, residências criativas e iniciativas de impacto local. Elegíveis: associações, cooperativas, *startups*, *hubs* com missão cultural ou social.

Programas de Formação e Educação

A LX Factory não possui um programa formal de formação ou capacitação educacional estruturado por gestores ou pelo poder público. Contudo, diversos ocupantes individuais — como estúdios, galerias e editoras — promovem oficinas, workshops, ciclos de palestras e cursos livres voltados aos setores das cadeias produtivas lá incentivadas. Essas ações são descentralizadas, organizadas pelos

próprios empreendedores, e contribuem para a difusão de saberes práticos, mas não constituem um eixo institucionalizado de formação continuada (Silva & Moura, 2019).

Não se encontra uma articulação robusta com universidades, escolas técnicas ou programas municipais de educação, indicando uma fragilidade do conceito da LX Factory como "fábrica" criativa.

Isto, pois, a proposta se mostra mais ligada à promoção comercial da produção cultural do que à formação ou a inovações de qualificação urbana.

Públicos Beneficiados

A LX Factory beneficia, prioritariamente, pequenos empreendedores criativos, trabalhadores autônomos e empresas emergentes do setor cultural e de design. A diversidade de espaços — lojas independentes, estúdios, ateliês, *coworkings* — favorece a instalação de projetos de baixo a médio porte, oferecendo visibilidade e acesso a um público consumidor diversificado. Além dos profissionais do setor criativo, as atividades geram empregos indiretos na cadeia de serviços, segurança, manutenção e restauração. Embora criem oportunidades para trabalhadores locais, as condições muitas vezes são marcadas por vínculos laborais informais e precarizados (Costa & Vieira, 2020).

No entanto, a concentração de benefícios em segmentos vinculados à economia do consumo cultural e ao turismo revela limites estruturais na distribuição equitativa: não há canais estruturados de envolvimento comunitário para as populações historicamente residentes em Alcântara. Assim, o público beneficiário da LX Factory permanece majoritariamente externo: turistas, visitantes eventuais, consumidores da classe criativa e nômades digitais (Mendes, 2021).

Intervenções Urbanas Realizadas

A principal intervenção urbana da LX Factory consistiu na reabilitação de antigas instalações industriais da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, respeitando grande parte da arquitetura original e adaptando-a a novos usos culturais, comerciais e produção criativa. As obras, conduzidas pela iniciativa privada desde 2008, priorizaram o retrofit de galpões, pátios e ruas internas, transformando espaços abandonados em estúdios, livrarias, bares e áreas de eventos. Essa estratégia de mínima demolição, combinada com a estética industrial preservada, tornou-se marca registrada e referência para projetos similares em Lisboa (Lopes, 2016).

Apesar do sucesso do ponto de vista arquitetônico e simbólico, críticos urbanistas destacam que a intervenção urbana da LX Factory careceu de contrapartidas para o espaço público no seu entorno imediato. Não houve abertura de novas praças, calçadas alargadas ou equipamentos coletivos que reforçassem a articulação do complexo com a comunidade local de Alcântara. Assim, o projeto se consolidou como uma "ilha criativa" cercada por um tecido urbano ainda carente de melhorias estruturais, o que limita seu potencial de induzir vitalidade urbana para além dos muros do antigo parque fabril (Mendes, 2021).

Figura 16 – LX Factory.



Fonte: Site www.trienaldelisboa.com, fotografia de Kenton Tatcher.

Figura 16.1 – LX Factory.



Fonte: Site www.trienaldelisboa.com, fotografia de Kenton Tatcher.

Figura 17 – Livraria Ler Devagar e FICA.



Fonte: site www.eduardo-monica.com.

Figura 17.1 – Livraria Ler Devagar e FICA.



Fonte: site www.eduardo-monica.com.

Assim, como forma de explicitar a diversidade da agenda cultural da LX Factory, as duas imagens acima demonstram dois locais de interesse no complexo: A Livraria Ler Devagar, considerada a livraria mais interessante de Lisboa, e o FICA, espaço que comporta diversas atividades criativas. A Ler Devagar foi a primeira do tipo na cidade, esta apresenta espaço amplo com dois andares, um café, uma antiga gráfica desativada em seu interior e muitos livros espalhados pelas paredes. Já o FICA é uma área que abarca diversos tipos de atividades criativas, tais como serigrafia, bordados, cerâmica e encadernação.

Figura 18 – Mapa LX Factory



Fonte: site lalarebelo.com, fotografia de Lala Rebelo.

a) Village Underground

O Village Underground Lisboa representa um modelo experimental, com forte caráter alternativo e sustentável, implantado em 2014 ao lado da LX Factory. O projeto foi possível graças a uma parceria entre uma empreendedora, a empresa pública de transportes Carris e a CML, foi implementado em contêineres marítimos e antigos carros reciclados. O Village Underground funciona como *coworking*, espaço cultural e centro de residências artísticas. A legalidade do uso do solo foi garantida através de autorização da Carris, que cedeu parte o terreno ocioso, enquanto a CML apoiou o licenciamento urbanístico do projeto como estrutura temporária de interesse cultural. Enfim, o espaço é gerido por uma associação sem fins lucrativos e tornou-se referência para a cultura urbana e a experimentação artística em Lisboa, sendo afiliada à rede europeia Village Underground.

Figura 19 – Village Underground.



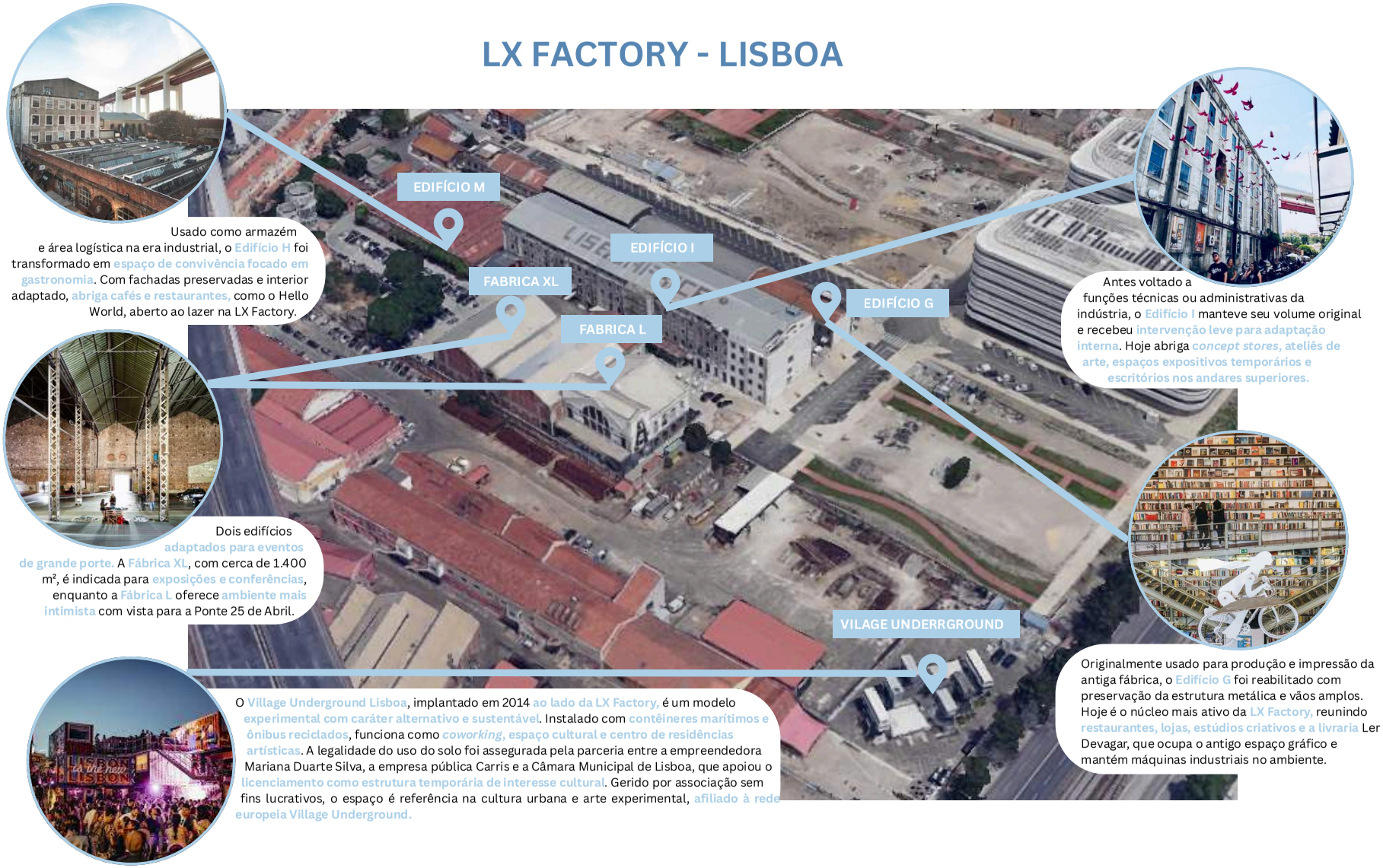
Fonte: site www.agendalx.pt, fotografia de Nash does work.

Figura 19.1 – Village Underground.



Fonte: site www.agendalx.pt, fotografia de Nash does work.

Figura 20 – Análise do projeto LX Factory, Lisboa.



Fonte: Autores.

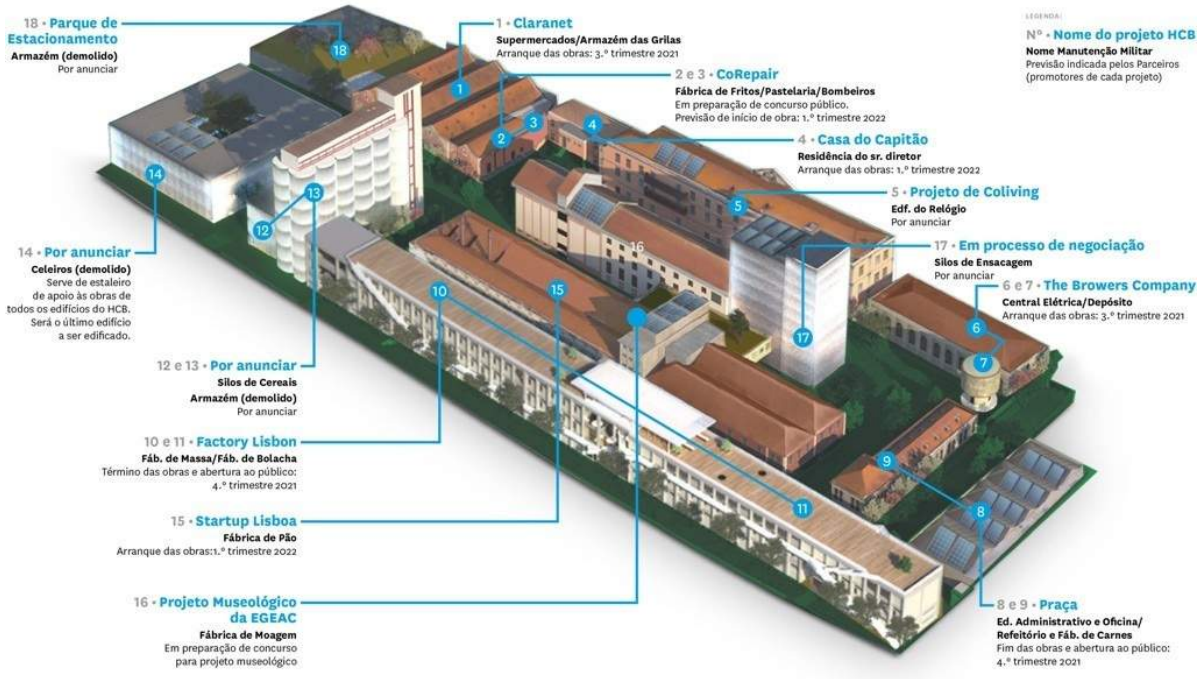
Hub Criativo do Beato

Histórico

O Hub Criativo do Beato (HCB) é uma das mais ambiciosas iniciativas de requalificação urbana de Lisboa na última década, instalado num antigo complexo industrial da Manutenção Militar, cerca de 35 mil m² de pavilhões industriais desativados (Figura 21), junto ao Rio Tejo e o bairro do Beato, na zona oriental da cidade. O projeto nasceu de um contrato de cessão de uso assinado entre a CML e o Estado Português, em 2016, e parceria com promotores privados, com o objetivo de criar um dos maiores centros de inovação, empreendedorismo e indústrias criativas da Europa.

A história do *cluster* está intimamente ligada à estratégia municipal de regeneração da zona ribeirinha oriental, fortemente marcada por processos de desindustrialização nas décadas finais do século XX. Desde o anúncio oficial em 2016, o HCB vem sendo apresentado como um "ecossistema de *startups*", atraindo empresas de tecnologia, *coworkings* e iniciativas culturais (Lisboa Innovation). A reabilitação do HCB começou efetivamente em 2017, com obras em fases e em parceria com o Startup Lisboa e investidores como Factory Berlin e Second Home.

Figura 21 – Complexo industrial militar destinado a abrigar o Hub Criativo de Beato.



Fonte: site www.idealista.pt, Pedro Panarra/Dinheiro Vivo.

A gestão do espaço foi entregue à Startup Lisboa, entidade que passou a coordenar a ocupação progressiva do hub por startups, empresas de tecnologia e projetos culturais. O modelo legal utilizado baseou-se na concessão pública com contrapartidas de investimento privado: as empresas recebem os edifícios no estado em que se encontram e são isentas de renda durante o período necessário

para reabilitação dos espaços, desde que assegurem o seu uso criativo e inovador. Esse processo jurídico-administrativo permitiu que o Beato se tornasse um polo atrativo para empresas como a Factory Berlin, a Mercedes-Benz e a Web Summit. Além disso, o projeto incorporou políticas de sustentabilidade urbana e energética, como a criação de sistemas de iluminação inteligente e requalificação do espaço público com perspectiva de "laboratório vivo" (LIVING LAB), idealizado pela Câmara Municipal de Lisboa (CML). Dos 18 edifícios do HCB, três ainda não têm definidos parceiros para atividades e os antigos armazéns de cereais ainda não têm projeto.

Em termos simbólicos, o HCB foi promovido como vitrine de inovação urbana, mas enfrenta desafios comuns a outros clusters criativos europeus: compatibilizar a revitalização física com inclusão social e permanência de usos diversos. Embora o plano inicial preveja espaços partilhados, residências temporárias, atividades complementares e áreas de uso público como a Alameda do Beato - intervenção paisagística para devolver espaço à comunidade - ainda persiste o risco de reforçar dinâmicas de gentrificação e pressões imobiliárias na zona oriental. Essas tensões são recorrentes no debate sobre a reconversão de infraestruturas industriais em "fábricas de criatividade" (Espaço de Arquitetura).

Governança

A governança do HCB é estruturada como uma parceria público-privada, coordenada pela CML em articulação com operadores especializados em incubação de *startups*, como a Startup Lisboa. A CML detém o direito sobre a área por 40 anos, enquanto a gestão operacional dos pavilhões históricos e a dinamização econômica dos espaços ficam ao cargo de parceiros privados, por meio dos contratos de concessão e arrendamento de longo prazo. Esse modelo reflete a tendência de governança híbrida em clusters criativos, em que o município atua como indutor estratégico, mas transfere a responsabilidade cotidiana para atores privados e plataformas de inovação (Lisboa Innovation).

O modelo atual de governança combina a visão estratégica municipal de recuperar os complexos industriais ribeirinhos desativados com a economia criativa e a forte presença privada (Fonte: Público). Entre essas estratégias encontram-se contratos com redes internacionais para operar espaços de *coworking*, aceleradoras e *hubs* de inovação tecnológica, como a Factory Berlin, que assume parte dos edifícios. Essa inserção de atores transnacionais intenciona direcionar o capital simbólico do HCB para atrair empresas de base tecnológica e criativa. Contudo, também reforça dependências de capital externo e levanta questões sobre a resiliência e a geração de benefícios aos públicos locais. A gestão financeira é apoiada por arrendamentos, patrocínios e programas de inovação (Diário Imobiliário).

Setores criativos incentivados

O HCB foi concebido como um ecossistema de inovação orientado a *startups* tecnológicas, empresas de base criativa, design, produção digital e indústrias culturais emergentes. De acordo com o Lisboa Innovation Hub, o *cluster* pretende integrar áreas como tecnologia da informação, desenho industrial, comunicação, economia digital e novas formas de produção cultural, explorando sinergias entre empresas nacionais e redes internacionais como a Factory Berlin (Lisboa Innovation).

Associados ao entretenimento e atividades complementares aos públicos dos segmentos de tecnologia e empreendedorismo digital, o HCB fomenta setores criativos híbridos, como a gastronomia inovadora, as artes visuais e as residências artísticas. O projeto Casa Capitão (Figura 12, p. 38), instalado num dos edifícios do complexo, acolhe atividades culturais, concertos e eventos colaborativos para públicos diversos. O *mix* setorial tem o objetivo de aumentar o potencial do Beato como espaço de fusão entre economia criativa, lazer e experimentação cultural.

Contudo, o foco majoritário tem sido setores escaláveis e internacionalizáveis, o que levanta questionamentos sobre a diversidade de agentes culturais locais inseridos no *cluster*. Assim, o Beato é apresentado como laboratório para inovação em tecnologia, criatividade e participação cidadã, embora desafios persistentes de garantir apoio a microprodutores culturais e artistas independentes.

Programas de Habitação para novos usuários

Diferentemente de outros clusters criativos lisboetas, o HCB incorporou, ainda em fase de implementação, um projeto-piloto de habitação partilhada voltada a novos usuários do ecossistema criativo. A introdução de habitação no Beato sinaliza uma tentativa de avançar além do paradigma monofuncional de clusters criativos, ação que busca promover o uso misto para articular trabalho, cultura e residência na definição do uso do solo. Em fevereiro de 2024, a CML aprovou a reconversão de parte dos edifícios do antigo complexo de manutenção militar para criar apartamentos partilhados para públicos de renda controlada, como estudantes, jovens empreendedores e profissionais criativos que trabalhem no lugar (ECO Sapo).

A proposta de habitação partilhada é apresentada como resposta aos desafios de atrair e reter talentos criativos na cidade, diante da alta dos preços de aluguel em Lisboa e a expectativa de geração de 3000 novos empregos quando estiver em pleno funcionamento. Sobre habitação, destacamos a ocorrência na mídia, em 2024, cita articulações legais e técnicas que se transcorreram para que o antigo complexo de manutenção militar tenha prédios habilitados para habitações partilhadas no HCB:

A Câmara de Lisboa aprovou esta quarta-feira (7 de fevereiro de 2024) o projeto de arquitetura para instalação de um programa de habitação partilhada com 84 alojamentos, com um total de 137 quartos, num prédio no Hub Criativo do Beato. [...] O projeto de arquitetura para habitação partilhada prevê uma obra de ampliação, com demolição parcial, no prédio sito na Rua do Grilo, n.º 109-115, designado por "Prédio Militar n.º 164 / Lisboa – Manutenção Militar – Ala Sul"

e identificado na Carta Municipal do Património como "(antigo) Convento das Grilas", com uma área de 30.516 metros quadrados (m2), atualmente ocupado com 18 edifícios, de acordo com a proposta da vereadora do Urbanismo, Joana Almeida (independente eleita pela coligação "Novos Tempos" - PSD/ CDS-PP/ MPT/PPM/Aliança). O prédio em causa constitui um equipamento municipal, polo cultural, tecnológico e turístico, designado por Hub Criativo do Beato, para o qual foi promovido pela câmara um "estudo prévio", designado por "projeto global", equiparado a informação prévia de obras de construção, alteração e ampliação, destinado à recuperação e reabilitação do edificado existente. A proposta prevê uma área de implantação de 1.418 m2 e uma área de construção de 5.929 m2, sendo o edifício composto por três pisos acima da cota de soleira, com aproveitamento de cobertura em sótão e um piso em cave (na zona norte do edifício), e apresenta uma altura máxima de edificação e de fachada de, respetivamente, 17,3 e 14,3 metros. "O edifício, com uma ampliação de 1.073 m2, em aproveitamento da cobertura, terá uma superfície de pavimento de 5.309 m2, destina-se ao uso de habitação, prevendo a instalação de um programa de 'coliving' [...] A aprovação do projeto de arquitetura é condicionada ao acompanhamento arqueológico da Direção-Geral do Património Cultural, organismo que "emitiu parecer favorável, condicionado aos resultados da ação de diagnóstico arqueológico prévio" (Lusa, 2024).

A medida inovadora desbrava caminhos para a regulamentação, que ainda carece de mecanismos de acesso transparentes, gestão participativa e controle de preços, por exemplo. Faz-se preciso certo consenso sobre os critérios, a fim de evitar que o modelo de *co-living* se torne mais um vetor de valorização imobiliária em zonas antes acessíveis a populações de menor renda, ou se torne um produto premium exclusivo para classes médias-altas, deslocando a função social pretendida. Sobretudo o exemplo da política municipal de Lisboa para reabilitação de áreas fabris desativas com atividades da economia criativa e o fomento de empresas tecnológicas merece ser analisado amiúde como *benchmarking* para as políticas de habilitação urbana do centro de Brasília.

Programas de Inclusão Social

O projeto do HCB contempla a criação de espaços públicos acessíveis à comunidade local como forma de mitigar os impactos de gentrificação. A Nova Alameda do Beato, por exemplo, é uma intervenção urbanística que prevê a devolução de cerca de 4.000 m² de espaço público à freguesia, com propostas de zonas verdes, calçadões peatonais e áreas de lazer comunitário. Este projeto foi apresentado como resposta a reivindicações dos moradores para que o cluster não funcione apenas como um enclave corporativo, mas como parte viva do bairro (Espaço de Arquitetura, 2018).

Além do espaço público, a governança do HCB prevê parcerias pontuais com coletivos culturais e organizações sociais para fomentar oficinas, feiras e eventos de bairro. A Casa Capitão, por exemplo, funciona como polo cultural com programação colaborativa entre concertos, exposições e atividades comunitárias de entrada livre.

Acessibilidade/Mobilidade

O HCB localiza-se na zona oriental de Lisboa, numa antiga faixa industrial entre o rio Tejo e bairros residenciais de densidade média. Embora beneficiado pela proximidade da Av. Infante Dom Henrique, uma das principais vias estruturantes da cidade, a acessibilidade ainda é condicionada pela baixa cobertura de transporte público. As vias rodoviárias ligam o Beato ao centro e à estação de Santa Apolónia, mas não há uma estação de metrô a curta distância, por exemplo, o que limita o acesso de trabalhadores e visitantes que dependem de transporte coletivo (Lisboa Innovation).

Em termos de mobilidade ativa, a reabilitação do HCB contempla o reforço de percursos peatonais e ciclovias ligadas à malha cicloviária da cidade, na frente ribeirinha. No entanto, a implementação de ligações seguras entre o Beato e os bairros lindeiros ainda é fragmentada, com trechos desconectados e zonas de conflito entre modais motorizados e não motorizados de transporte.

Incentivos Fiscais aos setores criativos

O HCB não conta com um regime fiscal exclusivo ou diferenciado exclusivamente para o empreendimento, mas integra-se em estratégias municipais mais amplas de estímulo à inovação, como isenções ou reduções de taxas urbanísticas para projetos de reabilitação em zonas industriais abandonadas. A CML oferece benefícios indiretos através de programas de apoio a *startups* e empresas de base tecnológica, os quais podem ser estendidos a empreendedores que se instalem no Beato por meio de parcerias com incubadoras como a Startup Lisboa (Lisboa Innovation).

Contudo, os incentivos indiretos não preveem contrapartidas fiscais vinculadas à inclusão social ou quotas de economia solidária. Experiências de clusters criativos europeus pesquisados combinam, em alguns casos, estímulos fiscais com exigências de percentuais mínimos para contratação local ou programas de formação de mão de obra para o próprio território. No caso do Beato, não há exigências explícitas dessa natureza, o que reforça a necessidade de políticas fiscais articuladas a compromissos claros de responsabilidade social.

Programas de Formação e Educação

Um dos eixos centrais do HCB é funcionar como plataforma de aceleração de conhecimento aplicado. Por meio de parcerias com redes como a Factory Lisbon (braço local da Factory Berlin) e a Startup Lisboa, há ofertas de espaços para *coworking*, incubação de *startups* e programas de mentoria empresarial. A dimensão formativa do Beato como ecossistema criativo se pauta em ações de curto prazo, como *bootcamps*, sessões de *networking*, *workshops* de inovação e capacitação para empreendedores, designers e profissionais de tecnologia (Lisboa Innovation).

Contudo, o HCB ainda carece de articulação consistentes com instituições de ensino superior e escolas técnicas da cidade, o que limita o potencial de

integração de estudantes locais em programas de estágio, pesquisa aplicada e co-criação. Comparativamente, clusters criativos europeus bem-sucedidos alavancam a formação quando estruturam parcerias curriculares formais com universidades, garantindo transferência de conhecimento entre academia e tecido produtivo para a formação profissional.

Públicos Beneficiados

O público diretamente beneficiado pelo HCB é majoritariamente composto por empreendedores, freelancers criativos, profissionais de tecnologia e *startups* de base digital. As empresas residentes e parceiros como a Factory Lisbon oferecem espaços de trabalho partilhado, redes de contatos e acesso a investidores, estratégia para consolidar o Beato como um polo de atração de talentos jovens e inovadores, tanto nacionais como internacionais (Lisboa Innovation).

Intervenções Urbanas Realizadas

A principal intervenção urbana no HCB é a própria reabilitação dos mais de 35 mil m² de edifícios históricos do antigo complexo de manutenção militar, que transformam pavilhões fabris em espaços de *coworking*, escritórios, auditórios e zonas de uso público. O projeto valoriza a arquitetura industrial original, mantendo fachadas e estruturas metálicas, ao mesmo tempo em que introduz tecnologias contemporâneas de eficiência energética e acessibilidade universal. Essa é uma estratégia de *retrofit* apresentada como referência para regenerações em zonas industriais degradadas de Lisboa (Lisboa Innovation).

Além da recuperação dos edifícios, destaca-se a criação da Nova Alameda do Beato (figura 22), concebida como eixo verde e de circulação peatonal, que conecta o HCB ao entorno com menos barreiras urbanas. Essa intervenção, projetada pelo Atelier Orgânica Arquitectura, amplia áreas de lazer, vegetação e mobilidade ativa, aproximando o HCB da população local. Contudo, a Alameda é apontada como aceno a necessidade de políticas estruturantes de qualificação do entorno, como melhorias de infraestrutura básica, ligações de ciclovias e equipamentos públicos complementares (Espaço de Arquitetura).

a) Praça do Beato

A Praça do Beato foi o primeiro lançamento do projeto "Uma praça em cada bairro" da administração municipal, projetada para ocupar uma área de cerca de 6.000 m², delimitada pela Rua, o Largo e a Travessa da Alameda do Beato. Segundo Paulo Serôdio, arquiteto que concebeu o projeto, "ao longo do século XX, garagens e oficinas foram tomando conta dos pisos térreos da Alameda do Beato. O espaço público foi-se desorganizando. Hoje, o local está diariamente ocupado por um 'mar de carros', um 'estacionamento completamente desorganizado e desregulado" (Moreira, 2018). A Praça é um mercado de alimentação com foco em produtos portugueses, localizado em dois edifícios reabilitados do HCB, que antes abrigavam uma fábrica de carnes e um edifício administrativo da antiga Manutenção Militar. O projeto visa promover produtores nacionais, oferecer espaços de restaurantes e comércio. A requalificação envolveu redução do tráfego rodoviário, mantendo a circulação apenas para residentes e serviços, e a expansão das áreas peatonais com pavimentos acessíveis. Foram plantadas duas fileiras de árvores

para recriar a alameda original e proporcionar sombra, além da instalação de novo mobiliário urbano, como bancos, mesas, papeleiras e bebedouros. O estacionamento foi reorganizado, com zonas definidas para cargas e descargas. Também foram feitas melhorias na drenagem, na iluminação pública e na Igreja do Convento do Beato, região onde será construído um novo condomínio para residentes.

Figura 22 – Complexo industrial militar destinado a abrigar o Hub Criativo de Beato.



Fonte: site www.visao.pt, fotografia de Mariana Motta Veiga.

b) Factory Lisbon

A Factory Lisbon é onde deverão instalar-se diferentes *startups* e a previsão de mais de 700 pessoas. O empreendimento recupera a abertura ao público de um miradouro jardim na cobertura, que com cerca de 2000 metros quadrados, que permitirá a criação de áreas de estar e a realização de eventos em franca relação com o Rio Tejo. Se apresenta como um *campus* híbrido, que mistura espaços de escritórios para *startups* e empresas de tecnologia, áreas de convivência, restaurantes, cafés e locais para eventos culturais e de educação. Atualmente, cerca de 10 empresas ocupam cerca de 75 % dos escritórios, com capacidade para cerca de 700 pessoas, incluindo grandes nomes como Web Summit, Mercedes-Benz Tech Hub, e membros da Unicorn Factory Lisboa e Startup Lisboa (Imobiliario, 2023).

Figura 23 – Fachada Factory Lisbon.



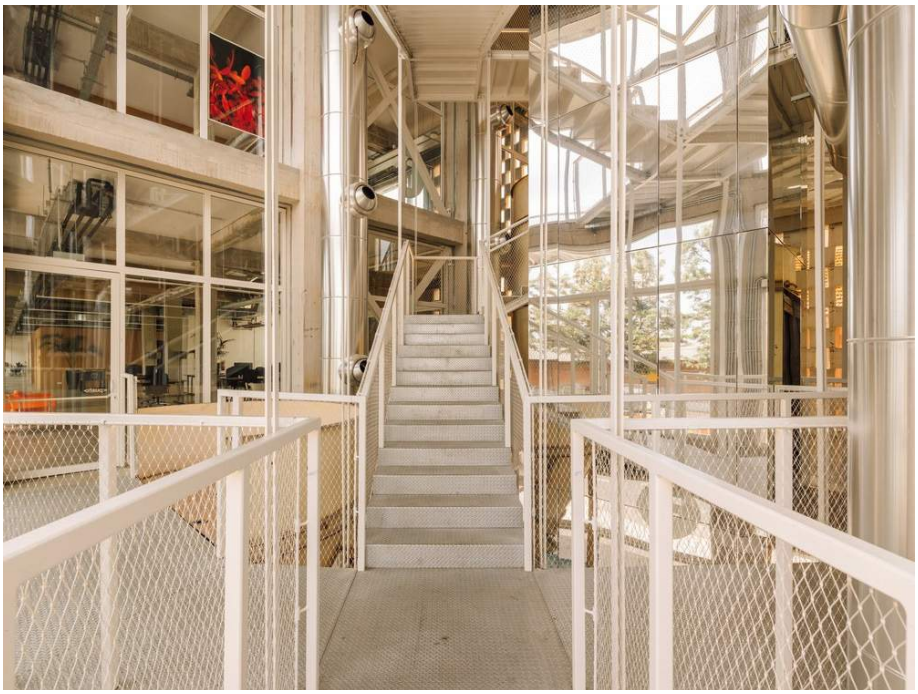
Fonte: site www.archdaily.com.br fotografia de Francisco Nogueira.

Figura 24 – Fachada Factory Lisbon.



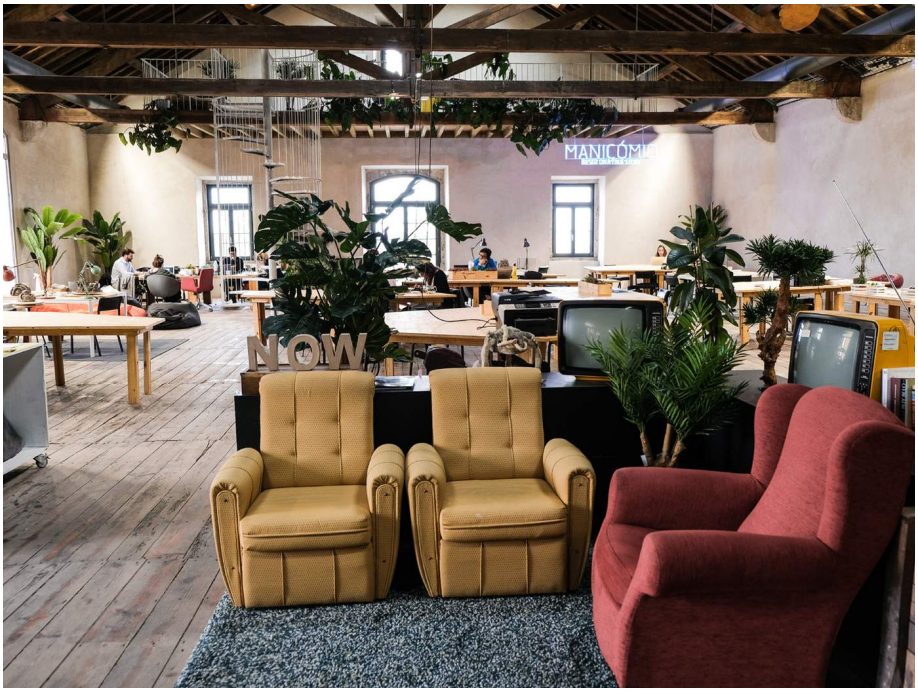
Fonte: site www.archdaily.com.br fotografia de Francisco Nogueira.

Figura 24.1 – Fachada Factory Lisbon.



Fonte: site www.archdaily.com.br fotografia de Francisco Nogueira.

Figura 25 – A empresa Manicômio é um estúdio para pessoas com problemas de saúde mental desenvolverem obras de arte e uma galeria para expô-las.



Fonte: site www.nit.pt.

Figura 25.1 – A empresa Manicômio é um estúdio para pessoas com problemas de saúde mental desenvolverem obras de arte e uma galeria para expô-las.



Fonte: site www.nit.pt.

c) Browers Beato

Figura 26 - The Browser Beato.



Fonte: site www.visao.pt, fotografia de José Carlos Carvalho.

Figura 26 - The Browser Beato.



Fonte: site www.visao.pt, fotografia de José Carlos Carvalho.

Um espaço multifunções instalado no edifício da antiga Central Elétrica da Manutenção Militar de Lisboa. Reúne uma micro-cervejaria, bar, restaurante e local para eventos culturais e workshops. Ocupa cerca de 700 m², com capacidade para 250 pessoas (166 dentro e outras 84 na esplanada).

> De salientar, por fim, que este projeto foi idealizado e remodelado pelos arquitetos renomados Eduardo Souto de Moura e Nuno Graça Moura, tendo os mesmos preservado os elementos originais do edifício histórico, como as fachadas e janelas, mantendo a atmosfera industrial que caracteriza esta zona do Beato (Leandro, 2024).

d) Reforma na Alameda do Beato

O projeto de requalificação da Alameda do Beato é de autoria do atelier Orgânica Arquitectura e abrange uma área de intervenção de 6000 metros quadrados. Embora se localize na frente ribeirinha da cidade de Lisboa, oriental em relação ao rio, o espaço público entre a Alameda e a Rua do Beato estava descaracterizado e desqualificado devido à presença dominante do automóvel, à ausência de uma organização clara do espaço e à natureza das atividades que ocupam os pisos térreos dos edifícios, sobretudo oficinas e garagens. A proposta do arquiteto Paulo Serôdio, vencedora do Concurso para a Alameda do Beato, é reconfigurar o espaço público a partir da sua memória e identidade original promovendo a unidade do espaço da Alameda, desde a Igreja do Convento à Rua do Beato.

e) Casa Capitão

A Casa Capitão é um espaço dedicado às artes, à música, à gastronomia e ao convívio no Hub Criativo do Beato, em Lisboa. O edifício é uma arquitetura típica do final do século XIX, que ganhou coroamento em concreto como nova expressão para indicar o novo uso. A partir da rua, não há indicação evidente de entrada principal. O acesso se dá por uma passagem lateral que conduz a um terraço na parte posterior, funcionando como elemento de articulação entre a cidade e o interior do complexo onde se insere (Marcelino, 2019).

Os ambientes públicos — sala de concertos, café-bar, pátio, sótão e instalações sanitárias — apresentam identidade cromática distinta, inspirada na lógica de fragmentação espacial do barroco. O percurso é composto por passagens e escadas que conectam as diferentes valências ao ar livre, com o pátio funcionando como eixo central. Essa configuração remete a uma ruela típica do centro histórico de Lisboa (Marcelino, 2019).

Na reabilitação da Casa do Capitão, além da preservação da estrutura original, foram inseridos elementos leves e temporários para ativar o espaço exterior sem comprometer o patrimônio. Isso inclui tendas de tecido tensionado, que oferecem sombreamento no pátio central e nas áreas de convivência, e mesas ao ar livre, que estendem o uso do café e do bar para o espaço externo.

Figura 27 - Casa Capitão.



Fonte: site www.visao.pt, fotografia de Ana Viotti.

Figura 28 - Casa Capitão.



Fonte: site www.visao.pt, fotografia de Ana Viotti.

Unicorn Factory Lisboa

Histórico

A Unicorn Factory Lisboa é uma das iniciativas mais recentes no ecossistema de *clusters* criativos e tecnológicos Lisboa, posicionando-se como uma plataforma para escalar startups de base tecnológica até o nível de "unicórnios" — empresas avaliadas em mais de um bilhão de euros. Lançada oficialmente pela CML em parceria com a Startup Lisboa, a iniciativa se conecta a estratégia de posicionar Lisboa como "capital europeia de inovação e tecnologia", reforçando a marca cidade em redes globais de investimento (Lisboa Innovation).

A Unicorn Factory Lisboa é uma plataforma que tem como objetivo apoiar e impulsionar o crescimento de *startups* e *scaleups* em Lisboa. É um espaço físico e um ecossistema que oferece programas, *hubs* de inovação e um ambiente propício para o desenvolvimento de negócios inovadores e disruptivos. A iniciativa é idealizada pela CML e busca transformar a cidade num centro de inovação europeu.

Figura 29 - Unicorn Factory.



Fonte: site www.publico.pt, fotografia de Jair Rattner.

Ao contrário de *clusters* como a LX Factory, com forte ancoragem em indústrias culturais, a Unicorn Factory nasce diretamente do plano de criar "corredores de crescimento" digital e tecnológico. O projeto agrega espaços de *coworking*, aceleradoras, centros de inovação corporativa e serviços de *matchmaking* entre *startups* e fundos de capital de risco. Embora ainda em fase de expansão física e programática, já integra locais emblemáticos como o Beato Innovation District, fortalecendo a zona oriental de Lisboa como novo polo tecnológico (Lisboa Innovation).

A Unicorn Factory Lisboa oferece uma variedade de programas e serviços, desde incubação para startups em fase inicial até programas de aceleração para scaleups, além de apoio para empresas internacionais que desejam expandir-se a partir de Lisboa. A Unicorn Factory Lisboa possui diversos *hubs* de inovação, cada um com um foco específico, como o AI Hub (Inteligência Artificial), o Green Hub (Sustentabilidade e Mobilidade), o Gaming Hub, o Web3 Hub e o novo Engineers Hub. O espaço foi projetado como um ambiente de colaboração, para fomentar a colaboração entre empreendedores, *startups*, investidores, incubadoras e profissionais do setor, criando um ecossistema vibrante e dinâmico.

A Unicorn Factory reflete a virada de Lisboa para políticas de inovação orientadas a grandes métricas de captação de capital, as quais pode reproduzir lógicas de territórios tecnológicos com baixos vínculos territoriais. Evans (2009) indica que, sem contrapartidas sociais e articulação com economias locais, hubs criativos tendem a gerar desigualdades urbanas e pressão imobiliária nos bairros adjacentes.

Governança

A governança da Unicorn Factory Lisboa é coordenada pela Startup Lisboa, em articulação direta com a CML. Diferente de *clusters* com modelo puramente privado, como a LX Factory, a Unicorn Factory é formalmente parte da estratégia municipal para inovação e atração de investimento estrangeiro. A Câmara é proprietária dos espaços públicos concedidos e define diretrizes macro de expansão, enquanto a Startup Lisboa operacionaliza a seleção de startups, parcerias com aceleradoras e redes de investimento (Lisboa Innovation).

Um diferencial importante é que a Unicorn Factory Lisboa integra múltiplos parceiros internacionais de tecnologia, fundos de venture capital e grandes empresas, que assumem funções de mentoria e cofinanciamento de infraestrutura. Essa governança em rede, altamente corporativa, fortalece a vocação de escalar negócios para o mercado global, mas também limita o peso da sociedade civil e de comunidades locais no processo de decisão. Como esclarece o Evans (2009), governanças fortemente ancoradas em investidores globais tendem a priorizar métricas de mercado, em detrimento de compromissos explícitos com redistribuição de benefícios no território.

Até o momento, não há indícios de que a Unicorn Factory tenha implementado estruturas de participação cidadã ou fóruns de co-gestão com associações de bairro. O modelo segue a lógica de one-stop-shop para *startups*, a fim de maximizar sinergias com fundos de capital de risco, embora não se encontre facilmente mecanismos de transparência sobre os impactos locais, como criação de empregos diretos na freguesia onde se instala. Assim, a governança reflete um urbanismo voltado para a competitividade global, mas ainda distante de uma abordagem territorialmente inclusiva.

Setores Criativos Incentivados

A Unicorn Factory Lisboa foi criada com foco claro em startups de base tecnológica e setores criativos ligados à inovação digital. Entre as áreas prioritárias estão software, inteligência artificial, biotecnologia, *fintechs*, *healthtechs* e soluções de *smart cities*. Diferente de *clusters* de perfil cultural ou artístico, a Unicorn Factory privilegia empreendimentos de alto potencial de escalabilidade e atração de fundos de investimento global, a fim de reforçar o posicionamento de Lisboa como *hub* tecnológico no contexto europeu (Lisboa Innovation).

Além das tecnologias digitais, a Unicorn Factory abre espaço para setores funcionais, como design de produto de base tecnológica, marketing digital e serviços criativos voltados à transformação digital de indústrias tradicionais. Essa lógica responde à ambição de gerar unicórnios "made in Lisbon", competindo com ecossistemas consolidados como Berlim e Barcelona. Entretanto, segundo análises de Evans (2009) esse foco em empresas de base tecnológica pode reduzir o espaço para criativos independentes, artistas e microempreendedores culturais, tradicionalmente marginalizados em ambientes altamente corporativos.

Programas de Habitação para novos usuários

Diferente do Hub Criativo do Beato, a Unicorn Factory Lisboa ainda não integra explicitamente um programa estruturado de moradia voltado a novos usuários, como empreendedores ou profissionais da área de tecnologia. Até o momento, o foco do projeto recai sobre a oferta de infraestrutura de trabalho, redes de aceleração de negócios e atração de capital de risco, sem conexão direta com políticas habitacionais integradas ao perímetro (Lisboa Innovation).

A ausência de estratégias de habitação acessível pode intensificar o padrão de gentrificação e pressão imobiliária em bairros adjacentes, fenômeno já observado em distritos tecnológicos de outras capitais europeias. Evans (2009) enfatiza que *hubs* de inovação sem mecanismos de uso misto tendem a gerar espaços monofuncionais, onde profissionais circulam apenas para trabalhar, mas permanecem residindo em áreas distantes, deslocando o custo de vida para comunidades já vulneráveis.

Programas de Inclusão Social

Até o momento, a Unicorn Factory Lisboa não conta com um programa robusto de inclusão social diretamente associado à sua operação. A estratégia concentra-se em atrair *startups* de base tecnológica e fundos de investimento de alto impacto, priorizando métricas de geração de valor econômico em escala global. Embora eventos abertos, *hackathons* e palestras pontuais promovam algum acesso da comunidade local ao ecossistema de inovação, essas ações são episódicas e não constituem uma política consistente de engajamento social ou integração com moradores da vizinhança (Lisboa Innovation).

Esse modelo reflete um padrão já identificado em outros *hubs* de tecnologia: ao privilegiar empresas e talentos globais, tende a negligenciar

populações locais historicamente excluídas da economia do conhecimento. Sem estratégias de formação específica, bolsas para jovens de baixa renda ou parcerias com coletivos comunitários, por exemplo, o risco de reforçar desigualdades territoriais aumenta, transformando áreas periféricas em corredores de passagem para profissionais temporários.

Acessibilidade/Mobilidade

A Unicorn Factory Lisboa está distribuída em polos estratégicos no Beato Innovation District, uma zona em transformação na faixa ribeirinha oriental de Lisboa. A localização beneficia-se de vias estruturantes como a Av. Infante Dom Henrique, além de estar relativamente próxima a eixos de transporte público, como estações de trem e linhas de ônibus que conectam o bairro ao centro da cidade.

Contudo, não há uma estação de metrô nas imediações, um gargalo para acessibilidade ampla, sobretudo para trabalhadores e visitantes que dependem de transporte coletivo. A mobilidade ativa é privilegiada como parte da expansão do distrito de inovação, que prevê melhorias em percursos peatonaise ciclovias em espaços públicos (Lisboa Innovation).

Incentivos Fiscais aos Setores Criativos

A Unicorn Factory Lisboa não possui um regime fiscal específico para suas empresas residentes, mas se beneficia do contexto municipal que concede incentivos indiretos para projetos de inovação e tecnologia. A CML, em parceria com a Startup Lisboa, oferece condições facilitadas de arrendamento em espaços de *coworking*, além de suporte técnico e acesso a programas de aceleração de empresas que podem reduzir custos operacionais de *startups*. Esses benefícios atuam como atrativos fiscais indiretos, já que ainda não se encontra um enquadramento legal de isenções tributárias exclusiva (Lisboa Innovation).

A fim de evitar que incentivos favoreçam apenas empresas de grande porte ou de capital estrangeiro, o caminho indicado por Evans (2009) é atrelar benefícios a exigências de contrapartidas locais — como metas de contratação de mão de obra residente, programas de capacitação para jovens da região ou parcerias com universidades públicas. No caso da Unicorn Factory, tais condicionantes ainda não são explicitados, o que limita o alcance social dos estímulos existentes e reforça a dependência de modelos de negócios altamente competitivos, mas pouco redistributivos.

Programas de Formação e Educação

A Unicorn Factory Lisboa articula programas de capacitação principalmente por meio da Startup Lisboa, responsável por incubar as *startups* e oferecer apoio técnico. Os programas incluem mentorias, *workshops*, ciclos de palestras e *bootcamps* voltados a empreendedores e profissionais de tecnologia, sendo considerados um dos pilares da iniciativa, como acelerador de negócios de alto impacto (Lisboa Innovation).

Apesar da ênfase em formação empreendedora, há carência de vínculos estruturais com universidades públicas, escolas técnicas e redes de ensino comunitário que poderiam expandir o acesso de jovens locais a essas oportunidades. Essa lacuna tende a beneficiar mais profissionais inseridos no ecossistema de inovação e reforçar a lógica de elitização do conhecimento.

Públicos Beneficiados

A Unicorn Factory Lisboa beneficia principalmente empreendedores de *startups* de base tecnológica, profissionais altamente qualificados do setor de inovação e fundos de investimento que buscam escalar negócios com potencial para se tornarem "unicórnios". O modelo privilegia empresas de perfil global, conectadas a redes de capital de risco, aceleradoras e mentores experientes para reforçar a imagem de Lisboa como polo europeu de tecnologia (Lisboa Innovation). Contudo, delimita quem pode ter acesso às oportunidades oferecidas.

Intervenções Urbanas Realizadas

A Unicorn Factory Lisboa não é um edifício único, mas um conjunto de espaços distribuídos, principalmente em zonas industriais reabilitadas no Beato Innovation District. A intervenção urbana principal envolve a adaptação de antigos armazéns e galpões fabris para abrigar escritórios, *hubs* de inovação, áreas de *coworking* e salas para eventos de empreendedorismo. Esse *retrofit* segue a lógica de preservação da estrutura industrial original, combinando 'estética contemporânea, tecnologia e funcionalidades de alto padrão para *startups* de tecnologia" (Lisboa Innovation).

Contudo, as intervenções permanecem restritas ao perímetro dos edifícios privados e não se traduzem em melhorias urbanas mais amplas para os bairros vizinhos. Não há evidências de obras complementares, como criação de praças públicas, calçadas ampliadas ou equipamentos comunitários vinculados diretamente à Unicorn Factory.

Figura 30 – Análise do projeto Hub Criativo do Beato, Lisboa.



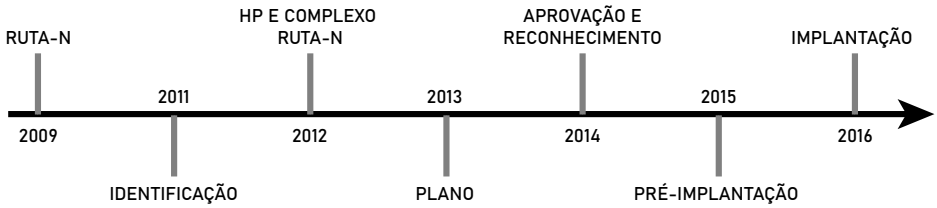
Fonte: Autores.

Medellín, Colômbia

Histórico

No final do século XX, Medellín era considerada uma das cidades mais violentas do mundo, tornou-se o palco de uma das mais expressivas transformações urbanas da América Latina. A cidade, marcada pelo narcotráfico e pela desigualdade, viu-se forçada a reformular seus paradigmas de desenvolvimento. Esse processo culminou, nas últimas duas décadas, na constituição de um polo de inovação, educação e cultura, hoje reconhecido como o Distrito de Inovação de Medellín ou Medellinnovation. O projeto, enraizado em políticas públicas integradas, consolidou um ecossistema baseado no conhecimento, na criatividade e na inclusão social como eixos estruturantes do desenvolvimento urbano.

Figura 31 - Linha do tempo do Medellinnovation.



Fonte: SOUZA, RAMOS, 2017, p.324. Adaptado

Medellín enfrentou sérios desafios relacionados ao narcotráfico, altos índices de violência, precariedade na infraestrutura urbana, vulnerabilidade social e sérios problemas de mobilidade e transporte. A política de reabilitação urbana consolidou o modelo de cluster criativo a partir da virada dos anos 2000, em resposta à desindustrialização e à violência urbana.

Com forte liderança municipal, a política de economia criativa mobilizou diferentes atores para articular cultura, ciência e inovação para a regeneração de áreas centrais e industriais degradadas, como o Distrito de Inovação, o Parque Explora e o Ruta N. Estes projetos se integraram a intervenções no entorno do rio Medellín, formando um ecossistema de espaços culturais, educativos e tecnológicos, reforçando o tripé usos mistos, rendas mistas e ativação do espaço público (Alcaldía de Medellín, 2020).

Governança

Medellín estabeleceu uma governança integrada, envolvendo prefeitura, Ruta N, universidades, empresas e sociedade civil. Omodelo combina gestão público-privada, com instrumentos de governança urbana e conselhos de inovação que operam com fundos mistos e programas de cocriação (Alcaldía de Medellín, 2020; Rutan, 2020). O motor da requalificação de Medellín está na estrutura de governança baseada na Tríplice Hélice, em que governo, universidades

e setor produtivo atuam de forma sinérgica na formulação e implementação das políticas de inovação. O governo municipal exerceu papel central na condução do planejamento urbano e da política de concessão de terrenos públicos para reuso qualificado, além da liderança política para articular investimentos de longo prazo. As universidades, como a Universidad de Antioquia, contribuíram com infraestrutura de pesquisa, formação de capital humano e integração territorial através de seus campi. Já as empresas, estimuladas por incentivos fiscais e acesso facilitado à infraestrutura, assumiram o papel de agentes da inovação, colaborando com startups, incubadoras e investidores através da Ruta N, criada em 2009 como entidade gestora do ecossistema de inovação (Souza; RAMOS, 2017.)

Figura 32– Governança do Medellininovation.



Fonte: Souza, Ramos, 2017, p.324. Adaptado.

A Ruta N, articulada entre o setor público (Prefeitura), empresas públicas (EPM) e empresas de telecomunicação (UNE), é uma corporação público-privada que promove ciência, tecnologia e inovação. Sua função é fomentar conexões entre empreendedores, universidades e o setor público, implementar políticas de CT&I e coordenar parcerias estratégicas. Essa articulação é visível nos projetos em curso. Plano de Ciência, Tecnologia e Informação. As três áreas identificadas foram energia, saúde e TIC, o que demonstrou a capacidade de criar clusters em torno desses setores (Medellinnovation, 2011). Guedes e Teixeira (2016) tabelaram as vertentes e áreas estratégicas da Ruta N.

Programas de Habitação para Novos Usuários

Medellín ainda carece de políticas habitacionais diretas voltadas a residentes de clusters criativos. O enfoque recai em oferta de usos mistos, mas há críticas à falta de instrumentos para garantir diversidade de renda e evitar processos de gentrificação (Medellín, 2020). Eafit (2017) refere-se à requalificação urbana com foco em moradia social e habitação universitária.

Programas de Inclusão Social

Medellín articula centros culturais e projetos educativos voltados a jovens de baixa renda, como o Parque Biblioteca, Explora e espaços públicos multifuncionais, que contribuem para reduzir desigualdades territoriais. "Cultura D" e inclusão digital nas comunas populares (Alcaldía de Medellín, 2020).

Quadro 10 – Vertentes e áreas estratégicas da Ruta N.

Vertentes e Áreas Estratégicas da Ruta N	Ações
Inovação Organizacional	Potencializar as capacidades de inovação e desenvolvimento de talentos, para ter as melhores condições que desenvolvam a inovação nas organizações da cidade. As áreas de trabalho são: democratização da inovação na educação superior e capacidades de comercialização de tecnologias.
Conhecimento do negócio	A proposta é facilitar a gestão do conhecimento em novas entidades, tanto em empresas já existentes, assim oportunizando o eixo de desenvolvimento entre a ciência, a inovação e a tecnologia, que necessitam de um ambiente propício e planejado para alavancar. Alguns fatores que podem contribuir com o aumento de desempenho e que são áreas de trabalho são: acesso ao mercado, acesso ao capital e desenvolvimento de capacidades empresariais para a inovação.
Gestão da cultura de inovação	Proporcionar atividades que estimulem inovação, ciência e tecnologia na sociedade como um todo, transformando à cidade em uma sociedade do conhecimento. As áreas de atuação são: talento humano para a sociedade do conhecimento, inovação cidadã, geração e divulgação do conhecimento na cultura da inovação.

Vertentes e Áreas Estratégicas da Ruta N	Ações
Gestão de pesquisa e desenvolvimento (P&D)	O plano de Ciência, Tecnologia e Inovação nasce como resultado de uma construção coletiva do Sistema Regional de Inovação e se e se converte na política pública da cidade de Medellín no Acordo 024 de 2012 de seu Conselho Municipal1. As áreas de atuação são: editais do plano de CT&I, observatório de ciência e tecnologia, redes nacionais e internacionais, apoio a áreas transversais, conexão a redes de inovação aberta e apoio na apresentação de projetos.
Distrito de inovação	O Distrito Medellinnovation é o espaço no qual a inovação é potencializada em Medellin.

Fonte: Guedes; Teixeira, 2016, p. 4-5. Adaptado.

Acessibilidade/Mobilidade

Medellín investiu fortemente em BRT, ciclovias e metrôs, integrando os clusters criativos à malha de transporte coletivo Modelo TOD (transit-oriented development) com ciclovias, metrô e escadas urbanas. Espaços públicos revitalizados conectam bairros periféricos ao centro. Destacam-se parcerias com universidades e espaços como Ruta N, Parque Explora e casas de cultura para cursos em ciência, arte e tecnologia (Ruta N, 2020; Alcaldía de Medellín, 2020).

Incentivos Fiscais aos Setores Criativos

Parte importante da transformação foi a atração de empresas e instituições através de incentivos fiscais e urbanísticos. A prefeitura concedeu espaços públicos para reocupação por universidades, empresas e equipamentos culturais. A Ruta N coordenou as chamadas públicas para ocupação do solo urbano com função estratégica, oferecendo acesso a subsídios, editais e parcerias internacionais para o financiamento de soluções inovadoras. Esse modelo permitiu integrar empresas multinacionais, startups locais e investidores sociais num mesmo espaço urbano regenerado.

Medellín oferece zonas francas urbanas para empresas de TICs e cultura, com redução de ISS e subsídios à inovação (Alcaldía de Medellín, 2020). Incentivos à inovação tecnológica e fiscalizações simplificadas para startups (Ruta N, 2020).

Programas de Formação e Educação

Medellín destaca parcerias com universidades e espaços como Ruta N, Parque Explora e casas de cultura para cursos em ciência, arte e tecnologia (Alcaldía de Medellín, 2020). O Distrito se desenvolve no entorno da Universidade da Alcadia, fomentando um ecossistema de inovação e diversidade. Os serviços educativos oferecido no cluster estão no Quadro 2 e Quadro 3 (p. 51).

A aposta em educação foi ampla e transescalar. A cidade passou a tratar o conhecimento como infraestrutura urbana. A Universidade de Antioquia, com centros de pesquisa em saúde, engenharia e ciências sociais, foi um dos pilares dessa reestruturação. Instituições como o Parque Explora, com laboratórios de ciências abertos ao público, e bibliotecas digitais com mais de 2 mil computadores de uso gratuito foram incorporadas ao território do distrito. Esses espaços contribuíram para a formação de talentos locais e redução das desigualdades educacionais, com forte foco na juventude e nas mulheres.

O processo de requalificação beneficiou diretamente cerca de 11 mil pessoas, sendo 40% estudantes. Os efeitos indiretos alcançaram populações vizinhas às comunas envolvidas, empreendedores locais, jovens de baixa renda e artistas que passaram a ter espaço, estrutura e visibilidade. A transformação física, cultural e simbólica da idade produziu um novo imaginário urbano, hoje referência internacional em gestão pública para cidades inovadoras.

Quadro 11 – Serviços educativos oferecido no Distrito de Inovação de Medellín.

Aula Ambiental Paseo Del Rio	Espaço de formação, informação e gestão ambiental com ênfase no fomento de boas práticas que contribuam com a redução do impacto ambiental negativo, provocado por atividades cotidianas de uso e consumo dos recursos naturais. Nesse espaço, realizam-se atividades de educação ambiental, caminhadas de observação e práticas amigáveis com a natureza.
Planetário Jesús Emilio Ramirez	Lugar emblemático de Medellín cujo propósito principal é a divulgação das Ciências Espaciais, Ciências da Terra e Astrobiologia. Oferece experiências atrativas de conhecimento participativo e conta com um novo centro de observação científica que transmite não somente conteúdo astronômico, mas também outros responsáveis por criar poderosas aventuras culturais.

Edificio Extensión Universidad De Antioquia	Reconhecido como um dos mais importantes centros de transferência e troca de conhecimentos com a sociedade, oferece espaços para o desenvolvimento de atividades acadêmicas, culturais, recreativas e de negócios.
Educativa Javiera Londoño	Entidade de caráter oficial do município de Medellín que oferece serviços educacionais de qualidade nos níveis de educação pré escolar, básica e média. Forma cidadãos no sentido cultural, social e humano, capacitando-os a construir seu projeto de vida por meio do desenvolvimento de competências essenciais. Ocupou o 9º lugar entre as melhores instituições públicas da cidade no ano 2015.
Colegio Adventista Simón Bolivar	Entidade de caráter privado que presta serviços educacionais nos níveis de pré-escola, educação básica e mídia. Foi criado em 1973, buscando responder às necessidades educacionais das crianças do setor e, desde 1996, foi aumentando o número de graus para cobrir desde o 1º até o 11º ano.

Fonte: Souza; Ramos, 2017, p. 327. Adaptado.

Quadro 12 – Serviços recreativos oferecidos pelo Distrito de Inovação de Medellin.

Parque Norte	Parque de diversão focado na convivência cidadã, contando com mais de 160 mil m2 e o maior lago urbano latino-americano. É formado por 25 atrações distribuídas em quatro setores.
Parque Explora	É o maior projeto de promoção e divulgação científica e tecnológica de Medellín. Oferece vários espaços de experimentação como Aquário, sala 3D e estúdio de TV, bem como programas que levam a exaltar a criatividade, a aprendizagem e a diversão, a fim de construir um conhecimento que contribua para apropriação pública do saber científico, tecnológico e social em um contexto de descobrimento e jogos.

Jardim Botânico	Museu vivo que serve como refúgio de plantas de vários grupos e espécies, localizado no coração da cidade. Tem coleções organizadas por classificação científica, ervas, biblioteca e vários espaços para o lazer dos habitantes da cidade. O jardim faz programas permanentes para disseminar e aplicar o conhecimento científico sobre a flora de Antioquia e a diversidade do país.
Parque de Los Deseos	Primeiro espaço público na Colômbia que vincula a ciência e a tecnologia para o cotidiano de vida dos habitantes de uma cidade. Desde o seu nascimento tem aumentado seu fluxo de público graças a uma programação variada. Além da exposição de esculturas do artista Eduardo Ramírez Villamizar e da Casa da Música, esse cenário reúne e oferece ciência, astronomia, música, arte e lazer.
Parque de La Republica	Localizado no bairro de Sevilla, está anexado ao Cemitério e Museu San Pedro. É um dos grandes parques da cidade, de enorme tradição e grande importância histórica para o processo de povoamento da Comuna 4.
Casa Museo Pedro Nel Gómez	A casa de Pedro Nel Gómez, artista, engenheiro e urbanista colombiano, reconhecido como um dos muralistas latino-americanos mais importantes do século XX, é hoje um museu, que abriga quase três mil obras de arte realizadas na cidade e no país e expõe também parte de da biografia do artista. A entidade fornece serviços de gestão e promoção de atividades artísticas e culturais, treinamento, consultoria e pesquisa em parceria com várias instituições públicas e privadas da região e do país.
Centro de Desarrollo Cultural de Moravia	Espaço onde a cultura, arte e educação são os protagonistas como motores do desenvolvimento social. Esse equipamento cultural, localizado no setor Cuatro Bocas, tornou-se um epicentro privilegiado para o encontro da educação e cultura.

Casa de La Musica	Espaço no qual é ofertada ótimas condições para o desenvolvimento artístico das principais orquestras, bandas e coros da cidade. Combina a natureza espacial e especificações técnicas de som, além de um espaço adequado para os músicos que vão ensaiar ou fazer as apresentações. É usado por orquestras, como a Orquestra Sinfônica da Universidade de Antioquia, rede de escolas de música de Medellín e a Orquestra Sinfônica Juvenil de Antioquia.
Museo Cementerio Museo San Pedro	Cemitério que, por sua transcendência histórica, tornou-se Museu para promover vários programas culturais, de investigação e reconstrução da história. Abriga os túmulos de personalidades renomadas como os antigos presidentes Mariano Ospina Rodríguez, Carlos Restrepo e Pedro Nel Ospina, empresários, comerciantes e artistas, como María Cano, Pedro Nel Gómez, Bernardo Vieco, o Jorge Isaac, Efe Gómez, Ciro Mendía e Fidel Cano.
Parque de La Vida	Espaço público que permite a implementação de atividades relacionadas à saúde, partindo de uma perspectiva de bem-estar. Seus projetos são caracterizados por focar no treinamento de saúde e vida, sendo ambientalmente sustentável, socialmente participativo, culturalmente diversificado, politicamente inclusivo e eticamente responsável no individual e coletivo.

Fonte: Souza; Ramos, 2017, p. 327-328. Adaptado.

Públicos Beneficiados

Jovens em formação, empreendedores sociais, população de baixa renda. (RUTA N, 2020), startups, coletivos artísticos, comunidade local e turistas. O modelo busca cruzar usos mistos e revitalização com inclusão social (Alcaldía de Medellín, 2020). Os públicos beneficiados foram tabelados por Guedes e Teixeira (2016), conforme o quadro 13.

Quadro 13 – Ações realizadas pela Ruta N de acordo com o público-alvo.

Público alvo da Ruta N	Ações realizadas em prol do público-alvo
Empresários e empreendedores	Cursos de capacitação para a comunidade empreendedora, disponibilidade de ambientes propícios para abrir um negócio, como coworking e laboratórios de aceleradoras.
Academia e pesquisadores	Parceria com as universidades locais, como EAFIT, Nacional de Antioquia, Universidade de Medellín, entre outras.
Estudantes	Transparência das contas e fácil acessoa a investimento.
Cidadãos	Melhora na qualidade de vida com projetos de melhoramento da urbanização, e contato dos cidadãos com o parque.

Fonte: Guedes; Teixeira, 2016, p. 3-4. Adaptado.

Intervenções Urbanas Realizadas

a) Intervenções urbanas e desenho espacial do distrito

A estrutura física do Medellinnovation é um mosaico de usos mistos, conectados por ciclovias, corredores verdes, estações de metrô e ruas ativadas por praças. O projeto dos Parques do Rio Medellín estendeu a requalificação ao longo do eixo do rio, com trilhas, ciclovias, decks e espaços de lazer que conectam bairros antes isolados. As antigas fábricas foram convertidas em centros culturais, e os novos edifícios seguem princípios de arquitetura sustentável. O zoneamento especial do distrito criou permissividade para usos mistos (residencial, comercial e institucional), criando vitalidade urbana e evitando fragmentação espacial.

O foco de atuação do distrito foi definido com base em um estudo conduzido pela prefeitura em 2011, que identificou energia, saúde e tecnologia da informação e comunicação (TIC) como os três setores prioritários da nova economia de Medellín. Essa escolha permitiu o direcionamento de políticas de clusterização e desenvolvimento local, resultando na instalação de polos universitários, startups e empresas especializadas. A inovação cultural também foi fomentada, com destaque para a economia criativa nas áreas de design, música, patrimônio e media digital, especialmente em equipamentos como a Casa da Música, o Parque Explora e o Planetário.

O Parque de los Deseos é um espaço público que oferece uma grande variedade de atividades culturais gratuitas.

Neste importante espaço do EPM, administrado pela Fundação EPM, é possível encontrar eventos como: exibições de filmes ao ar livre, eventos de massa, concertos e retiros, workshops temáticos sobre ciência, meio ambiente e serviços

públicos, visitas temáticas conduzidas por guias, atividades recreativas, exposições de arte, ensaios musicais, palestras temáticas ao ar livre, aeróbica e muito mais.

O Parque de los Deseos está localizado no 4º distrito de Medellín, em um ponto central da cidade que pode ser acessado através do Metrô de Medellín e suas linhas alimentadoras, Metroplús e linhas de ônibus de: Aranjuez, Santa Cruz, Bello, Copacabana, Robledo, Andalucía la Francia, Santo Domingo, Ruta de la Salud, Transmedellín, Castilla, Rutas de Oriente (Santuario e Marinilla). No Parque se encontra a Casa de la Música, um importante espaço da cidade que se consolidou como ponto de encontro de músicos e artistas da cidade, fomentando o crescimento da arte e da música em Medellín e na região metropolitana.

Retrofit de edifícios industriais (Explora, Ruta N), praças, vias, parques urbanos, passarelas, espaços de convivência abertos 24h, ampliando usos diurnos e noturnos (Medellín Ciudad Innovadora, 2018; Alcaldía de Medellín, 2020).

b) Projetos Urbanos Integrais (PUI)

Caracterizadas por altos índices de marginalidade, segregação, pobreza e violência" (Echeverri e Orsini, 2010, p. 140 *apud* Gonçalves et al., 2024), após décadas de ações da gestão pública concentradas no controle, coerção e repressão, com resultados ineficientes.

Os PUI buscam "integrar transporte, educação, cultura e promover a convivência social nas áreas informais da cidade, reduzindo suas carências estruturais". Em certa medida, foram inspirados em experiências do Programa Integral de Mejoramiento de Barrios Subnormales (PRIMED), iniciado em Medellín, em 1993, e o Favela-Bairro, implementado no Rio de Janeiro, a partir de 1995 (Gonçalves et al., 2024, p. 31).

Na área nordeste da cidade, a região do Bairro Santo Domingo uma das mais carentes, marginalizadas e violentas foi escolhida para a implantação do primeiro PUI, estruturado ao longo da linha K do metrocable. O projeto reuniu um conjunto de ações voltadas para melhorias urbanas e inserção social (Gonçalves et al., 2024, p.31).

> A reurbanização de ruas e passeios, a construção de pontes de pedestres entre bairros, além de parques, equipamentos comunitários e centros esportivos, todos inaugurados em 2006 e realizados com mão de obra local, destacam-se entre as intervenções para conectar a cidade. Complementar a essas iniciativas, incorporou ações de outros programas, como um Parque Biblioteca, um Colégio de Qualidade e a implantação de um programa de habitação social (Echeverri e Orsini, 2010 *apud* Gonçalves et al., 2024). Gonçalves et al (2024), citando Abeledo (2007): A volta da apropriação do espaço público como material gerador da paisagem urbana de qualidade [...] parece ser uma das marcas da atual arquitetura colombiana. Reflexo de anseios de índole cívica e cultural, as expressões arquitetônicas são, ao mesmo tempo, eco e motor desse ressurgimento econômico e do renascimento cidadão em que se uniu o país depois de

> décadas de recessão, somadas ao peso dos conflitos armados. Na Colômbia, há uma nova esperança e tal vontade política reflete-se em programas promovidos pelo setor público. A arquitetura encabeça distintas manifestações, convertendo-se em símbolo do protagonismo que se pretende dar à cultura, ao passo que o espaço público é o propulsor da transformação social e da renovação urbana, iniciadas em diversas cidades (Gonçalves et al, 2024, p.32 *apud* Abeledo, 2007, p. 104).

c) Organização espacial e funcional do Distrito de Inovação de Medellin

A organização espacial e funcional do Distrito responde a uma lógica de uso misto e dinâmico:

- Empresas de tecnologia e inovação ocupam edifícios de retrofit ou novas construções, como a sede da Ruta N, que articula startups, universidades e o setor público;

- Instituições de ensino e pesquisa como a Universidade de Antioquia, além de centros como o Parque Explora e o Planetário;
- Criação de bibliotecas públicas, museus e centros de cultura digital que ocupam antigas fábricas revitalizadas;

- Espaços públicos ativos praças, parques e ciclovias que promovem convivência comunitária;

- Interligação via transporte público integração com metrô, ciclovias e acessos pedonais garantem conectividade urbana;

- Zonas residenciais vizinhas mantidas já houve cuidado para não promover a gentrificação, evitando a expulsão de moradores da área.

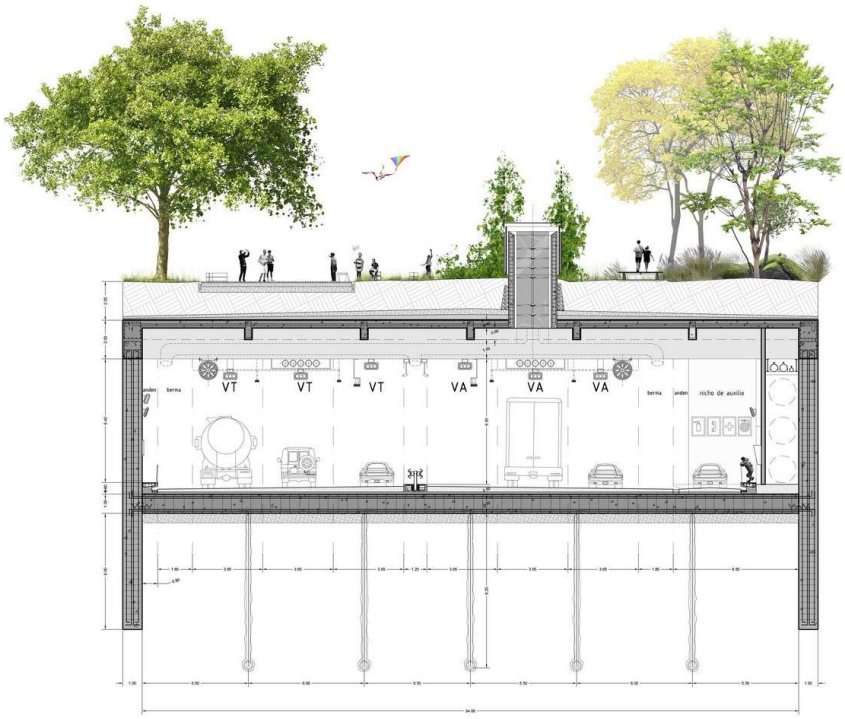
Requalificação urbana em longo prazo, ao longo do rio Medellín, envolve a criação de parques, ciclovias, trilhas para pedestres, e áreas de lazer. O projeto visa melhorar a infraestrutura nas margens do rio, promovendo o uso sustentável do espaço, a conectividade entre diferentes áreas da cidade e a revitalização de zonas anteriormente degradadas.

Figura 33– Organização espacial e funcional do Distrito de Inovação de Medellín.



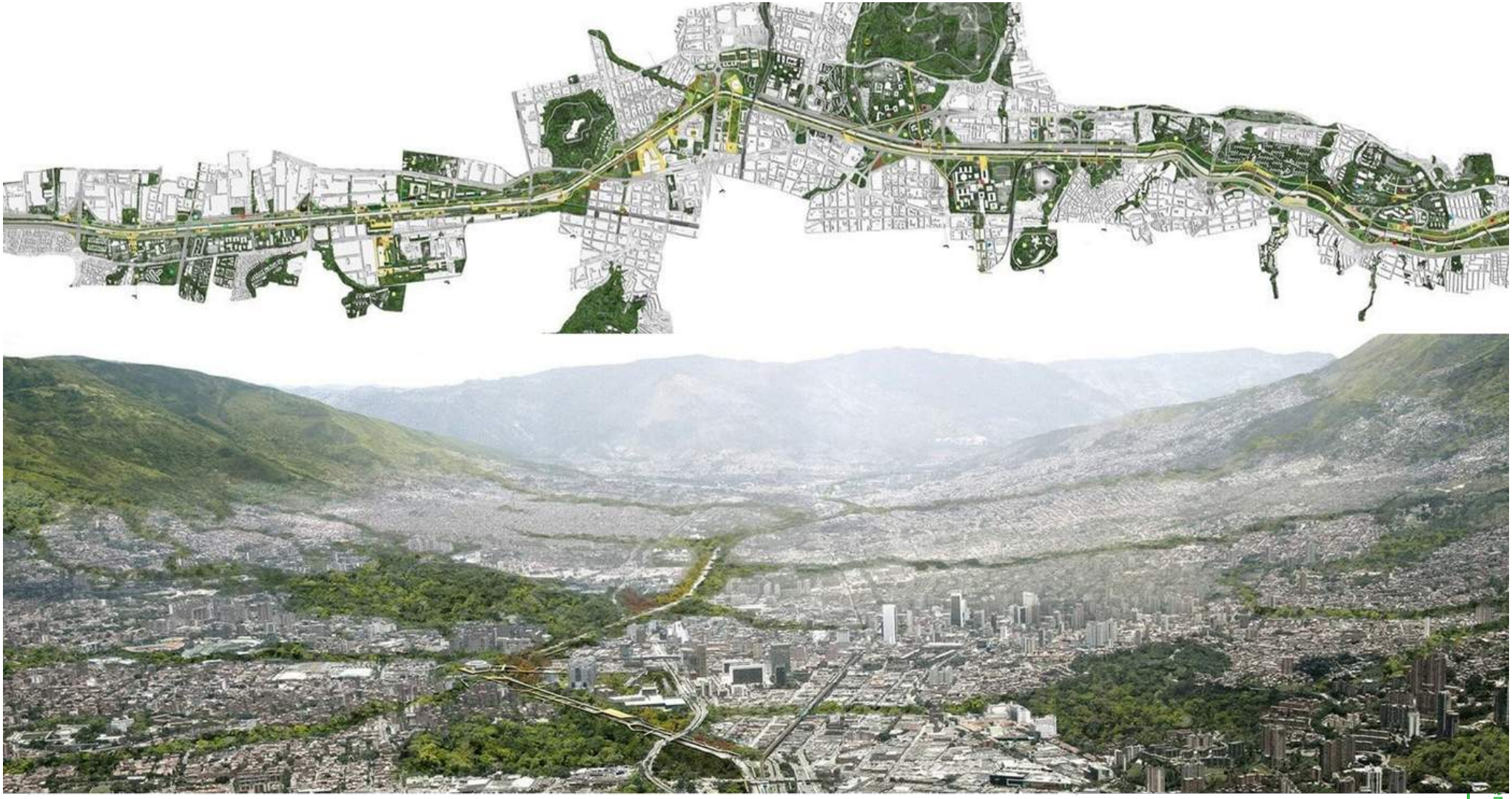
Fonte: site www.tekumafrenchman.com.

Figura 34– Corte dos níveis térreo e subsolo do Parque do Rio Medellín.



Fonte: Archdaily, 2014.

Figura 35– Projeto vencedor do concurso para o Parque do Rio, em Medellín.

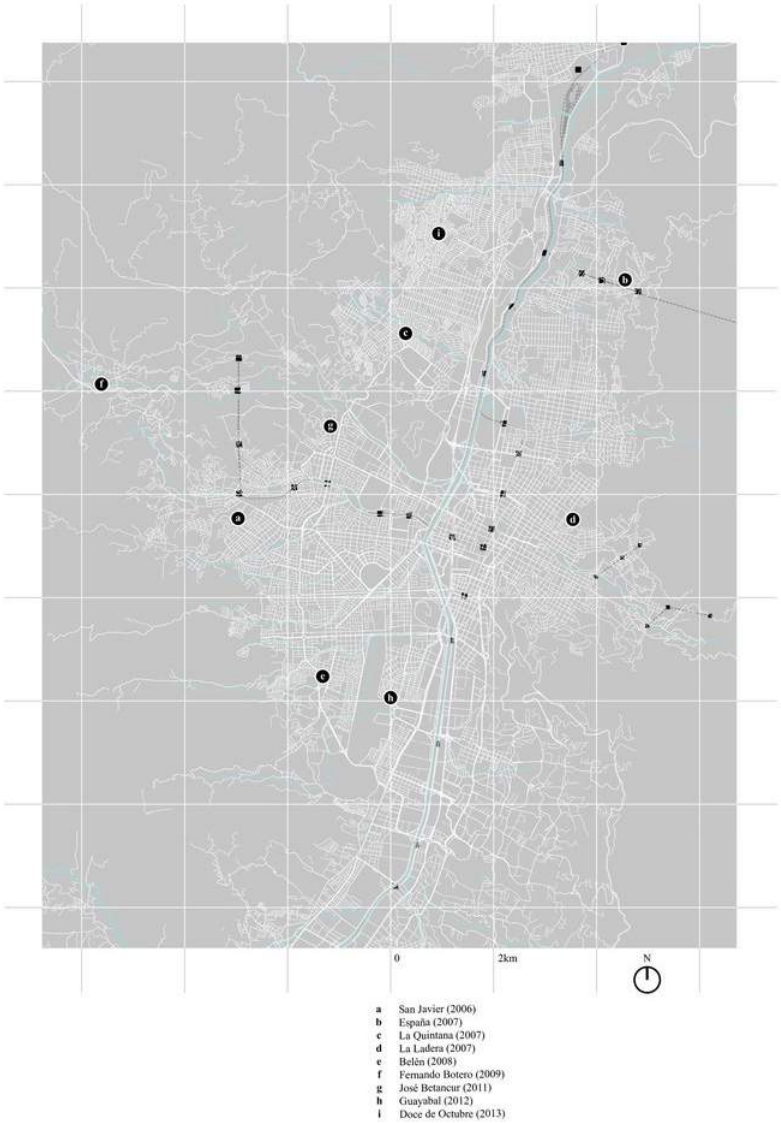


Fonte: Archdaily, 2014.

Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad venceu o primeiro lugar no Concurso Público Internacional de Anteprojeto Urbanístico, Paisagístico, Arquitetônico e seus estudos complementares do Parque do Rio, na cidade de Medellin. Este concurso teve como objetivo integrar a cidade com o rio, a área de intervenção é definida em função da propriedade pública disponível ao longo dos principais eixos viários e da retirada de água determinada para ambas as margens.

d) Parque Biblioteca

Figura 36– Mapa dos Parque Biblioteca de Medellín



Fonte: Archdaily, 2017, ilustração de Cauê Capillé.

Os Parques Biblioteca foram construídos para promover práticas educativas, culturais e sociais de seus bairros circundantes, funcionando como pontos de transformação e fortalecimento das comunidades e culturas locais – ou como "dipositivos políticos", da forma que sugeri no título do artigo. Ao todo, são nove Parques Bibiloteca construídos até hoje, localizados de forma a atender aos vários bairros e comunas de Medellín. Como desenvolveremos mais adiante,

a implementação dos cinco primeiros Parques Biblioteca (San Javier, España, La Ladera, La Quintana e Belén) está associada fortemente com a intenção de alterar simbolicamente a imagem de Medellín como exemplo de violência urbana: os lotes de cada um desses edifícios estão diretamente relacionados a histórias recentes de extrema violência.

Os Parques Bibliotecas são equipamentos de caráter educativo, cultural e social desenhados como espaços públicos e elementos constitutivos da paisagem para qualificação de uma zona urbana específica. Os dois nomes que identificam alguns dos projetos fazem referência a algumas faces da intervenção: o programa arquitetônico representado pelas figuras de importantes escritores e intelectuais, ou a sua viabilização através de instituições político-financeiras; e o bairro em que se inserem.

Figura 37– Espaços públicos renovados na Comuna 1 (popular), onde se encontram uma escola nova, o Parque Biblioteca España (Santo Domingo Sávio) e a estação de Metrocable do bairro.



Fonte: Archdaily, 2017, ilustração de Cauê Capillé.

Assim, a rede é composta pelas bibliotecas España (referência à colaboração da coroa espanhola na construção do edifício) - Santo Domingo; Léon de Grieff - La Ladera; Tomás Carrasquilla - La Quintana; Presbítero Jorge Luis Arroyave - San Javier; Fernando Botero - San Cristóbal; José Horacio Betancur - San Antonio de Prado; Manuel Mejía Vallejo - Guayabal; Gabriel García Marquez - Doce de Octubre; e biblioteca Belén (doação do governo do Japão, através da Universidade de Tóquio). Oferece livros, acesso à internet, oficinas, eventos culturais, salas multimídia e espaços para convivência. Funciona como um centro comunitário, promovendo o encontro entre pessoas, o aprendizado e o uso democrático do espaço público.

e) Parque Explora

No contexto da requalificação urbana da zona norte de Medellín, as principais intervenções no entorno do Parque Explora foram concebidas como parte de uma estratégia integrada de revitalização do tecido urbano, mobilidade e acesso a equipamentos culturais.

Destacam-se a reestruturação do sistema viário, com melhorias nas vias de acesso e articulação com o sistema de transporte integrado, incluindo a conexão direta ao Metrô de Medellín (Estação Universidad) e ao Metrocable. Também foram implantados e revitalizados espaços públicos interligados, como o Parque de los Deseos e a praça frontal ao Planetário, além da ampliação de área imediatas com instalação de mobiliário urbano qualificado e criação de zonas de convivência.

A infraestrutura urbana básica foi modernizada com pavimentação, drenagem, iluminação pública eficiente, calçadas acessíveis e paisagismo funcional. Destaca-se ainda a integração física e funcional entre o Parque Explora, o Planetário, o Jardim Botânico, o Parque Norte e a Casa de la Música, formando um verdadeiro corredor de conhecimento, lazer e educação ambiental.

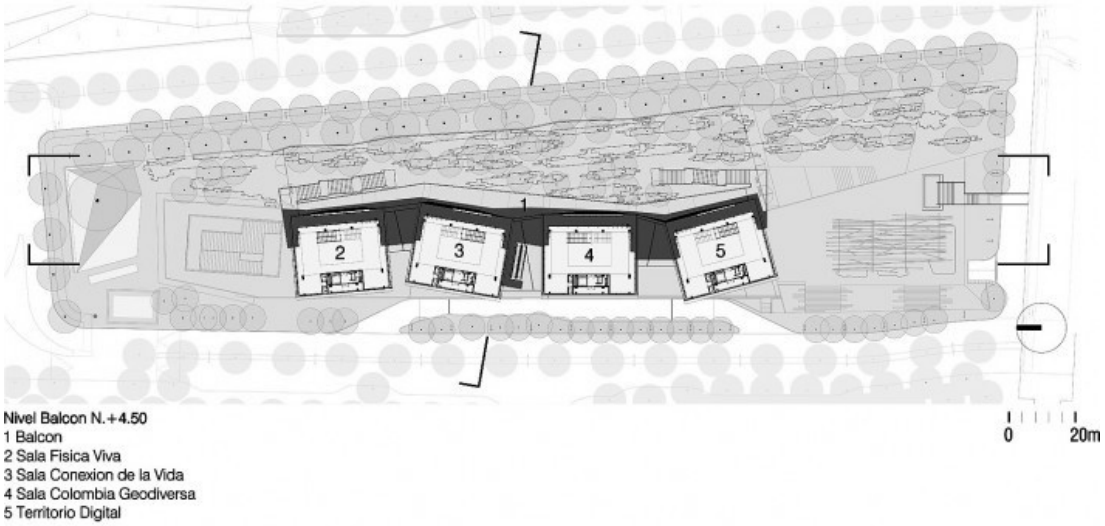
A requalificação ambiental incluiu a criação de novas áreas verdes e espaços coletivos, complementada pela implantação de sinalização e circuitos educativos, estabelecendo rotas temáticas com suporte informativo e visual unificado para orientar visitantes.

Figura 38– Projeto Parque Explora.



Fonte: site www.vitruvius.com.br

Figura 39– Projeto Parque Explora.



Fonte: site www.vitruvius.com.br

Figura 40– Projeto Parque Explora.



Fonte: site www.parqueexplora.org

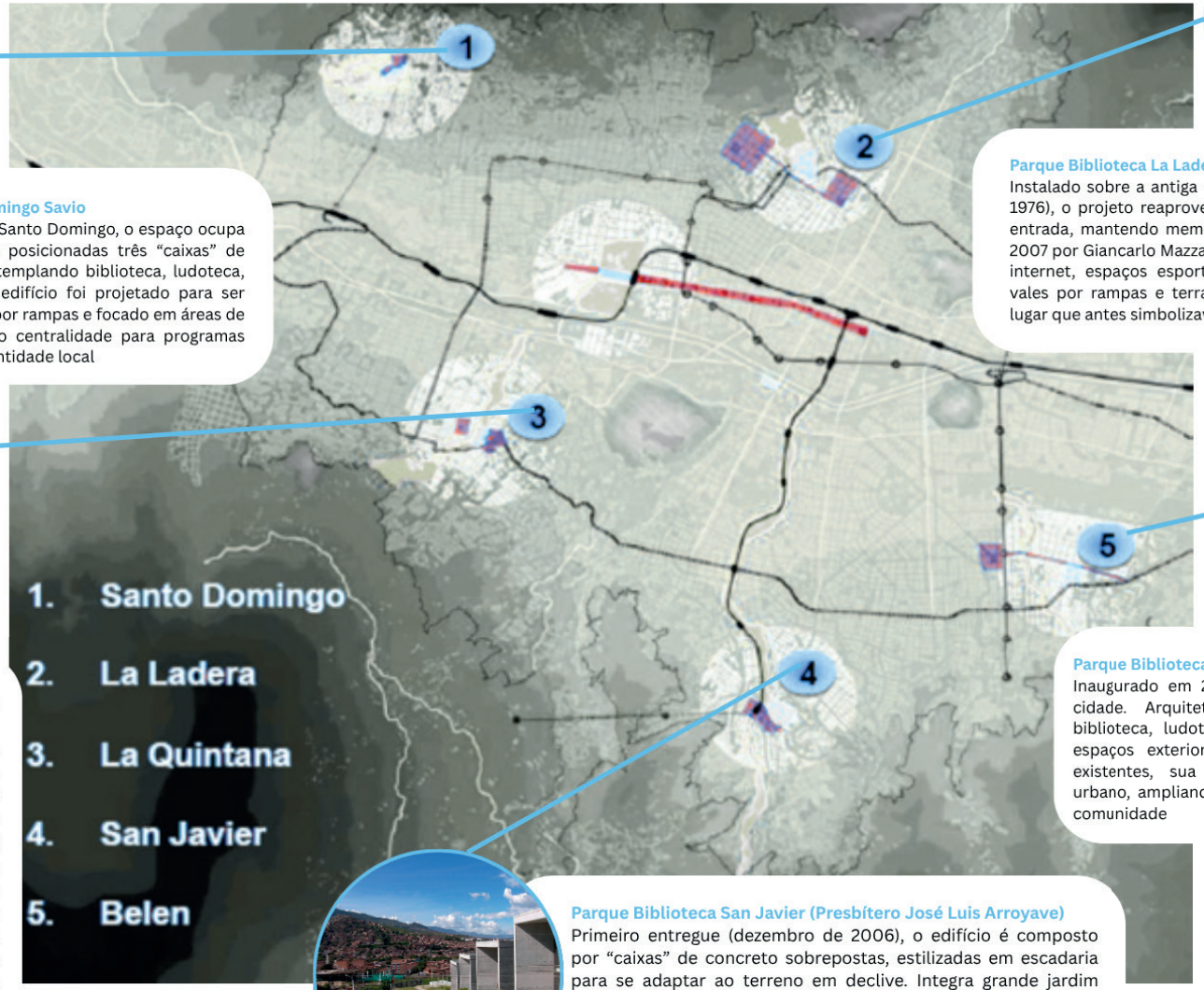
PARQUES BIBLIOTECA DE MEDELLIN



Parque Biblioteca España – Santo Domingo Savio
Construído em 2007 no alto do cerro Santo Domingo, o espaço ocupa uma plataforma pública onde estão posicionadas três "caixas" de concreto integradas ao entorno, contemplando biblioteca, ludoteca, auditório e salas de informática. O edifício foi projetado para ser marco urbano, com acesso facilitado por rampas e focado em áreas de convivência comunitária. Serve como centralidade para programas culturais e educativos, reforçando identidade local



Parque Biblioteca La Quintana (Tomás Carrasquilla)
Inaugurado em 2007, está implantado em terreno inclinado, através de blocos escalonados de concreto separados por pátios internos que garantem luz natural. Percursos, jardins e rampas conectam o interior ao bairro, reforçando a integração urbana. Destina-se a atividades educacionais, culturais e recreativas para a comunidade local .





Parque Biblioteca La Ladera (León de Greiff)
Instalado sobre a antiga Cárcel La Ladera (funcionou entre 1923–1976), o projeto reaproveita elementos históricos como arcos de entrada, mantendo memória física e simbólica. Desenvolvido em 2007 por Giancarlo Mazzanti, combina auditório, ludoteca, salas de internet, espaços esportivos e mirantes, conectando morros e vales por rampas e terraços — promovendo liberdade social no lugar que antes simbolizava confinamento



Parque Biblioteca Belén
Inaugurado em 2007, situa-se em área consolidada da cidade. Arquitetonicamente contemporâneo, oferece biblioteca, ludoteca, salas de informática, auditório e espaços exteriores. Embora não reaproveite edifícios existentes, sua implantação requalificou o entorno urbano, ampliando acesso cultural e educacional para a comunidade

Parque Biblioteca San Javier (Presbítero José Luis Arroyave)
Primeiro entregue (dezembro de 2006), o edifício é composto por "caixas" de concreto sobrepostas, estilizadas em escadaria para se adaptar ao terreno em declive. Integra grande jardim urbano que se conecta com a estação de metrô San Javier, fluindo do espaço interior para calçadas externas. Destinado a promover convivência, leitura e coesão social em área antes fragmentada .

Figura 41– Análise do projeto Parques Biblioteca, Medellin.
Fonte: Autores.

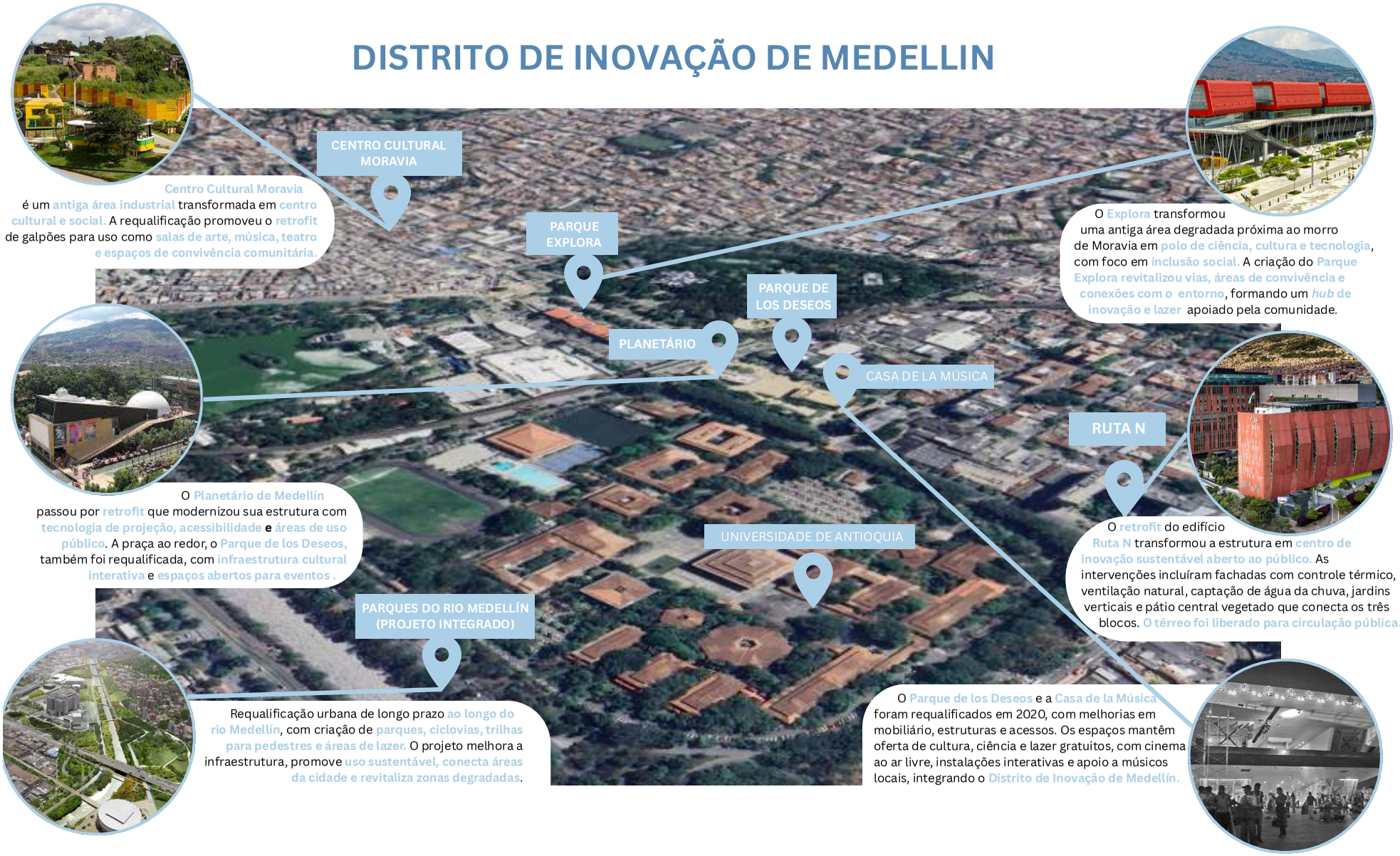


Figura 42– Análise do projeto Distrito de Inovação, Medellin.
Fonte: Autores.

Bogotá, Colômbia

Os Distritos Criativos são territórios estratégicos de concentração de atividades econômicas ligadas à cultura e à criatividade, voltados a impulsionar transformações sociais, econômicas e territoriais por meio do arte, cultura, empreendedorismo criativo e inovação. Segundo a Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD), a Colômbia possui 42 Distritos Criativos, sendo 12 oficialmente reconhecidos em Bogotá, o que representa cerca de 29% do total nacional (SECRETARÍA DISTRITAL DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE – SCRD, 2021).

A base legal é o Decreto Distrital nº 280 de 20201, que reconhece juridicamente e delimita 12 Distritos Criativos ou Áreas de Desenvolvimento Naranja (ADN) na capital. Estes espaços foram definidos como espontâneos, de origem natural, com vocação cultural consolidada; ou induzidos, cujo desenvolvimento é impulsionado por políticas públicas Decreto Distrital 280 de Áreas de Desenvolvimento Laranja na cidade. Os 12 Distritos Criativos são:

Áreas de Desenvolvimento Naranja Espontâneas:

- Centro (Candelaria - Santa Fe)
- Distrito Criativo Chapinero
- Distrito Criativo da 85
- Distrito Criativo La Playa
- Distrito Criativo San Felipe
- Distrito Criativo Teusaquillo
- Distrito Criativo Usaquén
- Distrito Criativo Parque de La 93
- Distrito Criativo Centro Internacional
- Distrito Barrios Unidos

Áreas de Desenvolvimento Naranja Induzidas:

- Bronx Distrito Creativo
- Distrito Criativo Fontibón

Em 2022, o Decreto Distrital 103/2022 institui o Distrito Criativo CTI (Ciência, Tecnologia&Inovação), que foi incluído na Tabela 1 (p.4). Contudo, encontramos um ouro Decreto Distrital, sem número2 que altera o texto Decreto 280/2020 e do Decreto 103/2022,principalmente nos seguintes termos:

- Suprime a expressão “Áreas de Desenvolvimento Naranja” do Decreto 280/2020, adotando oficialmente a designação “Distritos Criativos”;

- Ajusta limites cartográficos de distritos como Centro Histórico (Candelaria-Santa Fe), Diverso La Playa e Teusaquillo, com base em análises de mapas de intensidade de atividades criativas;

- Incorpora formalmente no Decreto áreas já previstas no POT Bogotá (Decreto 555/2021), como El Campín, ZIBO (Zona Industrial), La Castellana, e uma extensão anexa ao Distrito CTI;

- Determina que a Secretaria de Planeación altere os dados geográficos no sistema oficial (Base de Datos Geográfica Corporativa), garantindo que os novos limites sejam refletidos nos mapas do POT Bogotá;

- Alinha usos e limitações urbanísticas dos Distritos Criativos com os instrumentos do POT (Decreto 555/2021), incluindo requisitos de mitigação em Bens de Interesse Cultural sujeitos a PEMP;

- Estabelece que o novo Decreto entrará em vigor imediatamente após sua publicação, e revogará expressamente o Decreto 280/2020 e o Decreto 103/2022.

Esses ajustes põem o regime dos Distritos Criativos em sinergia plena com o POT Bogotá e implementam uma visão mais técnica e territorialmente informada sobre a dinâmica criativa da cidade. A gestão é predominantemente compartilhada entre as Alcaldías locais e a Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD), com participação ativa das comunidades locais e organizações culturais. Essa governança integrada é fundamental para enfrentar desafios sociais e garantir a sustentabilidade dos distritos. Destaca-se o Bronx Distrito Creativo, um dos pioneiros, focado em artes urbanas, que sofreu impactos negativos recentes devido a operações de despejo e fechamento parcial de espaços, afetando artistas e coletivos locais. Em outros distritos, como Teusaquillo e Kennedy, o reconhecimento foi pautado nos patrimônios culturais e diversidade social.

Bronx Distrito Creativo

Histórico

Este distrito criativo tem sua inauguração datada em 2018, no centro da cidade de Bogotá, na Colômbia. A área ocupada pelo Distrito Criativo era antes um ponto de distribuição de drogas de Bogotá e com a organização do Distrito, visou-se transformar este território altamente degradado e deteriorado em um motor de desenvolvimento, que busca coesão social, reconstrução do tecido social, transformação urbana, empreendedorismo e compromisso com setores produtivos de alto crescimento (Cideu, 2020). Portanto, o Bronx Distrito Creativo é uma aposta de ser um símbolo de cidade solidária e um polo de desenvolvimento econômico, social e cultural (BDC, 2021).

A missão do Bronx Distrito Creativo baseia-se em ser um espaço de desenvolvimento de iniciativas produtivas, propício ao nascimento de dinâmicas de consumo, e um ambiente cultural de inclusão e harmonia com o meio ambiente, através do apoio a empresários e empresas do setor criativo e cultural (BDC, 2021).

Diante disso, de acordo com Cideu (2021), as contribuições estratégicas deste Distrito Criativo se baseiam em quatro aspectos principais, que são:

- Gerar oportunidades para a reativação produtiva e sustentabilidade dos processos associados à economia criativa e cultural;
- Contribuir para a recuperação e revitalização do patrimônio tangível e imaterial do meio ambiente;
- Apoiar o ecossistema cultural e criativo, em inovação, trabalho colaborativo e empreendedorismo;
- Promover a inclusão social, fortalecer o tecido social e a convivência, gerando oportunidades para comunidades vulneráveis que estão localizadas em seu ambiente.

Governança

A criação do Bronx Distrito Creativo foi liderada pelo Prefeito de Bogotá e pela Fundação Gilberto Alzate Avendaño, com o objetivo de tornar o local um polo de desenvolvimento econômico, social e cultural e um epicentro do diálogo do conhecimento pautado em convivência, inovação, empreendedorismo, cultura cidadã e desenvolvimento sustentável (Fuga, 2022).

Localizado em Los Mártires, entre a Avenida Caracas e as ruas 10 e 9, o BDC (Bronx Distrito Creativo) faz parte do Plano de Renovação Urbana Parcial de Voto Nacional e La Estanzuela , respaldado pelos Decretos 145 de 2013, 329 de 2016 e 529 de 2017, que estabelecem disposições para a revitalização dos bairros de Voto Nacional e La Estanzuela. Este marco regulatório estabelece as condições para o desenvolvimento de ações de planejamento urbano e a recuperação de direitos, promovendo assim a revitalização deste entorno (BDC, 2021).

Para redefinir e transformar esta área, o projeto foi formulado e estruturado por meio de um processo coletivo e participativo. Centenas de atividades já foram realizadas lá, incluindo oficinas de treinamento, visitas à comunidade, espaços de concretização, concertos e exposições. Uma dessas iniciativas é o Colaboro de Criação e Memória La Esquina Redonda, que há quatro anos realiza trabalho de campo e pesquisa com diversos atores locais e moradores das cidades de Los Mártires e Santa Fé para reconstruir a memória da região. Isso permitiu o resgate de narrativas locais, a identificação de patrimônios vivos esquecidos e o reconhecimento da história desta parte do centro da cidade (BDC, 2021).

Setores Criativos Incentivados

O Bronx Distrito Creativo visou, gerar oportunidades para a reativação produtiva e a sustentabilidade dos processos associados à economia criativa e cultural e apoiar o ecossistema de inovação no que concerne à inovação, ao trabalho colaborativo e ao empreendedorismo (Cideu, 2022). À vista disso, tem o intuito de ser um espaço dedicado ao desenvolvimento da criatividade e da inovação, à troca de conhecimentos e ao empreendedorismo associado ao potencial cultural e criativo do centro da cidade, fatores que desencadeiam o crescimento da economia (BDC, 2022). A Fundação FUGA registrou que, desde 2018, o Bronx tem sido palco de uma ampla variedade de eventos: concertos, desfiles de moda, danças e feiras de empreendedorismo, além de eventos emblemáticos como o Festival Petronio Álvarez, "Salsa al Parque", Festival Centro, espetáculos de dança imersiva, festas eletrônicas como Monumentum e Rap Filarmónico, entre outros.

Figura 43 - Evento cultural Festival Petronio Álvarez realizado em La Milla, Distrito Creativo Bronx, Bogotá.



Fonte: HJCK (2023).

Programas de Habitação para Novos Usuários

O Distrito não possui programas habitacionais específicos, A ocupação adaptativa de imóveis públicos e privados é feita por coletivos e produtores culturais, sem subsídios diretos de moradia. Apresenta uma localização estratégica e a infraestrutura de transporte coletivo (TransMilenio, SITP), ciclovias e mobilidade ativa. No entanto, a revitalização também resultou em impactos como o aumento dos preços imobiliários, a expulsão de moradores de baixa renda e a alteração do tecido social original gerando um processo de gentrificação.

Beneficiários

Os principais beneficiários deste distrito criativo são os atores do ecossistema cultural e criativo dos três bairros do centro de Bogotá (Candelária, Santa Fé e Mártires) e seus mais de duzentos mil habitantes, da mesma forma que gera impacto em uma população flutuante de mais de dois milhões de pessoas (Cideu, 2022).

Soluções urbanísticas relevantes/Projetos antes e depois/Programa de Necessidades

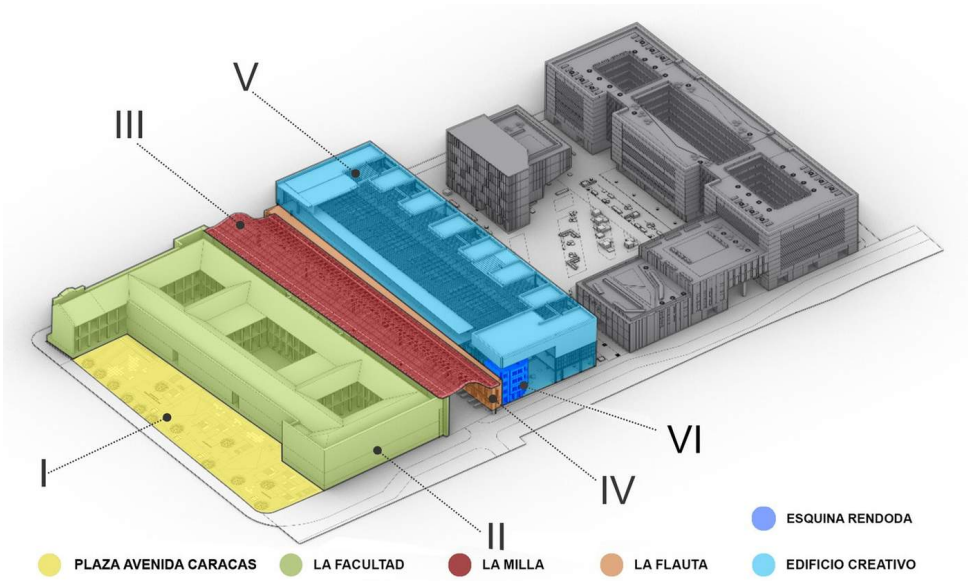
O BDC é composto por dois módulos. O Módulo Criativo I inclui o reforço estrutural e a reforma da antiga Faculdade de Medicina da Universidade Nacional e do edifício La Flauta, dois bens culturais (BIC) construídos no estilo acadêmico neoclássico e republicano do início do século XX.

Essas intervenções proporcionarão novas funcionalidades, garantindo sua perenidade e o usufruto pela comunidade e pelos visitantes. O espaço público conhecido como La Milla, um trecho de pedestres deste corredor patrimonial, também será reformado e transformado em um espaço cultural aberto à cidade.

No Módulo Criativo II, um novo edifício será construído em um terreno de mais de 4.950 metros quadrados, que foi liberado pela demolição de vários edifícios na área do famoso Bronx L.

Esses módulos estão conectados à La Esquina Redonda, o único edifício que permaneceu de pé após a intervenção. Este espaço será um espaço colaborativo, participativo e inclusivo para a criação, onde os moradores locais deixarão sua marca desenvolvendo suas próprias experiências de criação cultural.

Figura 44– Mapa ilustrativo dos módulos previstos para intervenção do Distrito Criativo do Bronx.



Fonte: Archdaily.

i. A praça situada na Avenida Caracas, atualmente utilizada como estacionamento do Batalhão de Recrutamento correspondeu originalmente ao átrio de entrada da Faculdade de Medicina. A intervenção propõe a criação de um espaço público de menor escala com múltiplas funções. Primeiramente, a praça funcionará como extensão sul da Plaza de los Mártires, facilitando o acesso de pedestres ao edifício. Em segundo lugar, retomará a função de átrio de conexão às cinco entradas principais do prédio do Batalhão. A Leste, a praça será integrada à plataforma da Avenida Caracas, conectando o Distrito Criativo à linha do Metrô. O projeto inclui a instalação de árvores, topografia modificada e quiosques de alimentação, configurando um espaço público permanente.

Figura 45– Comparativo da Praça da Avenida Caracas: estado anterior ao início das obras e renderização da proposta de requalificação.



Fonte: site bronxdistritocreativo.gov.co, adaptado.

ii. O edifício atual do Batalhão de Recrutamento possui a classificação de Sítio de Interesse Cultural Nacional, o que restringe as intervenções possíveis às características originais da edificação. Uma avaliação patrimonial está em curso, e está previsto o reforço estrutural do edifício. O projeto inclui a remoção de elementos arquitetônicos acrescentados posteriormente à construção inicial, como paredes. Está prevista a incorporação de conexões verticais e rotas de evacuação necessárias para o funcionamento do prédio, atendendo às normas atuais de acessibilidade universal e segurança. Os três pátios do edifício serão reformados e receberão coberturas retráteis transparentes, que poderão ser abertas ou fechadas conforme as condições climáticas, o uso e o horário. A organização dos espaços comerciais e gastronômicos será realizada por meio da divisão dos ambientes em "Distritos", cada um dedicado a um segmento específico, como "Distrito das Joias" e "Distrito dos Brinquedos". Restaurantes, cafés e áreas de serviço serão instalados no subsolo, na área residencial ao sul, próximo à 9ª Avenida. A definição final dos usos e suas localizações está sujeita à aprovação da construtora.

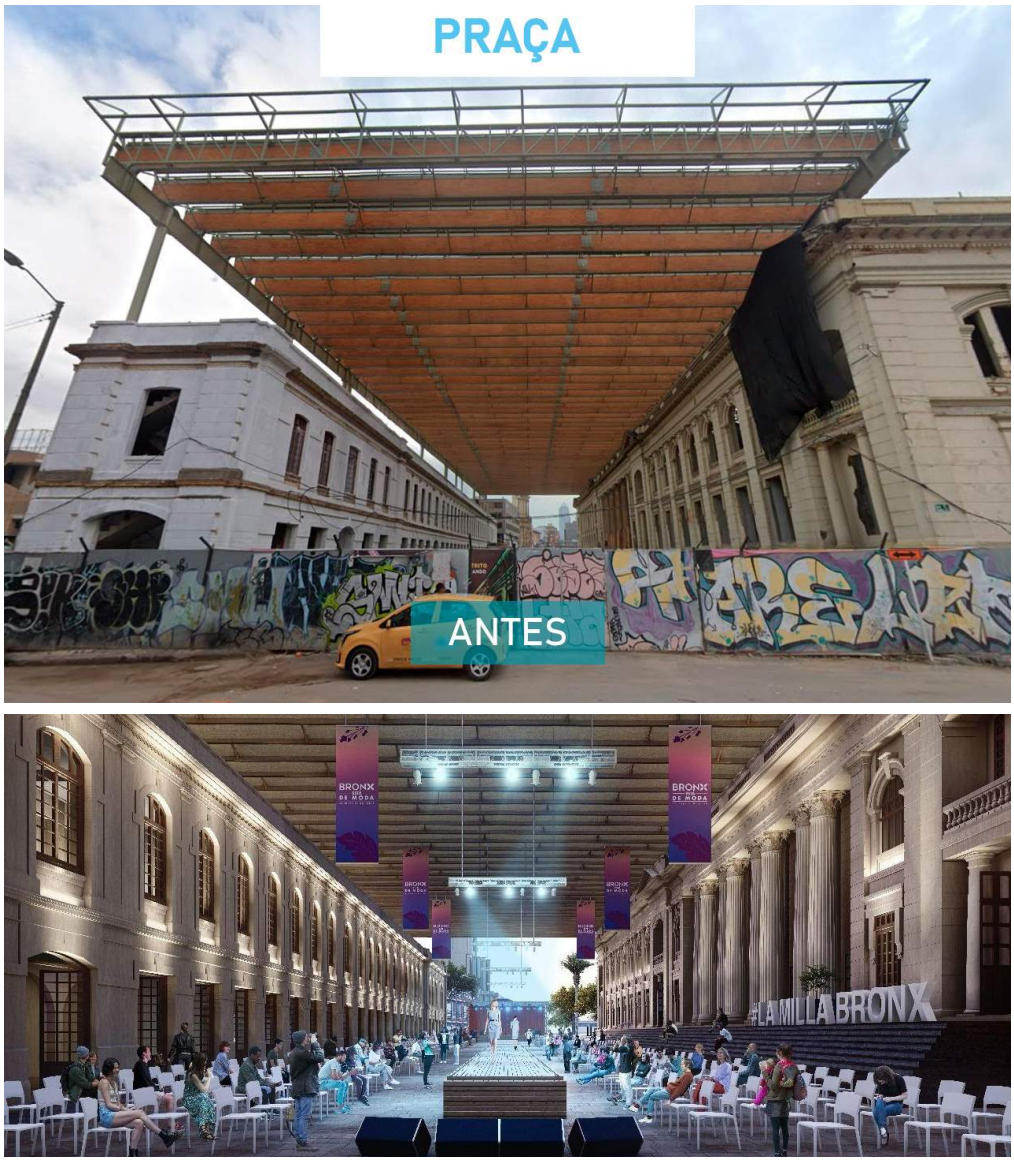
Figura 46– Comparativo da La Faculdad: estado anterior ao início das obras e renderização da proposta de requalificação.



Fonte: site bronxdistritocreativo.gov.co, adaptado.

iii. La Milla é um corredor peatonal localizado entre os edifícios históricos La Facultad e La Flauta, no Distrito Criativo Bronx, em Bogotá. O espaço está sendo transformado em uma praça coberta que conecta esses dois bens de interesse cultural. A cobertura da via é composta por vigas híbridas de madeira laminada, metal e vidro, formando a primeira rua coberta da cidade, com capacidade para receber até quatro mil pessoas. O projeto visa criar um ambiente destinado a atividades culturais, como exposições, concertos e eventos. Além disso, a intervenção integra elementos de paisagismo e infraestrutura para garantir acessibilidade e conforto, configurando-se como um eixo de convivência e expressão artística dentro do Distrito Criativo, o espaço ainda está em processo de reforma. Desde 2018, o espaço La Milla, localizado no Distrito Criativo Bronx em Bogotá, tem sido utilizado de forma contínua com apresentações musicais, desfiles e arte urbana durante a execução das obras de reforma.

Figura 47– Comparativo da La Milla: estado anterior ao início das obras e renderização da proposta de requalificação.



Fonte: site bronxdistritocreativo.gov.co, adaptado.

iv. O edifício conhecido como La Flauta, também referido como O Necrotério, foi sede do Museu Geológico Nacional e do Serviço Geológico Colombiano. Sua tipologia, caracterizada por dois pavimentos, comprimento de cento e vinte metros e largura entre quatro e seis metros, evidencia sua dependência técnica e funcional em relação ao Edifício Criativo. No projeto, prevê-se a remoção dos peitoris das janelas do primeiro andar para permitir seu uso como varanda compartilhada pelos espaços comerciais. Além disso, o mezanino será perfurado para criar pé-direito duplo, conforme um conceito técnico, e adaptado para funcionar como varanda do Edifício Criativo com vista para La Milla.

Figura 48– Comparativo da La Flauta: estado anterior ao início das obras e renderização da proposta de requalificação.



Fonte: site bronxdistritocreativo.gov.co, adaptado.

v. Edifício Criativo: O Edifício Criativo tem caráter industrial é caracterizado por um mercado. Esta nova instalação é construída sobre os antigos edifícios na zona leste do antigo Bronx e será anexada a La Flauta e a um edifício existente, que é parcialmente preservado como Casa/Museu e se chama Esquina Redonda.

Figura 49– Renderização da proposta de requalificação do Edifício Criativo e Esquina Redonda.



Fonte: Archdaily (2019).

As intervenções urbanas, como revitalização de espaços públicos, preservação do patrimônio e sinalização cultural, são evidentes. Entretanto, casos como os despejos no Bronx Distrito Creativo apontam desafios relacionados à gentrificação, situação pertinente ao Setor Comercial Sul. O diálogo entre poder público, artistas e comunidades tem se mostrado essencial para mitigar esses impactos. Ressaltamos a metodologia de análise, apresentada anteriormente, e a limitação da pesquisa, à distância.

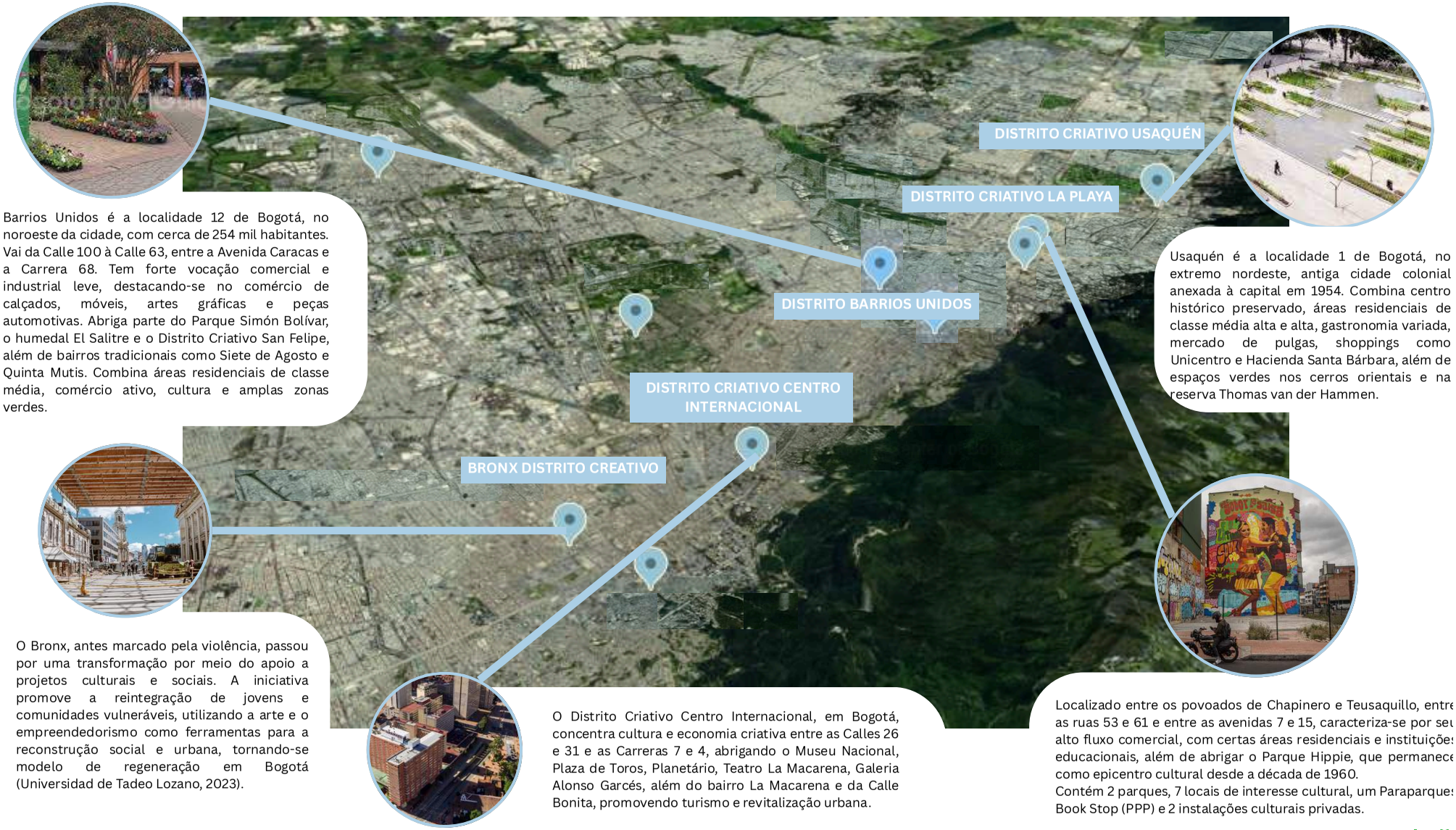
Quadro 14 – Fichamento – Estudos de caso.

Aspectos	Centro (Candelaria-Santafé)	Chapinero	La 85	La Playa	San Felipe	Calle 80	Bronx	Candelaria Real	Parkway	Usaquén	Fontibón	Ciudad Salitre	Kennedy	Cti
1. Histórico do Cluster	Centro histórico, arquitetura colonial, sede governo nacional, monumento	Zona comércio e financeira, arquitetura inglesa anos 20-30	Bairro moderno, Zona Rosa dos anos 90-2000, comércio gourmet	Epicentro contracultura desde anos 60, comércio alternativo	Bairro industrial convertido em polo de arte contemporâne a	Corredor logístico-industrial em transformação	Antigo "Bronx" vulnerável, foco regeneração criativa	Subzona patrimonial, casas coloniais restauradas	Bairro modernista, boulevard arborizado, tradição cultural	Centro histórico colonial, feiras artesanais, polo turístico	Bairro industrial-logístico, economia criativa ee-coworkings	Bairro plnejado, proximidade aeroportos, centros eventos	Subúrbio popular, tradição musical e dança urbana	Área de inovação, startups, cluster TIC, parque tecnológico
2. Governança	Decreto 280/2020, gerido pela SDCRD e plano especial	Gestão via SDCRD, participação Secretaria Planeación local	Rede Distrital de Governança Cultural	Forte articulação no eixo cultural Rede Distrital	Decreto 280/2020, gestores locais de galerias e ateliês	Parceria público-privada para revitalização	Gerido por FUGA	Gestão SDCRD + associações locais	Articulação com coletivos culturais e universidades	Decreto 280/2020, apoio do IDARTES	Participação redes logísticas e SDCRD	Suporte Câmara de Comércio	Base comunitária + SDCRD	Parcerias público-privadas, hubs tecnológicos
3. Setores Criativo Incentivados	Museus, bibliotecas, galeria, turismo cultural, artes visuais	Gastronomia, cafés, bares, artes ao vivo, design, moda	Eventos culturais, gastronomia, moda, hotelaria, vida noturna	Música, arte de rua, cafés, gastronomia alternativa	Artes visuais, design, galerias independentes	Moda, design de interiores, gastronomia temática	Artes urbanas, audiovisual, música, economia social	Artesanato, turismo cultural, comércio criativo local	Teatro, música ao vivo, gastronomia alternativa	Gastronomia, feiras de design, música ao vivo	Audiovisual, design industrial, cultura colaborativa	Eventos, exposições, turismo corporativo	Dança, hip hop, música popular, economia solidária	TIC, bioeconomia, inovação digital
4. Programas Habitacionais	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Habitação interesse prioritário no Plano Bronx Creativo	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada
5. Programas de Inclusão Social	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Projetos comunitários de inclusão artística local	Informação não encontrada	Reintegração população vulnerável, capacitação, economia solidária	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Empreendedor es locais, feirantes, artistas regionais	Projetos de reinserção laboral e coworkings populares	Informação não encontrada	Oficinas formação comunitária, coletivos juvenis	Informação não encontrada
6. Mobilidade	Área central bem servida de transporte público, fluvial, ciclorrutas	Boa conexão via SITP, ciclovias em Chapinero	Similar a Chapinero, foco em acessibilidade turística	Ciclofaixas, integração pedonal/ comercial	Bem conectado a vias arteriais e ciclovias	Via principal Calle 80, terminal e Trans-Milenio próximo	Integrado a SITP, melhorias viárias planejadas	A confirmar	Bairro com ciclovias e ruas tranquilas para pedestres	Fácil acesso por Trans-Milenio, terminais modais	Terminal aéreo e terrestre, corredores logísticos	Próximo a vias arteriais e ciclovias	Rede de ciclovias e transporte de massa	Próximo a corredores BRT, fácil acesso de startups

Aspectos	Centro (Candelaria-Santafé)	Chapinero	La 85	La Playa	San Felipe	Calle 80	Bronx	Candelaria Real	Parkway	Usaquén	Fontibón	Ciudad Salitre	Kennedy	Cti
7. Incentivos Fiscais	Incentivos tributários nacionais e distritais via decreto	Mesmo modelo de incentivos culturais	Igual	Igual	Lei Lleras e decreto distrital	Igual	Incentivos para startups culturais	Igual	Igual	Lei Lleras e Decreto 280/2020	Igual	Igual	Igual	Benefícios para inovação e parques tecnológicos
8. Formação e Educação	Bibliotecas, universidades públicas e privadas	Centros formação cultural, educação informal	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Formação livre em ateliês e workshops	Informação não encontrada	Parcerias com universidades e escolas técnicas	Oficinas artesanais e capacitação informal	Cursos livres, teatros-escola	Parcerias com colégios e centros culturais	Informação não encontrada	Informação não encontrada	Casas de cultura e escolas livres	Centros inovação, incubadoras de startups
9. Públicos Beneficiados	Turistas, moradores, artesãos	Comerciante s, público jovem	Turistas, classe média alta	Jovens, artistas, público alternativo	Artistas, galeristas, comunidade local	Indústrias culturais, público empresarial	População vulnerável, artistas, jovens	Artesãos, turistas	Jovens, universitários	Turistas, moradores, artesãos	Pequenos empresários, logísticos, designers	Turistas de negócios, expositores	Jovens, dançarinos, coletivos locais	Startups, universidades, investidores
10.Intervenções Urbanas	Recuperação praças, museus, vias históricas	Melhoria espaços públicos, incentivo ao comércio local	Requalificação urbana, sinalização turística	Espaços culturais abertos, murais, praças	Revitalização galpões e ateliês	Remodelação de corredores culturais	Regeneração urbana, habitação social	Restauração de casas coloniais, feiras artesanais	Espaços culturais e educacionais	Recuperação praças, feiras permanentes	Readequação galpões e vias	Melhorias viárias, sinalização turística	Espaços culturais abertos	Construção HUBs, espaços *cowork*

Fonte: Autores

DISTRITOS CRIATIVOS - BOGOTÁ



Barrios Unidos é a localidade 12 de Bogotá, no noroeste da cidade, com cerca de 254 mil habitantes. Vai da Calle 100 à Calle 63, entre a Avenida Caracas e a Carrera 68. Tem forte vocação comercial e industrial leve, destacando-se no comércio de calçados, móveis, artes gráficas e peças automotivas. Abriga parte do Parque Simón Bolívar, o humedal El Salitre e o Distrito Criativo San Felipe, além de bairros tradicionais como Siete de Agosto e Quinta Mutis. Combina áreas residenciais de classe média, comércio ativo, cultura e amplas zonas verdes.

Usaquén é a localidade 1 de Bogotá, no extremo nordeste, antiga cidade colonial anexada à capital em 1954. Combina centro histórico preservado, áreas residenciais de classe média alta e alta, gastronomia variada, mercado de pulgas, shoppings como Unicentro e Hacienda Santa Bárbara, além de espaços verdes nos cerros orientais e na reserva Thomas van der Hammen.

O Bronx, antes marcado pela violência, passou por uma transformação por meio do apoio a projetos culturais e sociais. A iniciativa promove a reintegração de jovens e comunidades vulneráveis, utilizando a arte e o empreendedorismo como ferramentas para a reconstrução social e urbana, tornando-se modelo de regeneração em Bogotá (Universidad de Tadeo Lozano, 2023).

O Distrito Criativo Centro Internacional, em Bogotá, concentra cultura e economia criativa entre as Calles 26 e 31 e as Carreras 7 e 4, abrigando o Museu Nacional, Plaza de Toros, Planetário, Teatro La Macarena, Galeria Alonso Garcés, além do bairro La Macarena e da Calle Bonita, promovendo turismo e revitalização urbana.

Localizado entre os povoados de Chapinero e Teusaquillo, entre as ruas 53 e 61 e entre as avenidas 7 e 15, caracteriza-se por seu alto fluxo comercial, com certas áreas residenciais e instituições educacionais, além de abrigar o Parque Hippie, que permanece como epicentro cultural desde a década de 1960.
Contém 2 parques, 7 locais de interesse cultural, um Paraparques Book Stop (PPP) e 2 instalações culturais privadas.

Figura 50– Análise do projeto Distritos Criativos, Bogotá.
Fonte: Autores.

DISTRITOS CRIATIVOS - BOGOTÁ



Em Fontibón, a revitalização está centrada no fortalecimento do patrimônio histórico e na dinamização econômica por meio da cultura. A região investe em eventos locais, pequenas empresas culturais e projetos que buscam integrar tradição e inovação para melhorar a qualidade de vida da população (Ministerio de Cultura de Colombia, 2022).



Teusaquillo se destaca como um polo de inovação cultural em Bogotá, reunindo centros de arte, tecnologia e educação. A revitalização da região inclui a criação de espaços colaborativos , abriga quase 400 empresas, incluindo restaurantes, galerias, livrarias, cervejarias e muito mais. , impulsionando a economia local com ênfase na inclusão social (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020).



Centro Histórico de Bogotá, abrangendo os bairros de La Candelaria e Santa Fe, tem sido foco de iniciativas de revitalização urbana para consolidar um distrito criativo que potencialize o patrimônio cultural e econômico local. Segundo o Plano de Desenvolvimento Distrital de Bogotá (2020-2024), a estratégia busca fortalecer os espaços públicos, promover a economia criativa e apoiar artistas e empreendedores culturais, visando a regeneração socioeconômica da região.





Localizado na localidade de Chapinero, entre a Rua 92 (excluindo os imóveis de frente para a Rua 92) e a Rua 98, desenvolve uma grande variedade de atividades econômicas relacionadas a bares, restaurantes, cafés, sorveterias, instituições financeiras, saúde, moda e estacionamento, entre outros.
Tem sido palco de eventos culturais e recreativos ao ar livre, combinando diversas áreas artísticas, como música, artes cênicas, artes visuais e design.



Estende-se da Rua 72 à Rua 67, entre as Avenidas 4 e 14, e da Rua 67 à Rua 63, entre as Avenidas 13 e 14. É uma importante área comercial, sede das principais instituições financeiras de Bogotá, e inclui a Zona G, conhecida por restaurantes, cafés, bares e espaços para apresentações artísticas ao vivo, além do bairro Quinta Camacho, de arquitetura inglesa preservada. Conta ainda com sete parques, 21 locais de interesse cultural e 14 instalações culturais privadas.



Está localizado no bairro Barrios Unidos, entre as ruas 68 e 80 e as avenidas 20 e 30. É uma área tradicional que ainda preserva as fachadas das casas construídas na década de 1930. Suas atividades comerciais estão principalmente relacionadas às artes e à educação.
Este Distrito Criativo conta com 5 parques, 4 locais culturais, um Paraparques Book Stop (PPP) próximo e 4 instalações culturais privadas.

Figura 51– Análise do projeto Distritos Criativos, Bogotá.
Fonte: Autores.

Roma, Itália

Histórico

Roma é um tradicional centro de expressão cultural e artística, e possui um legado milenar nas artes, arquitetura, literatura e cinema. No século XX, consolidou-se como polo cinematográfico com os Estúdios Cinecittà, inaugurados em 1937. Cinecittà ganhou projeção internacional ao sediar produções como "Ben-Hur", "Cleópatra" e vários filmes de Federico Fellini, tornando-se um dos centros mais influentes da indústria cinematográfica europeia e mundial. Os Estúdios Cinecittà impulsionam o emprego, a inovação tecnológica, a preservação cultural e a atração de talentos e investimentos, sendo um grande impulsor da economia criativa na Itália.

A partir dos anos 1990, com a desindustrialização e a crise urbana, surgiram polos de economia criativa em bairros como Trastevere, San Lorenzo, Ostiense, Testaccio, Pigneto, Garbatella e Quadraro. Esses territórios passaram a abrigar hubs, coletivos, ateliês, startups e projetos de inovação social, impulsionando a transição de Roma para uma cidade mais criativa e tecnologicamente integrada. Locais como o Impact Hub Roma promovem o coworking e o desenvolvimento de negócios com impacto social, enquanto o Technotown atua como um espaço de educação e inovação, especialmente para jovens. Outros centros, como o The Hub Zest, fortalecem a rede de startups e profissionais criativos.

Em 2015, Roma foi reconhecida como Cidade Criativa do Cinema pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), integrando uma rede global de cidades que promovem a criatividade como motor estratégico para o desenvolvimento urbano sustentável.

Segundo o estudo Italia Creativa – Il secondo Studio sull'Industria della Cultura e della Creatività, realizado pela EY (Ernst & Young) em parceria com a SIAE (Società Italiana degli Autori ed Editori) e o então Ministério dos Bens e Atividades Culturais e Turismo (MIBACT), em 2015 o setor criativo na Itália empregou mais de 1 milhão de pessoas — aproximadamente 4,6 % da força de trabalho nacional — sendo que 86 % desse total correspondia a atividades econômicas diretamente ligadas à indústria cultural e criativa. Isso representa cerca de 880.000 empregos diretos, posicionando a economia criativa como o terceiro maior setor em termos de ocupação no país, atrás apenas da construção e da restauração (EY, SIAE e MIBACT, 2017).

Governança

A governança é marcada por uma atuação articulada entre instituições nacionais e locais. O Ministério da Cultura (MiC) lidera ações internacionais, como a presidência do Grupo de Trabalho de Cultura do G20 — que trata de diversidade cultural, direitos autorais, economia criativa e desenvolvimento sustentável — e organizou a primeira reunião ministerial do grupo em Roma, em 2021. Nacionalmente, o MiC investe fortemente no setor por meio do Plano Nacional de Recuperação e Resiliência (PNRR), com mais de 1,1 bilhão de euros em subsídios

e 2,7 bilhões em empréstimos destinados à digitalização e à valorização do patrimônio cultural.

No nível local, a Roma Capitale atua por meio do Assessorato alla Cultura, Creatività e Promozione Artistica, promovendo políticas culturais e criativas com foco em inovação e inclusão. Destaca-se o Piano Strategico per il Tech Business Roma 2030, que visa tornar Roma um ecossistema internacional competitivo, com apoio a startups, universidades e infraestrutura tecnológica.

Programas de apoio incluem o Europa Criativa 2021–2027, com orçamento de 2,4 bilhões de euros, dividido em três vertentes: MEDIA (audiovisual), CULTURA (setores culturais em geral) e TRANSETTORIAL (temas comuns). O programa promove circulação de obras, inovação digital, novos modelos de negócio e mobilidade profissional. A vertente CULTURA apoia cooperação transnacional, desenvolvimento de público e capacitação. Iniciativas locais como Smart Citizen Wallet, City Data Platform, Roma Open Lab e Invest in Roma também integram a governança criativa da cidade, reforçando sua ambição de se consolidar como um hub global de inovação cultural e tecnológica.

Setores Criativos Incentivados

- Cinema;
- Arquitetura e Design;
- Artes cênicas;
- Artes visuais;
- Audiovisual;
- Moda;
- Música;
- Economia Maker;
- Games.

Os setores mais destacados e beneficiados incluem o audiovisual e cinema, que possui um dos incentivos fiscais mais robustos do país (Tax Credit Cinema). Porém os outros setores também são incentivados e crescem cada vez mais no país.

Programa de Habitações

Embora não haja programas habitacionais voltados especificamente para o setor criativo, existem iniciativas que podem beneficiar profissionais criativos, bem como o surgimento de modelos de residências artísticas, como a Real Academia de España em Roma, que convoca anualmente programas de residências artísticas e de pesquisa. As candidaturas são abertas a artistas e pesquisadores espanhóis, ibero-americanos e de países da União Europeia, abrangendo diversas modalidades.

Há também a Fondazione Pastificio Cerere localizada no bairro de San Lorenzo, em Roma, esta fundação oferece programas de residência voltados para jovens artistas e curadores. O projeto “6ARTISTA”, iniciado em 2009, é um programa de residências para jovens artistas italianos, com o apoio do Ministério da Cultura

e da SIAE (Sociedade Italiana de Autores e Editores). A edição 2025-2026, por exemplo, é organizada em colaboração com a RUFA – Rome University of Fine Arts. Essas iniciativas fornecem espaços de trabalho e desenvolvimento profissional, essenciais para a vitalidade do ecossistema criativo.

Também há iniciativas urbanas de revitalização e integração de habitações acessíveis e usos culturais. Em San Lorenzo e Ostiense, edifícios abandonados foram adaptados para fins culturais e produtivos, promovendo convivência entre residência, trabalho e cultura. Um exemplo é o reuso do antigo edifício do matadouro municipal (Ex Mattatoio), em Ostiense, que foi transformado na Città dell'Altra Economia, um polo de economia solidária e criativa que abriga feiras, exposições, eventos, espaços de coworking e iniciativas ligadas à sustentabilidade e à cultura alternativa.

Programas de Inclusão Social

Roma conta alguns programas de inclusão social, como o Roma Creativa 365, que é um programa de iniciativa da Roma Capitale (Prefeitura de Roma) para os anos de 2025-2026, com um orçamento de mais de €8,5 milhões. O objetivo principal é promover a cultura durante todo o ano, superando a sazonalidade dos eventos e descentralizando a oferta cultural para os bairros periféricos da cidade. Estruturado em três seções principais — "Roma tutto l'anno", "Le Forme del Contemporaneo" e "Lo Spettacolo dal Vivo fuori dal Centro" — a iniciativa abrange um amplo espectro de expressões culturais, desde espetáculos ao vivo e cinema até formação em arte contemporânea e projetos comunitários em áreas periféricas. (Comune Di Roma, 2025).

Há outros programas como o "Insieme Siamo Arte" (Juntos Somos Arte): Este é um projeto multidisciplinar da Città metropolitana di Roma Capitale, em sua segunda edição, que visa integrar aspectos culturais e sociais através de uma variedade de atividades, incluindo workshops, espetáculos, concertos, apresentações de livros e curtas-metragens. A iniciativa é uma colaboração entre a Città metropolitana di Roma Capitale e o ATCL Circuito Multidisciplinare del Lazio, com o apoio do Ministério da Cultura (MiC) e da Regione Lazio.

Acessibilidade/Mobilidade

A cidade de Roma, através de seus planos de mobilidade sustentável (PUMS) e por meio do Plano Nacional de Recuperação e Resiliência (PNRR), busca redefinir seus bairros para atender à heterogênea demanda de mobilidade, preservando suas riquezas naturais e culturais.

O cluster Cinecittà se beneficiou diretamente do Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) de Roma, que é um plano estratégico que desenvolve uma visão sistêmica da mobilidade urbana, com horizonte de curto, médio e longo prazos, e sua atuação baseia-se em três macro-objetivos principais:

- Sustentabilidade socioeconómica: Garantir opções de transporte para todos os cidadãos acederem a destinos e serviços chave,

melhorando a segurança e contribuindo para a atratividade do território e a qualidade do ambiente urbano;

- Sustentabilidade energético-ambiental: Reduzir a poluição atmosférica e sonora, as emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de energia;

- Eficácia e eficiência do sistema de mobilidade: Aumentar a eficiência e a economicidade dos transportes de pessoas e mercadorias.

Para atingir esses objetivos, o PUMS delineia diversas áreas estratégicas de intervenção, como o desenvolvimento do transporte público e da intermodalidade, o reforço das infraestruturas para a mobilidade ciclável e a melhoria da circulação privada, da rede viária e da segurança rodoviária.

Incentivos Fiscais aos Setores

A Itália, incluindo Roma, implementou uma série de incentivos fiscais para estimular o desenvolvimento da economia criativa e atrair talentos e investimentos. Entre os incentivos fiscais estão o Tax Credit Cinema, o Fundo Imprese Creative e o Art Bonus, apresentados a seguir:

O Tax Credit Cinema é um importante incentivo fiscal para o setor cinematográfico e audiovisual. Ele permite que empresas de produção executiva italianas que realizam filmes ou partes de filmes para produções estrangeiras em território italiano compensem dívidas fiscais com o crédito acumulado. A alíquota do crédito fiscal é de 40% sobre os custos elegíveis, com um limite máximo de 80% do custo total de produção da obra. Este incentivo é vital para atrair investimentos estrangeiros e fortalecer a indústria audiovisual local, cobrindo despesas com bens e serviços adquiridos de entidades tributadas na Itália. Além disso, existem créditos para produção e distribuição de obras italianas, bem como para indústrias técnicas e investidores externos.

Já o Fundo Imprese Creative é uma iniciativa conjunta do Ministério dello Sviluppo Economico e do Ministério da Cultura, com uma dotação de 26,8 milhões de euros. Ele financia projetos de micro, pequenas e médias empresas criativas, novas ou já estabelecidas, em toda a Itália. Os projetos podem visar a criação, desenvolvimento e consolidação de empresas criativas, ou a colaboração entre empresas criativas e outros setores. As despesas elegíveis incluem investimentos produtivos, hardware, software, patentes, marcas, licenças, know-how, e obras de alvenaria. O apoio pode ser concedido como financiamento a taxa zero e/ou contribuição a fundo perdido, ambos até 40% das despesas elegíveis.

O Art Bonus é um regime fiscal que oferece um crédito fiscal de 65% sobre doações de caridade feitas por indivíduos, organizações sem fins lucrativos e empresas em favor do patrimônio cultural público. Este incentivo é aplicado a doações para manutenção, proteção e restauração de obras culturais públicas, apoio a instituições culturais públicas (museus, bibliotecas, arquivos, teatros) e

para a realização, restauração e melhoria de instalações dedicadas a espetáculos. O crédito é dividido em três parcelas anuais. Para indivíduos, o crédito pode ser de até 15% da renda, e para empresas, até 5 por mil do faturamento anual. O Art Bonus não apenas oferece uma vantagem fiscal, mas também promove o engajamento cívico na preservação do vasto patrimônio cultural italiano.

Esses incentivos fiscais, combinados com programas de apoio e desenvolvimento, criam um ambiente favorável para o crescimento e a sustentabilidade dos polos e hubs da economia criativa em Roma, atraindo tanto o capital humano quanto o financeiro necessário para sua expansão.

Programas de Formação e Educação

Além das universidades (La Sapienza, Roma Tre, LUISS), que oferecem currículos e cursos especializados que integram a criatividade com a gestão e economia, Roma também abriga programas educativos em Cinecittà, hubs como Technotown e Città dell'Altra Economia. Esses projetos oferecem formação em design, fabricação digital, mídias criativas e ciência cidadã.

A Roma Film Academy (RFA) é uma academia de cinema e televisão com sede em Roma, localizada estrategicamente dentro dos Estúdios Cinecittà. A instituição se dedica à cultura e educação no contexto artístico, com foco especial na comunicação audiovisual e no entretenimento e oferece cursos profissionais bienais (de dois anos) e também cursos de graduação e pós-graduação em parceria com outras universidades, como o DAMS de Teramo. Os cursos abrangem diversas áreas da produção cinematográfica e televisiva, incluindo: Direção; Atuação; Produção; Roteiro; Direção de Fotografia; Som; Edição e Figurino.

O MIAC (Museo Italiano dell'Audiovisivo e del Cinema) também localizado dentro de Cinecittà, é um museu multimídia, interativo e imersivo dedicado à arte das imagens em movimento, que contribui para a preservação e difusão da história audiovisual. O museu abriga uma bibliomidiateca e um Laboratório de Conservação e Restauro, especializado em restauro analógico de películas, fortalecendo a rede cultural e de pesquisa no setor audiovisual.

Co.Liga - Escola de Economia Criativa: oferece formação gratuita e online para jovens em vulnerabilidade social, com cursos em Patrimônio, Música, Multimídia, Design, Artes Visuais, Empreendedorismo e Elaboração de Projetos Culturais. Este programa é fundamental para a inclusão de novos talentos no mercado de trabalho criativo.

Públicos Beneficiados

Os polos e iniciativas de economia criativa em Roma beneficiam diretamente uma ampla gama de atores econômicos. Empresas, especialmente as micro, pequenas e médias empresas criativas, são o público-alvo principal de programas de financiamento como o Fondo Imprese Creative. Da mesma forma, empreendedores que buscam lançar novos negócios criativos também recebem apoio, fortalecendo o ecossistema de inovação da cidade. Além disso,

a comunidade profissional é incentivada por programas específicos como o Tax Credit Cinema para o setor audiovisual, enquanto investidores e a sociedade civil são incentivados a contribuir para a cultura através de benefícios fiscais oferecidos pelo Art Bonus.

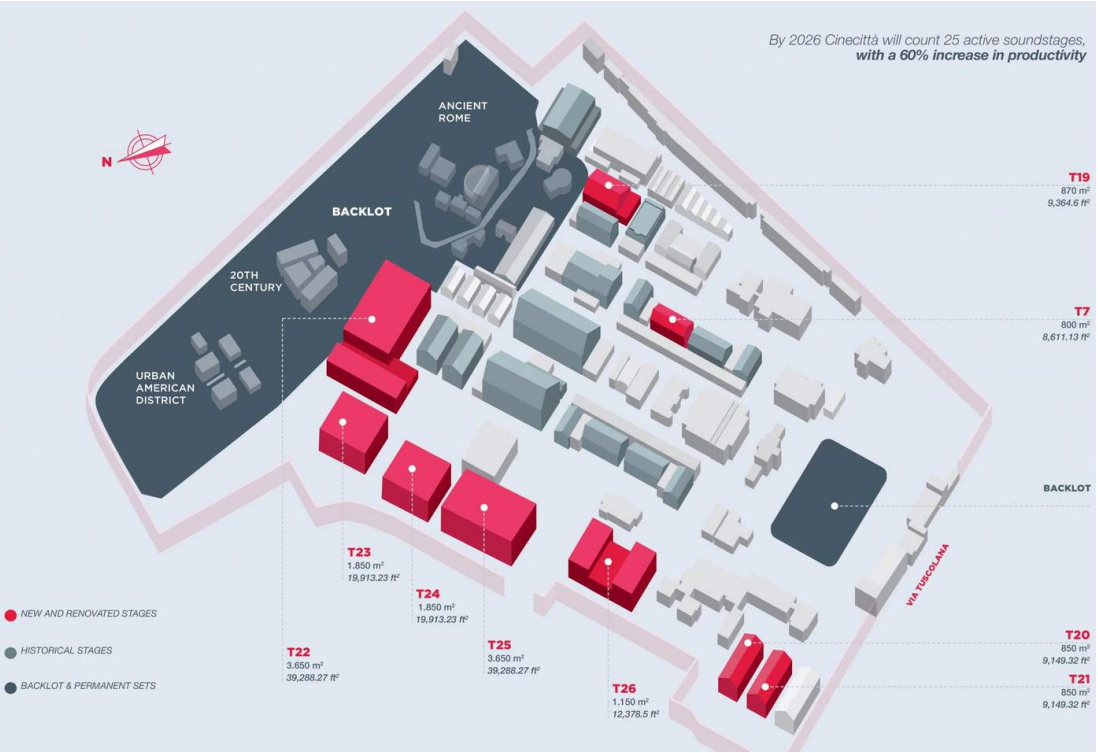
Além dos benefícios econômicos diretos, os programas também têm um impacto social e público significativo. A população em geral se beneficia da revitalização urbana de antigos bairros e da criação de novos espaços culturais, que promovem o acesso à arte e ao lazer. Estudantes e pesquisadores são beneficiados por parcerias entre universidades e os novos hubs criativos, como o Mattatoio, que oferecem oportunidades de formação e pesquisa. Por fim, a inclusão social é um foco central, com iniciativas como o projeto Insieme Siamo Arte, que utiliza a cultura para promover a integração de comunidades vulneráveis.

Intervenções Urbanas realizadas

No setor cinematográfico, o Departamento de Cultura e Turismo de Roma desenvolveu um programa de renovação urbana para reiniciar a atividade de 42 cinemas abandonados, contratando cooperativas locais de pequeno e médio porte para revitalizar áreas urbanas com criatividade e inovação.

Cinecittà: A revitalização dos Estúdios Cinecittà é um empreendimento estratégico que reafirma seu status como um dos centros audiovisuais mais importantes do mundo. Impulsionada por investimentos significativos do Plano Nacional de Recuperação e Resiliência (PNRR) e guiada pelo Plano Industrial 2025-2029, a Cinecittà está passando por uma transformação de aumento substancial de 60% na capacidade de produção e à modernização tecnológica de ponta, incluindo a integração de estúdios virtuais e aprimoramentos de pós-produção.

Figura 52– Cinecittà - Planejamento dos novos stages renovados.



Fonte: site www. cinecitta.com.

A criação e o aprimoramento contínuo do Museo Italiano dell'Audiovisivo e do Cinema (MIAC) são um testemunho do reconhecimento da Cinecittà de seu papel como uma instituição cultural vital. Ao transformar o antigo laboratório de filmes em um museu imersivo e multissensorial, o MIAC não apenas preserva a rica história do cinema italiano, mas também a torna acessível e envolvente para as novas gerações, promovendo a alfabetização midiática e uma compreensão mais profunda da identidade cultural italiana. Paralelamente, a digitalização massiva do Arquivo Luce garante a salvaguarda de um tesouro audiovisual inestimável e sua acessibilidade global, servindo como um recurso vital para a pesquisa e a criação futura.

Largo Venue: Situado na Via Biordo Michelotti, o Largo Venue é um antigo galpão industrial que foi recuperado e transformado em um espaço cultural. 1 É um projeto de requalificação urbana dedicado à criatividade, música e cultura, com um programa rico de DJ sets, concertos e cinema em um espaço multifuncional com uma ampla área externa.

Figura 53– MIAC - Museo Italiano dell'Audiovisivo e del Cinema.



Fonte: www.mattatoioroma.it

Figura 54– MIAC - Largo Venue.



Fonte: site www.rockit.it

HUBS CRIATIVOS - ROMA



Instalado em um galpão antes desaproveitado, o Impact Hub, coworking da rede global, transformou o espaço em incubadora de inovação social com design sustentável.



Instalada desde 2006 no característico Villino Medioevale de Villa Torlonia , a Technotown, primeira brinquedoteca científica para crianças a partir de 8 anos, passou por uma reformulação e se tornou uma verdadeira oficina criativa voltada para adolescentes a partir de 12 anos.

O Famo Cose ocupa uma antiga tipografia, requalificada como oficina maker, equipada com impressoras 3D, ferramentas manuais e oferta de cursos.



Localizado em um antigo prédio próximo à Estação Termini, o The Hub – Zest aproveita estrutura preexistente para fomentar PoC Factory e fortalecer o ecossistema de inovação no centro da cidade.

EDIFÍCIOS QUE PASSARAM POR REVITALIZAÇÃO

Figura 55– Análise do projeto Hubs Criativos, Roma.
Fonte: Autores.

Quadro 15 – Fichamento – Estudos de caso

Aspectos e Clusters Criativos Analisados Segundo Messias (2020; 2025)	Porto Digital (Recife)	Distrito De Inovação (Medellín)	Lx Factory (Lisboa)	Hub Criativo Do Beato (Lisboa)	Unicorn Factory Lisboa
1. Histórico do Cluster	Fundado em 2000 como parte da revitalização do Recife Antigo; foco inicial em TICs (PORTO DIGITAL, 2022). É o único centro histórico do Brasil com uma "política continua, permanente e inteligente de reocupação", em 25 anos ininterruptos. Alcançaram uma convergência incomum entre instancias governamentais, empresas e universidade, em relação a outras capitais (CAU-BR, 2025).	Medellín enfrentou sérios desafios relacionados ao narcotráfico, altos índices de violência, precariedade na infraestrutura urbana, vulnerabilidade social e sérios problemas de mobilidade e transporte. A política de reabilitação urbana consolidou o modelo de cluster criativo a partir da virada dos anos 2000, em resposta à desindustrialização e à violência urbana. Iniciou em 2013 em torno da Ruta N e da antiga zona industrial de Medellín (RUTA N, 2020; ALCADIA DE MEDELLÍN, 2020)	Reocupou antiga fábrica em Alcântara em 2008. Tornou-se polo de design, arte e gastronomia sem habitação integrada, com forte atratividade turística, mas críticas por gentrificação e falta de uso misto.	Requalificou o antigo quartel da Manutenção Militar. Lançado em 2016 pela CML, foca em startups e indústrias criativas com obras faseadas e promessa de Alameda pública.	Criado para escalar startups de tecnologia. Nasce ligado à Startup Lisboa e ao plano municipal de tornar a cidade referência em unicórnios europeus, ancorado no Beato Innovation District.
2. Governança	Organização Social (OS), modelo triplice hélice - setor público, academia, setor privado e sociedade civil (Porto Digital, 2025). Parceria público-privada com gestão via Porto Digital e apoio do Governo de PE. (SECTI-PE, 2020)	Governança integradas entre Prefeitura, Ruta N, empresas e universidades (RUTA N, 2020).	Gestão privada, contratos flexíveis, curadoria restrita a ocupantes criativos. Sem co-gestão com a comunidade. Município tem papel permissivo, sem contrapartidas claras de inclusão.	Parceria público-privada. CML mantém propriedade, gestão via Startup Lisboa e Factory Berlin. Forte presença de fundos globais, mas com baixa participação comunitária formal.	Operado pela Startup Lisboa com apoio municipal. Governança em rede corporativa e capital de risco, sem estruturas de co-gestão local. Foco em métricas globais de escalabilidade.
3. Setores Criativo Incentivados	TIC, design, games, economia digital, audiovisual (PORTO DIGITAL, 2022). Fonografia ou gravação de sons; fotografia, shows e espetáculos, eventos, exposições, restauração patrimonial, aquários e planetários, academia e estética, beleza e higiene pessoal, atividades náuticas, museus, formação criativa, turismo e gastronomia.	Inovação social, TICs, audiovisual, música, design, artes visuais, gastronomia, saúde, bioeconomia, museus, ciência e tecnologia. A estratégia combina requalificação urbana com suporte a startups criativas, fomentando renda diversificada (RUTA N, 2020; ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2020)	Design, editoras, *coworkings*, estúdios de arte, moda alternativa e bares. Falta base tecnológica estruturada. Maior peso em comércio criativo e lazer.	Startups, inovação digital, design, gastronomia experimental, artes híbridas. Casa Capitão como polo cultural. Predomínio de setores híbridos e tech.	Fortemente orientado a tecnologia, software, IA, *fintechs, smart cities*. Segmentos criativos só se conectam via transformação digital. Pouco espaço para artistas independentes.
4. Programas Habitacionais	Forte atuação em formação para jovens periféricos (ex: NAVE e Softex). (PORTO DIGITAL, 2022)	Medellín articula centros culturais e projetos educativos voltados a jovens de baixa renda, como o Parque Biblioteca, Explora e espaços públicos multifuncionais, que contribuem para reduzir desigualdades territoriais. "Cultura D" e inclusão digital nas comunas populares (ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2020).	Não possui programa estruturado. Eventos culturais abertos são esporádicos e servem mais à imagem de marca do que à inclusão real de comunidades do entorno.	Alameda do Beato e Casa Capitão criam espaços públicos e programação aberta, mas sem articulação permanente com associações de bairro. Inclusão ainda pontual.	Sem programa de inclusão social específico. Atividades abertas são pontuais (hackathons, *meetups*) e não estruturam vínculo com jovens de baixa renda ou coletivos locais.
5. Programas de Inclusão Social	Forte atuação em formação para jovens periféricos (ex: NAVE e Softex). (PORTO DIGITAL, 2022)	Medellín articula centros culturais e projetos educativos voltados a jovens de baixa renda, como o Parque Biblioteca, Explora e espaços públicos multifuncionais, que contribuem para reduzir desigualdades territoriais. "Cultura D" e inclusão digital nas comunas populares (ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2020).	Não possui programa estruturado. Eventos culturais abertos são esporádicos e servem mais à imagem de marca do que à inclusão real de comunidades do entorno.	Alameda do Beato e Casa Capitão criam espaços públicos e programação aberta, mas sem articulação permanente com associações de bairro. Inclusão ainda pontual.	Sem programa de inclusão social específico. Atividades abertas são pontuais (*hackathons*, *meetups*) e não estruturam vínculo com jovens de baixa renda ou coletivos locais.

Aspectos e Clusters Criativos Analisados Segundo Messias (2020; 2025)	Porto Digital (Recife)	Distrito De Inovação (Medellín)	Lx Factory (Lisboa)	Hub Criativo Do Beato (Lisboa)	Unicorn Factory Lisboa
6. Acessibilidade/ Mobilidade	Misto: acesso por ônibus e metrô, mas ainda com carência de acessibilidade universal. (IPLANRECIFE, 2020)	Medellín investiu fortemente em BRT, ciclovias e metrôs, integrando os clusters criativos à malha de transporte coletivo Modelo TOD (transit-oriented development) com ciclovias, metrô e escadas urbanas (RUTA N, 2020; ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2020).	Bem conectado por vias e transporte urbano macro, mas infraestrutura cicloviária e peatonal é limitada. Forte pressão por carros gera conflitos com bairro residencial.	Próximo a vias principais e linhas de ônibus. Falta ligação direta com metrô. Alameda reforça mobilidade a pé, mas integração cicloviária ainda parcial.	Localizado em polo industrial com acesso a ônibus e trem, mas sem metrô próximo. Mobilidade ativa depende de projetos futuros no distrito. Conexão com bairros residenciais é frágil.
7. Incentivos Fiscais	Zona franca de TIC com isenção parcial de ISS e apoio via leis de incentivo à inovação. (PORTO DIGITAL, 2022)	Medellín oferece zonas francas urbanas para empresas de TICs e cultura, com redução de ISS e subsídios à inovação (ALCADIA DE MEDELLÍN, 2020). Incentivos à inovação tecnológica e fiscalizações simplificadas para startups (RUTA N, 2020).	Não há incentivos fiscais específicos. Benefícios indiretos vêm de permissões urbanísticas flexíveis e atratividade turística, mas sem exigências de retorno social.	Incentivos indiretos via reabilitação urbana e apoio a startups. Não há exigências de contrapartida fiscal vinculada a emprego local ou inclusão social.	Benefícios indiretos por arrendamento facilitado e suporte técnico via Startup Lisboa. Não existem isenções tributárias formais ou quotas obrigatórias para retorno social.
8. Formação e Educação	Parcerias com UFPE e SENAI; cursos técnicos e capacitação contínua. (SANTOS et al., 2019)	Medellín destaca parcerias com universidades e espaços como Ruta N, Parque Explora e casas de cultura para cursos em ciência, arte e tecnologia (ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2020). O Distrito s e desenvolve em torno da Universidade da Alcadia e ao longo do rio Medellín, configurando um ecossistema de inovação e aprendizagem com apoio universitário e técnico (EAFIT, 2017).	Oficinas e workshops pontuais, promovidos por ocupantes. Não há integração formal com universidades ou escolas técnicas. Formação limitada ao ambiente interno do cluster.	Programas de capacitação via parceiros como Factory Berlin e Startup Lisboa. Falta articulação estável com universidades públicas ou escolas técnicas locais.	Benefícios indiretos por arrendamento facilitado e suporte técnico via Startup Lisboa. Não existem isenções tributárias formais ou quotas obrigatórias para retorno social.
9. Públicos Beneficiados	Jovens, empreendedores, profissionais de TIC, designers e população urbana em geral. (PORTO DIGITAL, 2022)	Jovens em formação, empreendedores sociais, população de baixa renda. (RUTA N, 2020), startups, coletivos artísticos, comunidade local e turistas. O modelo busca cruzar usos mistos e revitalização com inclusão social (ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2020).	Beneficia empreendedores criativos, turistas e profissionais de serviços. Comunidade local pouco incluída como beneficiária direta. Modelo reforça exclusão indireta.	Startups, jovens profissionais e público de eventos culturais. População local se beneficia pontualmente por uso de espaços públicos, mas com pouca inserção produtiva.	Empreendedores de startups tech, fundos de investimento, profissionais qualificados. Comunidade local e jovens de baixa renda quase não acessam oportunidades do cluster.
10. Intervenções Urbanas	Requalificação do casario histórico e espaços públicos no Recife Antigo. (IPLANRECIFE, 2020)	*Retrofit* de edifícios industriais (Explora, Ruta N), praças, vias, parques urbanos, passarelas, espaços de convivência abertos 24h, ampliando usos diurnos e noturnos (MEDELLÍN CIUDAD INNOVADORA, 2018; ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2020).	Retrofit de galpões industriais, preservando arquitetura original. Focado em usos comerciais e culturais. Pouca ou nenhuma contrapartida obrigatória para requalificar o entorno.	Reabilitação do antigo complexo militar, criação da Alameda do Beato como espaço público. Indícios de ações complementares para integrar o bairro com o entorno.	Retrofit de armazéns no Beato Innovation District. Intervenções concentradas nos imóveis privados, sem obras urbanísticas adicionais significativas para o entorno imediato.

Fonte: Autores.

Quadro 16 – Fichamento – Estudos de caso- Bogotá.

Aspectos e Clusters Criativos Analisados Segundo Messias (2020; 2025)	Bronx Distrito Creativo	CICC	San Felipe	La Candelari
1. Histórico do Cluster	Antiga zona de vulnerabilidade, revitalizada como polo criativo e cultural pela Fundación Gilberto Alzate Avendaño (FUGA) e pela SCRD. Reúne espaços de arte urbana, música e teatro, simbolizando nova identidade para o centro de Bogotá.	Não é um bairro físico, mas um cluster setorial organizado pela Cámara de Comercio de Bogotá para articular indústrias criativas de conteúdo, design, audiovisual e música, atuando como rede de negócios e capacitação.	Bairro revitalizado por artistas e galeristas desde 2013, formalizado como Distrito Creativo em 2018. É famoso pelo Open San Felipe, evento que abre ateliês e galerias ao público, criando conexão entre vizinhança e produção cultural.	Centro Histórico declarado Monumento Nacional. Polo de museus, bibliotecas, teatros e universidades. Integrado ao POT como área de preservação cultural, articulando patrimônio, turismo cultural e economia criativa em circuitos.
2. Governança	Gestão híbrida entre SCRD e FUGA, com apoio de associações comunitárias e coletivos de artistas. Modelo participativo para decidir usos, programação e ocupação de espaços culturais e criativos.	Governança setorial centralizada na Cámara de Comercio, que articula empresas, empreendedores e parceiros institucionais para rodadas de negócios, cursos, missões comerciais e conexão com mercados internacionais.	Organizada pela SCRD e Secretaria Distrital de Desenvolvimento Econômico, com participação de artistas, galeristas, comerciantes e vizinhos. Decisões coletivas sobre eventos e ocupação de imóveis.	Gerida pelo IDPC, responsável por preservar bens de interesse cultural, e pela SCRD, que articula programação artística, roteiros patrimoniais e feiras. Junta Administradora Local participa de decisões sobre uso cultural.
3. Setores Criativo Incentivados	Grafite, arte urbana, música ao vivo, circo contemporâneo, espaços de coworking criativo e feiras de artesanato. Ênfase em inclusão de jovens artistas e economia popular.	Foco em indústrias criativas digitais, música, audiovisual, design, publicidade e desenvolvimento de conteúdo para exportação. Ações de qualificação empresarial e inovação.	Artes visuais, design, moda autoral, gastronomia artística, performances de rua. Ateliês e galerias se misturam com cafés, bares e espaços híbridos de criação.	Artes cênicas, literatura, música, artes visuais, patrimônio material e imaterial, gastronomia cultural e turismo pedagógico. Núcleo de grandes museus e roteiros históricos.
4. Programas Habitacionais	Não há programa habitacional dedicado. Ocupação adaptativa de imóveis públicos e privados é feita por coletivos e produtores culturais, sem subsídios diretos de moradia.	Não se aplica: é um cluster setorial, sem território físico nem projeto de habitação. Atua apenas com suporte de mercado e rede de negócios.	Sem habitação pública. O estímulo é à ocupação de imóveis já existentes, com uso misto cultural-comercial, alugados ou cedidos para ateliês e espaços de criação.	Sem programa habitacional específico. O POT preserva o uso residencial misto em imóveis históricos, mas sem subsídios dedicados a artistas ou criativos.
5. Programas de Inclusão Social	Programas de microfomento cultural com oficinas e atividades abertas à comunidade local, buscando reinserir a população no circuito produtivo criativo e fortalecer vínculos comunitários.	Promoção de inclusão se dá por capacitações acessíveis, rodadas de negócios para pequenos empreendedores e oportunidades de internacionalização para agentes criativos.	Eventos como Open San Felipe geram oficinas, feiras e visitas abertas a moradores, estudantes e turistas, estimulando participação cidadã e rede de apoio local.	Rutas del Patrimonio, roteiros educativos gratuitos, feiras literárias e visitas mediadas a museus integram a comunidade e reforçam a educação patrimonial e cultural.

Aspectos e Clusters Criativos Analisados Segundo Messias (2020; 2025)	Bronx Distrito Creativo	CICC	San Felipe	La Candelaria
6. Acessibilidade/ Mobilidade	Área bem conectada por transporte público (TransMilenio) e rotas cicloviárias. Circuitos pedonais internos articulam ruas requalificadas para facilitar o fluxo de visitantes e moradores.	Sem aplicação física: não há território específico. Conexão ocorre virtualmente e em rodadas presenciais organizadas pela Câmara de Comércio em espaços parceiros.	Corredores pedonais durante os eventos, sinalização urbana provisória, fácil acesso via transporte público e ciclovias que integram o bairro à malha central.	Centro histórico com ruas de pedestres, roteiros culturais bem sinalizados, acesso por transporte público, ciclovias periféricas e manutenção de passagens históricas.
7. Incentivos Fiscais	Não há incentivos fiscais exclusivos. Fomento ocorre por editais de cultura, apoio da FUGA e isenção parcial de taxas para eventos culturais específicos.	Não existe regime de isenção fiscal específico. Incentivo é indireto, por meio de acesso a capacitações e missões comerciais subsidiadas pela Câmara de Comércio.	Sem isenção de impostos diretos. Apoio se dá por editais de microfomento, patrocínios logísticos e marketing territorial para artistas e espaços culturais.	Não há isenção fiscal direta. O POT prevê incentivos urbanísticos para conservação de bens culturais, mas não impostos reduzidos para agentes criativos.
8. Formação e Educação	Oficinas culturais, capacitações artísticas, mentorias criativas e apoio a microempreendedores são realizados pela FUGA em parceria com a SCRD e coletivos locais.	Cursos, mentorias, capacitações empresariais, workshops e missões comerciais são organizados pela Câmara de Comércio e parceiros de inovação e tecnologia criativa.	Workshops, visitas guiadas, oficinas artísticas, circuitos de aprendizado durante eventos como Open San Felipe, com apoio da SCRD.	Programas educativos do IDPC, roteiros interpretativos, cursos de conservação de patrimônio, atividades educativas e museus, feiras de livro e oficinas literárias.
9. Públicos Beneficiados	Artistas independentes, jovens criativos, população local vulnerável, coletivos culturais e público visitante são os principais beneficiados.	Empresas formais, empreendedores criativos, produtores de conteúdo, designers, músicos e startups de comunicação são os beneficiados principais.	Artistas, galeristas, moradores do bairro, estudantes de arte, turistas culturais e empreendedores gastronômicos locais participam do circuito.	Moradores, turistas, estudantes, pesquisadores, artistas de patrimônio e visitantes de roteiros culturais. Público diverso, com ênfase em turismo educativo.
10. Intervenções Urbanas	Requalificação de antigas quadras, retrofit de galpões, grafites, murais, sinalização interpretativa e ocupação cultural de ruas degradadas.	Não há intervenções físicas. Atua como cluster de rede, articulando políticas, sem executar obras urbanísticas.	Pintura de murais, ocupação de galpões, sinalização de roteiros culturais, melhorias em calçadas e fachadas de ateliês e galerias.	Restauração de fachadas coloniais, retrofit de igrejas e praças, roteiros culturais sinalizados e manutenção de passagens históricas.

Fonte: Autores

Avaliação do Benchmarking

A requalificação urbana de áreas centrais e periféricas orientadas ao desenvolvimento econômico, cultural e social tem se consolidado como uma estratégia de transformação territorial amplamente adotada no mundo, inclusive no Brasil, caso como o Porto Maravilha no Rio de janeiro e a Renovação do centro de São Paulo são processos em curso que alteram a dinâmica e própria evolução urbana como processo brasileiro. Contudo, o caso do porto Digital do recife traz um novo marco para esse processo frequentemente marcado pela especulação imobiliária que encontra limites e tensões associados ao fenômeno da gentrificação. O caso do recife associa dinamismo econômico, retomada de áreas centrais subutilizadas e principalmente o fomento da atividade criativa como foco, apoiando empreendedores locais e atraindo empresas que transformam a economia local. Este tipo de requalificação que emerge justamente em territórios historicamente marcados pela subocupação, abandono e até marginalização, é uma resposta à degradação física e desarticulação econômica oriunda das transformações econômicas e industriais vividas ao longo do século XX e principalmente início do século XXI. Não se trata de um fenômeno local, mas mundial.

Vale ressaltara que área urbanas abandonadas ou degradadas não são um fenômeno periféricos, que atingem apenas populações de baixa, trata-se de territórios que se tornam obsoletos, mesmo em áreas centrais, ocupadas por comunidades consolidadas, edifícios coorporativos desocupados, edificações em litígio judicial ou em estado de abandono ou risco de desabamento, demonstrando a quebra do uso social esperado, embora mantenham-se vínculos temporais profundos com as práticas e valores sociais, culturais e de trabalho ali desenvolvidas ao longo de décadas.

A experiência internacional demonstra que, quando essas áreas passam por intervenções orientadas à economia criativa, ao empreendedorismo e à inovação, frequentemente experimentam transformações rápidas que alteram não apenas o ambiente construído, mas sobretudo nas dinâmicas sociais e econômicas locais que passam a reconstituir o uso e ressignificar o espaço urbano Portanto não se trata de uma volta ao passado, mas reconstruir um futuro.

Os estudos de *benchmarking* analisados evidenciam que esse processo imprime novos ritmos de vida, circulação e consumo, convertendo territórios antes estigmatizados ou estagnados em áreas de visibilidade ampliada. Atraem-se novos públicos, ampliam-se investimentos, fortalecem-se atividades culturais e criativas, e consolidam-se ecossistemas de inovação capazes de gerar um ciclo virtuoso para a economia urbana, resgatando edifícios, ruas e praças antes consideradas perigosas e marginais. Exemplos como Lisboa demonstram a capacidade das políticas de regeneração criativa em reposicionar cidades globalmente. Casos como o caso da La Boca em Buenos Aires, Praia de Iracema em Fortaleza, Vila Madalena em São Paulo, embora não constituam territórios alvos de transformação da economia criativa, também demonstram a capacidade de tecidos urbanos se ressignificarem socialmente, atraindo turistas, investidores e incrementando a economia local. No entanto, esses movimentos e transformações também revelam um outro lado do processo que consiste em uma contradição

fundamental: a substituição dos moradores tradicionais por turistas, investidores e profissionais altamente qualificados, resultado de um processo que negligencia às condições de habitabilidade, de permanência e de proteção social das populações originárias. Trata-se do processo de gentrificação, processo que atrai grupos de maior renda e pressiona a saída de moradores tradicionais. Embora traga melhorias físicas e econômicas, gera riscos significativos, como aumento de custos, expulsão indireta de populações vulneráveis, perda de identidade cultural, homogeneização do território, conflitos sociais e aprofundamento das desigualdades. Sem políticas inclusivas, transforma revitalização em exclusão.

No Brasil, a análise de polos como o Porto Digital (Recife), entre outros exemplos, revela fenômeno semelhante: a dinamização econômica é acompanhada, na maior parte dos casos, de mudanças nos padrões de e dinamizando a economia municipal, promovendo a ocupação e a valorização imobiliária que geram pressões sobre atividades tradicionais, comércios populares e práticas sociais que originalmente caracterizavam esses territórios. Vale salientar que a zona portuária antes da criação do Porto Digital, enfrentava declínio acentuado: com o desuso das atividades portuárias, galpões ficaram abandonados, o espaço público degradou-se e a área passou a registrar marginalidade, baixa ocupação e perda de vitalidade urbana. Assim, o *benchmarking* demonstra que o urbanismo criativo, quando não acompanhado de instrumentos de regulação, inclusão social e redistribuição dos benefícios, pode reforçar desigualdades ao invés de mitigá-las.

No caso específico do Setor Comercial Sul, a análise ganha contornos particulares. Trata-se de um território cuja legislação modernista original vedava o uso residencial, estruturando-o como setor exclusivamente comercial e de serviços, composto por edifícios de vários portes com poucas usos permitidos desde sua criação, fato revisto recentemente pela ampliação de usos pelo PPCUB. Olhando para os espaços livres, eram espaços públicos de intensa circulação diurna, pois abrigavam os grandes comércios. Essa especificidade impede, por um lado, o ciclo típico de gentrificação residencial observado em áreas portuárias, bairros industriais decadentes ou tecidos urbanos históricos convertidos em zonas de moradia para novos grupos sociais. Porém, por outro lado, cria desafios singulares para a requalificação do espaço público e do interesse por sua utilização, uma vez que a ausência de usos residenciais limita a presença de fluxos contínuos e dificulta a criação de vitalidade urbana fora do horário comercial, principalmente em tempos de @ Ecommerce. Esse contexto gera um quadro único no qual dificulta comparar e seguir de inclusão social e permanência comunitária semelhante aos modelos utilizados em outras cidades estudadas.

A partir do *benchmarking* realizado, torna-se claro que a análise do SCS deve ser orientada por um conjunto de parâmetros estruturantes e conjunturais, capazes de captar tanto a materialidade do território definida ´pelos seus edifícios, ruas, calçadas e estacionamento, quanto também pelas dinâmicas socioeconômicas remanescentes e presentes, moldando sua transformação.

Os aspectos estruturantes dizem respeito às características físicas, funcionais e espaciais, de estrutura urbana, edificações, paisagem, infraestrutura existente e atividades pré-existentes, enquanto os aspectos conjunturais referem-se às dimensões institucionais, sociais e econômicas, como governança, setores

criativos incentivados, programas de inclusão, incentivos fiscais, formação e públicos beneficiados.

A síntese do *benchmarking* indica que os projetos bem-sucedidos compartilham elementos comuns: a promoção de usos mistos, mesmo em áreas predominantemente comerciais; a diversidade de rendas e perfis socioeconômicos nos processos de ocupação e permanência; e a ativação contínua dos espaços públicos, especialmente térreos, garantindo vitalidade em diferentes horários e fortalecendo a justiça espacial. Esses elementos, adaptados às particularidades normativas e morfológicas do SCS, devem constituir o núcleo estratégico para orientar sua requalificação como polo tecnológico e criativo inclusivo, sustentável e socialmente equilibrado. Os levantamentos de *benchmarking* e diagnóstico apresentaram 10 aspectos que delinearam a análise. Podemos separar esses parâmetros em dois grupos com aspectos: estruturantes e conjunturais.

Os aspectos estruturantes para uma análise de *benchmarking* orientada ao Setor Comercial Sul (SCS) constituem um conjunto de dimensões fundamentais que permitem ao especialista compreender como experiências de requalificação urbana em outros contextos podem oferecer lições aplicáveis ao território. Esses aspectos configuram uma base conceitual capaz de traduzir práticas bem-sucedidas em diretrizes coerentes com as condições históricas, funcionais e urbanísticas do SCS. Entre eles, destaca-se inicialmente o histórico do local, que revela os processos de formação, uso e transformação do território ao longo do tempo. A leitura histórica possibilita identificar padrões de ocupação, ciclos de degradação ou revitalização, práticas sociais consolidadas e marcos culturais que estruturam a identidade do lugar. Para o SCS, compreender o percurso indo desde sua concepção modernista até sua configuração contemporânea, como espaço multifuncional e de forte circulação de trabalhadores e transeuntes é essencial para selecionar cases que tenham enfrentado desafios similares em centros consolidados.

Quadro 17 – Fatores Estruturais e Conjunturais para Análise do SCS.

Fator	Tópico	Descrição
Estrutura	Histórico do local	Análise da evolução urbana, transformações socioeconômicas, ciclos de uso e papel histórico do SCS dentro da lógica modernista do Plano Piloto.
	Acessibilidade e mobilidade	Estudo das condições de deslocamento, integração de modais, caminhabilidade, acessibilidade universal e fluxos pedestres internos ao SCS.
	Intervenções urbanas realizadas	Levantamento de ações de requalificação implementadas ou em andamento, incluindo melhorias físicas, paisagísticas, de infraestrutura e de uso dos espaços públicos.

Fator	Tópico	Descrição
Conjuntural	Governança	Avaliação dos arranjos institucionais, mecanismos de gestão compartilhada, participação social e articulação entre órgãos públicos e atores privados.
	Setores criativos incentivados	Identificação dos segmentos econômicos priorizados (tecnologia, design, cultura, inovação) e dos instrumentos de estímulo presentes nos casos analisados.
	Programas de habitação para novos usuários	Análise de iniciativas habitacionais observadas nos benchmarks e sua relevância para estratégias de diversidade socioeconômica e ocupação urbana.
	Programas de inclusão social	Levantamento de políticas direcionadas a populações vulneráveis, trabalhadores locais e estratégias de integração produtiva e social.
	Incentivos fiscais aos setores criativos	Estudo de instrumentos tributários, financeiros ou regulatórios utilizados para atrair, fortalecer e expandir atividades criativas.
	Programas de formação e educação	Identificação de ações de qualificação profissional, educação técnica, pesquisa aplicada e parcerias com instituições de ensino e inovação
	Públicos beneficiados	Definição dos grupos atendidos ou impactados pelas intervenções e políticas: trabalhadores, comerciantes, empreendedores, artistas, estudantes e comunidades vulneráveis.

Fonte: Autores.

Outro aspecto estruturante diz respeito à acessibilidade e mobilidade, dimensão que condiciona a vitalidade urbana, a conectividade do território e a qualidade da experiência do usuário. Na análise comparativa, é fundamental observar como os casos de referência abordaram a integração entre modais, a priorização do pedestre, a requalificação de calçadas e travessias, a implementação de redes cicláveis, a ampliação da acessibilidade universal e o redesenho de fluxos para tornar os espaços mais inclusivos e funcionais. O SCS, por sua centralidade e intensa circulação diária, exige soluções que conciliem transporte público eficiente, mobilidade ativa e reorganização dos fluxos internos, de modo a fortalecer a permeabilidade urbana e ampliar a apropriação dos espaços públicos.

Por fim, o terceiro aspecto estruturante refere-se às intervenções urbanas realizadas nos casos analisados, que constituem o campo prático

das soluções adotadas para reverter processos de degradação, potencializar atividades econômicas e culturais ou promover maior conforto e segurança nos espaços abertos. Esse elemento envolve desde melhorias paisagísticas, implantação de infraestrutura verde e redesenhamento de praças e vias até estratégias de retrofit, ativação de fachadas, reorganização do mobiliário urbano, programas de iluminação pública inteligente e criação de espaços de convivência. No *benchmarking*, compreender o escopo, a escala e os resultados dessas intervenções permite identificar quais soluções são compatíveis com as características espaciais e funcionais do SCS e como podem ser adaptadas ao seu contexto.

Assim, o conceito de aspectos estruturantes integra história, mobilidade e intervenção física como dimensões indissociáveis para orientar uma análise crítica e comparativa. Esse enquadramento permite ao especialista selecionar referências relevantes, interpretar seus êxitos e limitações e construir, para o SCS, uma visão estratégica que articula preservação da identidade, melhoria da experiência urbana e requalificação ambiental e funcional do território.

Os aspectos conjunturais constituem o conjunto de condições socioeconômicas, institucionais e políticas que moldam o ambiente de implementação de projetos de requalificação urbana e que variam conforme o momento histórico, os direcionamentos governamentais e as dinâmicas sociais vigentes. Na análise de *benchmarking* aplicada ao Setor Comercial Sul (SCS), esses aspectos funcionam como parâmetros essenciais para compreender como diferentes cidades estruturaram seus processos de transformação a partir de arranjos institucionais e políticas públicas que permitem o florescimento de atividades criativas, a diversidade de usos e a inclusão social. Um primeiro elemento é a governança, que diz respeito aos modelos de coordenação entre órgãos públicos, entidades privadas, coletivos locais e instâncias comunitárias. A avaliação de cases de referência deve considerar como esses arranjos foram formados, quais instâncias de decisão foram criadas, como se deu o financiamento das ações e de que forma os mecanismos de participação social foram incorporados, uma vez que a governança determina a capacidade de condução e continuidade do processo no SCS.

Outro aspecto conjuntural diz respeito aos setores criativos incentivados, cuja identificação permite compreender quais áreas da economia criativa receberam apoio, quais instrumentos foram utilizados — como editais, espaços públicos de inovação, infraestrutura compartilhada e políticas de atração — e como esses setores contribuíram para a dinamização econômica e cultural do território analisado. Esse mesmo raciocínio se aplica aos programas de habitação para novos usuários, que são fundamentais em processos de revitalização de áreas centrais, pois promovem adensamento qualificado, diversidade social e redução dos vazios urbanos. A comparação com cases que implementaram habitação acessível, moradias para estudantes, residências artísticas ou modelos de aluguel social fornece subsídios importantes para compreender como integrar usos residenciais ao ambiente predominantemente comercial do SCS.

Os programas de inclusão social representam outra dimensão crítica dos aspectos conjunturais, pois revelam de que maneira cidades bem-sucedidas conciliam requalificação urbana com justiça social, mitigando riscos de gentrificação

e ampliando oportunidades para populações vulneráveis. Esses programas podem incluir capacitação profissional, apoio a atividades informais, políticas para pessoas em situação de rua, programas de inserção produtiva e mecanismos de proteção cultural. No campo econômico, os incentivos fiscais aos setores criativos constituem ferramentas conjunturais determinantes, pois afetam diretamente a atratividade dos territórios para empreendedores, artistas, startups, empresas culturais e negócios inovadores. A análise de cases deve observar quais incentivos foram mobilizados — isenções, redução de impostos, subsídios, créditos ou regimes especiais e como eles se articularam com estratégias urbanas mais amplas.

Em complemento, os programas de formação e educação são fundamentais para sustentar o ecossistema criativo, pois impulsionam a qualificação de mão de obra, estimulam a pesquisa aplicada, fortalecem a inovação e criam trajetórias profissionais alinhadas às demandas emergentes. No *benchmarking*, interessa identificar como as cidades estruturaram parcerias com universidades, centros de tecnologia, escolas técnicas e instituições culturais para alimentar continuamente o ciclo de criatividade, inclusão e desenvolvimento econômico. Por fim, a análise dos públicos beneficiados é indispensável para compreender o alcance social das políticas estudadas. Esse exame inclui trabalhadores locais, empreendedores, moradores, estudantes, artistas, visitantes e populações vulneráveis, permitindo avaliar se os cases adotaram abordagens inclusivas ou seletivas e como esses públicos foram impactados pelos processos de transformação.

Assim, os aspectos conjunturais configuram uma perspectiva analítica que permite ao especialista captar as condições institucionais, econômicas, sociais e culturais que sustentaram as experiências urbanas de referência. Ao considerar governança, incentivos econômicos, programas sociais, formação e perfis dos beneficiários, essa abordagem oferece uma leitura abrangente e contextualizada, indispensável para selecionar cases que possam inspirar soluções viáveis, socialmente justas e economicamente sustentáveis para o SCS.

A partir da análise comparativa realizada, torna-se evidente que os projetos de requalificação bem-sucedidos compartilhados no *benchmarking* revelam padrões consistentes de desempenho urbano, que podem orientar de forma estratégica a transformação do Setor Comercial Sul (SCS). Esses exemplos, observados em diferentes cidades brasileiras e internacionais, permitem identificar um conjunto de princípios essenciais para a construção de um território mais inclusivo, vibrante e sustentável:

- Usos mistos emergem como um dos elementos centrais, ao promover a coexistência de atividades diversas — comerciais, culturais, institucionais e de serviços — capazes de gerar fluxos contínuos de pessoas ao longo do dia e da noite. Tal diversidade funcional amplia a vitalidade urbana, reduz a ociosidade dos espaços e fortalece redes de convivência e empreendedorismo.

- Rendas mistas também se mostram determinantes. Projetos que asseguram a presença de diferentes perfis socioeconômicos tendem a favorecer a permanência de comunidades diversas,

mitigar desigualdades e evitar processos excludentes associados à gentrificação criativa. A pluralidade de rendas, quando planejada, contribui para a construção de ecossistemas urbanos mais equilibrados e acessíveis.

- A ocupação qualificada dos espaços públicos, sobretudo nos pavimentos térreos, constitui outro indicador crítico de sucesso. Calçadas ativas, fachadas permeáveis, mobiliário adequado e usos que estimulam a presença constante de pessoas produzem ambientes mais seguros, democráticos e convidativos. Essa ativação contínua é condição indispensável para fortalecer a justiça espacial, ampliando acesso, pertencimento e bem-estar.

Dessa forma, os elementos observados convergem para um modelo de requalificação que busca, simultaneamente, dinamismo econômico, inclusão social e resiliência urbana — fundamentos essenciais para orientar o futuro do SCS como polo tecnológico e criativo de referência.
Análise e principais lições aprendidas e aspectos importantes aderentes ao processo de projeto de requalificação do SCS:

Fatores Estruturais

Histórico do local

A relação entre o tempo, os processos socioeconômicos e a conformação espacial é inerente às dinâmicas urbanas. Cidades evoluem, envelhecem, entram em declínio e, periodicamente, demandam intervenções capazes de restaurar sua funcionalidade e relevância. Mudanças tecnológicas, transformações nos modos de produção e fenômenos de estagnação econômica frequentemente convertem áreas consolidadas em territórios degradados ou subutilizados, exigindo novas estratégias de requalificação.

Exemplos como o Porto Digital, em Recife; o Distrito de Inovação de Medellín; o Bronx Creative District; o bairro de San Felipe (Bogotá) e La Candelaria demonstram como áreas antes degradadas ou marcadas por usos residuais puderam ser reposicionadas. O estado de declílnio oriundo de fatores externos à territorialidade, tais como transformação tecnológicas, definições de geopolíticas, e até a criminalidade forjaram um processo alheio a vontade das pessoas e que culminaram no declínio do modus vivendi coletivo. Medidas exógenas foram requisitadas, aportes financeiros e novos arranjos sociais se estabeleceram para a construção de uma governança capaz de tocar um processo que viabilizasse construção de políticas articuladas entre Estado e sociedade civil. Em todos esses casos, foi necessária uma ação integrada, de escala urbana e institucional, para reconquistar territórios antes associados à informalidade, à baixa ocupação ou a processos de marginalização. A lição apreendida nesse caso de fragmentos de cidade, com competências institucionais garantidas e muitos atores envolvidos em uma complexa gama de interesses, é que é necessário haver uma liderança

capaz de aglutinar interesses comuns e compartilhados, deixando de fora as divergência particulares.

No caso do Setor Comercial Sul, embora sua história seja mais recente, existem muitas semelhanças, trata-se de uma parcela urbana com características próprias, com patrimônio construído e de valor histórico. Soma-se a isso valores urbanos consolidados e uma identidade local. Como facilitador a área está localizada na centralidade da cidade, contando com infraestrutura implementada, inclusive mobilidade, arquitetura modernista de valor e identidade funcional, quee permitem potencializar a região sem a necessidade de grandes reconstruções. Ademais, as edificações existentes oferecem condições adequadas para adaptação à novas atividades, reforçando a imagem e o papel estratégico do SCS no contexto do Plano Piloto.

Acessibilidade e mobilidade

A acessibilidade e a mobilidade figuram entre os fatores mais determinantes para o sucesso de projetos de transformação econômica e urbana. Polos criativos e tecnológicos prosperam quando inseridos em áreas acessíveis, atendidas por múltiplos modais de transporte e com boas condições de circulação de pedestres e ciclistas.

Entre os casos analisados no *Benchmarking* que tratam de parcelas urbanas, todos os casos dispõem de infraestrutura de mobilidade pré-existente e funcional, o que favoreceu os processos de requalificação. O Porto Digital de Recife, embora com algumas limitações comparadas aos outros exemplos, conta com redes estruturadas de circulação. Já Medellín, Lisboa, Bronx, San Felipe e La Candelaria apresentam sistemas consolidados de metrô, ônibus, ciclovias e espaços caminháveis, que ampliam o acesso e fortalecem a vitalidade urbana.

Para o SCS, esse fator é ainda mais estratégico, uma vez que a área é atendida por uma rede robusta de transporte coletivo contando com metrô, linhas urbanas e interbairros — e apresenta elevada circulação de pedestres. A ciclovia, no entanto não contam com uma rede ampla e conectada, mas que pode ser facilmente ampliada. Essa condição estrutural reduz a necessidade de grandes intervenções viárias e reforça o potencial do SCS para abrigar atividades inovadoras e criativas.

Intervenções urbanas realizadas

Os estudos de *benchmarking* revelam que nenhum dos casos analisados necessitou de transformações urbanísticas de grande escala para viabilizar a implantação de polos criativos ou tecnológicos. A requalificação desses territórios ocorreu, majoritariamente, por meio de intervenções pontuais que priorizassem acessos, adotassem medidas de desenho universal, de qualificação do espaço público com calçadas, ciclovias e arborização urbana e, sobretudo, pela reabilitação de edificações existentes, inclusive com a critérios de identidade visual e comunicação ativa.

As ações recorrentes incluem redesenho de calçadas com os mesmos materiais e mais acessíveis, muitas vezes com adoção de sinalização podotátil.

Verifica-se a preocupação com segurança com a implantação de aparelhos de vigilância, melhoria na iluminação pública. Na parte de conforto aos usuários percebeu-se a instalação de sinalização interpretativa, a criação de mobiliário urbano adequado, muitas vezes com identidade própria. O tratamento paisagístico foi outro fator muito observado, percebe-se não somente uma arborização urbana mais presente, mas também mais eficiente, colocada em locais de descanso, protegendo trajetos e até como soluções baseadas na natureza, reforçando a drenagem urbana. Adicionalmente canteiros com flores e folhas se destacam na paisagem criando cenários urbanos que demonstram cuidado e atenção.

Apesar destas transformações do espaço urbano, percebe-se que é no retrofit que as principais transformações ocorreram. A questão não é em reformar e dar uma nova roupagem para as edificações, mas sim ressignificar as construções existentes. O reuso adaptativo de estruturas obsoletas: galpões portuários no Recife, fábricas e edifícios industriais em Medellín, armazéns e complexos militares em Lisboa, além da recuperação de fachadas coloniais e casarões históricos em San Felipe e La Candelaria permitem a manutenção mda silhueta urbana, da meória do cenário como registros importantes do passado. Os novos usos reverenviam os entigos prédios, mesmo que dotados de infraestrutura moderna de elevadores, escadas rolantes, iluminações futurísticas etc.

Esses exemplos demonstram que a requalificação física não depende de grandes obras, mas de intervenções estratégicas capazes de restaurar o valor arquitetônico existente, adaptar espaços às novas funções e qualificar o ambiente urbano para usos criativos e inovadores.

Fatores Conjunturais

Governança

A governança é um elemento fundamental para o sucesso e a efetiva implementação de projetos de requalificação urbana. Os estudos analisados apresentam diferentes modelos, mas todos destacam a importância da existência de uma liderança claramente definida. A atuação do Estado, seja em nível municipal, estadual ou nacional, mostrou-se decisiva nos casos em que as intervenções envolvem porções urbanas amplas e complexas, exigindo alinhamento institucional e visão estratégica conjunta.

Há, igualmente, experiências em que a cooperação entre Estado e iniciativa privada resulta em arranjos eficientes, com clara distribuição de responsabilidades. Em outros contextos, especialmente em projetos concentrados em edificações específicas ou conjuntos menores, a liderança privada assume protagonismo, como ocorre em parte dos projetos de Lisboa e em iniciativas culturais urbanas no Bronx. No Recife, o modelo de governança tripartite, unindo setor público, academia, setor privado e sociedade civil, demonstra a importância de estruturas híbridas capazes de articular diferentes interesses e competências.

A implementação de pequenas obras pelo Estado é fundamental para ativar a circulação de pessoas e qualificar o espaço público quando há esse interesse, especialmente em áreas consolidadas como o Setor Comercial Sul. Intervenções como melhoria de calçadas, iluminação, sinalização interpretativa, mobiliário urbano, paisagismo e até o incentivo ao tratamento de fachadas

têm grande capacidade de transformar a percepção dos usuários, ampliando a sensação de segurança, conforto e acolhimento. Essas ações incrementais, de baixo custo e alto impacto, funcionam como catalisadoras de novos fluxos e incentivam o surgimento de atividades culturais, gastronômicas, de entretenimento e de economia criativa, criando um ambiente mais vibrante, atrativo e propício à inovação.

No caso do SCS, a governança deverá considerar a predominância de edifícios privados, ainda ocupados, tornando seus proprietários atores centrais no processo. O Estado, por sua vez, deve oferecer suporte por meio de incentivos, marcos regulatórios e investimentos em infraestrutura. A academia pode contribuir com estudos, diagnósticos e propostas. Esse contexto oferece a oportunidade de construir um novo paradigma de governança para áreas centrais tombadas no Distrito Federal.

Setores criativos incentivados

Os polos criativos estudados revelam grande diversidade de setores incentivados, abrangendo design, games, economia digital, audiovisual, fotografia, música, produção de eventos, gastronomia criativa e equipamentos culturais como museus e centros de ciência. Esses ecossistemas convivem com atividades relacionadas a serviços, estética, bem-estar, turismo e cultura, formando cadeias econômicas ampliadas.

O Porto Digital de recife e Medellín estruturam modelos diversificados e de forte impacto regional. Já iniciativas como a LX Factory, o Hub Criativo do Beato e espaços culturais de San Felipe e La Candelaria combinam programação cultural, economia criativa e inclusão social, articulando-se com comunidades do entorno. No Bronx, arte urbana, coworking, música ao vivo e grafite como expressão de arte desempenham papel central na reativação social e cultural.

Programas de habitação para novos usuários

Nenhum dos casos analisados no *benchmarking* adotou a habitação como eixo prioritário de requalificação urbana, mesmo em projetos que apresentavam forte componente social ou clara intenção de revitalização econômica. Essa ausência não significa desinteresse pelo tema, mas reflete as características específicas dos territórios estudados, em sua maioria marcados por usos preexistentes consolidados, restrições legais ou limitações estruturais para a incorporação de moradias. Observa-se, contudo, que em alguns contextos começam a surgir movimentos que exploram possibilidades de usos residenciais mistos, especialmente em edificações de grande porte ou em áreas industriais desativadas, apontando tendências futuras de diversificação funcional.

No caso do Setor Comercial Sul, essa discussão adquire contornos ainda mais particulares. Trata-se de uma área composta majoritariamente por edifícios privados, em funcionamento, e que historicamente não foram destinados ao uso habitacional, além de se inserir em um território tombado, com gabaritos e diretrizes rígidas. Isso limita significativamente a possibilidade de introduzir

moradia como vetor estrutural da requalificação. Ainda assim, edifícios maiores ou subutilizados poderiam, futuramente, ser avaliados quanto à viabilidade de conversões parciais, desde que haja infraestrutura suficiente e que se considerem cuidadosamente os impactos urbanísticos e sociais. Dessa forma, a habitação não é descartada, mas tratada como perspectiva complementar e de longo prazo.

Programas de inclusão social

Os casos estudados mostram que programas de inclusão social são recorrentes, seja por meio de ações de educação, qualificação profissional, arte urbana ou participação comunitária. Em bairros como Recife, Medellín e La Candelaria, a requalificação do espaço público reforça laços identitários, fortalece o sentimento de pertencimento e reduz estigmas históricos.

Incentivos fiscais aos setores criativos

A maior parte das iniciativas analisadas envolve algum tipo de incentivo. O Porto Digital utiliza isenções e benefícios fiscais; Medellín aposta em subsídios à inovação; Lisboa aplica incentivos indiretos por meio de reabilitação urbana e apoio a startups; Bronx e San Felipe oferecem editais e estímulos culturais. Não há um modelo único, mas sim um conjunto de ferramentas adaptadas a cada contexto. Para o SCS, incentivos urbanísticos e fiscais — como isenção de IPTU, redução de tarifas públicas e estímulo ao retrofit — podem induzir investimentos privados.

Programas de formação e educação

A formação e a educação aparecem como pilares estruturantes em todos os casos estudados. Universidades, centros de formação técnica, escolas de design e entidades culturais participam ativamente do processo de requalificação, garantindo capacitação, pesquisa e engajamento social. No SCS, a presença de instituições como Senac, Senai, UnB e UniCEUB constitui um ativo estratégico para o desenvolvimento de um ecossistema criativo e tecnológico.

Públicos Beneficiados

Os beneficiados são amplos e diversificados: jovens, empreendedores, profissionais de tecnologia, designers, trabalhadores urbanos, turistas, coletivos culturais, restaurantes, serviços e toda a cadeia produtiva da construção civil envolvida na requalificação de edifícios.

No SCS, além desses grupos, destaca-se o potencial de reintegrar o setor à dinâmica urbana do Plano Piloto, aproximando-o dos setores hoteleiro, hospitalar e de serviços, fortalecendo sua função estratégica como área de convergência metropolitana.

Os fatores estruturantes analisados nesta pesquisa (histórico do local, acessibilidade e mobilidade, e intervenções urbanas realizadas) revelam-se

fundamentais para orientar de forma precisa e consistente a formulação de um programa de necessidades para a requalificação do Setor Comercial Sul (SCS). O entendimento do passado e das transformações socioespaciais do setor permite reconhecer seus valores urbanos, sua identidade modernista e as potencialidades que podem ser resgatadas e atualizadas. A análise das condições de mobilidade e acessibilidade evidencia um ponto de força decisivo: o SCS já dispõe de infraestrutura consolidada e múltiplos modais, condição essencial para sustentar um polo vibrante, inclusivo e de alta circulação. Por fim, o estudo das intervenções realizadas em referências nacionais e internacionais demonstra que transformações bem-sucedidas não dependem necessariamente de grandes obras, mas de ações estratégicas de qualificação do espaço público e retrofit das edificações existentes. Em conjunto, esses fatores estruturantes oferecem as bases técnicas e conceituais indispensáveis para orientar decisões, definir prioridades e construir um programa de necessidades alinhado às reais condições, limitações e oportunidades do SCS, garantindo que sua requalificação seja viável, coerente e sustentável.

O Programa de Necessidades

A requalificação do Setor Comercial Sul exige a definição de um programa de necessidades capaz de orientar sua transformação em um polo criativo e tecnológico integrado ao contexto do Plano Piloto. Para isso, torna-se indispensável estruturar ações articuladas que promovam vitalidade urbana, ampliem a participação dos atores locais, estimulem a ocupação de áreas subutilizadas, fortaleçam atividades existentes e introduzam novos usos capazes de responder às carências identificadas pela população. O setor demanda intervenções que consolidem sua identidade renovada, melhorem sua integração com o entorno, qualifiquem seus espaços públicos e preparem sua infraestrutura para as demandas tecnológicas contemporâneas, assegurando que o SCS se torne um território inovador, acolhedor e sustentável.

Nessa direção, destacam-se como questões principais já identificadas no processo de diagnóstico e *benchmarking*:

- Necessidade de programas e projetos capazes de aglutinar os atores locais, promovendo governança participativa e convergência de interesses em torno de iniciativas culturais, tecnológicas e urbanas;

- Ocupação estratégica das áreas mais desocupadas, com usos temporários ou permanentes que ativem fluxos, aumentem a segurança e fortaleçam a percepção positiva do setor ao nível do térreo, e investir na ocupação das quadras maois centrais, pois sãoas que apresentam menor índice de ocupação;

- Potencialização e qualificação das atividades remanescentes, especialmente aquelas que geram empatia e pertencimento entre os usuários, evitando processos de descaracterização;

- Inserção de atividades que atendam às carências identificadas pela população, como espaços de convivência, cultura, gastronomia e serviços urbanos essenciais;

- Criação de marcos simbólicos, capazes de comunicar a nova identidade do SCS como polo criativo e tecnológico e de reforçar sua presença na paisagem urbana;

- Integração efetiva do SCS com seu entorno imediato, fortalecendo conexões com setores hoteleiro, cultural, hospitalar e áreas adjacentes do Plano Piloto;

- Implementação de um sistema pedestrianizado contínuo, acessível e confortável, conectando quadras, galerias e espaços públicos, ampliando a caminhabilidade;

- Integração plena com os modais de transporte existentes, incluindo metrô, ônibus e ciclovias, criando interfaces eficientes para micromobilidade e deslocamentos sustentáveis;

- Adequação e modernização da infraestrutura, especialmente redes tecnológicas, energia, drenagem, Wi-Fi público e soluções inteligentes compatíveis com atividades de inovação;

- Incremento do paisagismo, com arborização estratégica, soluções baseadas na natureza, paisagismo ecológico e criação de espaços sombreados que ampliem o conforto ambiental e o uso social.

A consolidação dessas diretrizes forma a base necessária para orientar decisões, definir prioridades e estruturar intervenções que conduzam o SCS a uma nova etapa de vitalidade econômica, inovação e integração urbana, garantindo que o território responda ao interesse público e à dinâmica contemporânea de cidades criativas.

CONCLUSÃO

O Setor Comercial Sul (SCS) constitui uma área de elevada complexidade no contexto urbano de Brasília, tanto por sua conformação diferenciada — mais próxima de um tecido urbano tradicional, com ruas e atividades no térreo — quanto por sua inserção em uma cidade tombada, com rígidas normas de preservação. A perda de vitalidade do setor, ao longo das últimas décadas, está relacionada à transformação do padrão de ocupação da cidade, com a migração de atividades para shoppings e centros especializados, resultando em um ambiente urbano fragmentado, com subutilização das edificações e dos espaços públicos. Ao mesmo tempo, o diagnóstico evidencia a existência de potencialidades significativas. A permanência de proprietários, o interesse em reativar as edificações e a vocação natural do setor para atividades de comércio, serviços, lazer e cultura formam um ponto de partida sólido para sua requalificação. No entanto, os entraves legais, normativos e físicos — como a ausência de infraestrutura cicloviária, barreiras à acessibilidade e isolamento causado por bolsões de estacionamento — impõem a necessidade de uma abordagem sistêmica.

A introdução do uso residencial deve ser cuidadosamente analisada à luz das restrições do tombamento e da necessidade de compatibilização com as atividades existentes. Programas de habitação de interesse social, por exemplo, dependem de mecanismos robustos de viabilização fundiária e financeira, como desapropriações e incentivos urbanísticos, cuja implementação em larga escala pode ser limitada. Além disso, é fundamental mitigar os riscos de conflitos de uso entre moradia e lazer, aprendendo com experiências em outras áreas do Plano Piloto.

Entendendo que o processo de requalificação urbana demanda arranjos e pactos sociais, construção de governança e consolidação de políticas públicas, entende-se que é necessário um processo contínuo, mas paulatino de implementações de ações sucessivas, nas quais é importante estabelecer etapas que consolidem metas previamente estabelecidas. Nesse sentido é necessário pensar em cenários a curto, médio e longo prazo que promovam ações imediatas ao mesmo tempo que deflagre o amadurecimento de um projeto robusto de requalificação urbana para o SCS.

Frente a esses desafios, propõem-se as seguintes recomendações estratégicas gerais para orientar os próximos passos do projeto urbanístico e para a implementação do Polo Criativo e tecnológico do Setor Comercial Sul:

- Revisão e flexibilização normativa: atualizar os instrumentos urbanísticos aplicáveis ao SCS, com vistas à introdução de usos mistos, permitindo habitação compatível com a dinâmica do setor, respeitando os limites do tombamento.

- Plano de requalificação de espaços públicos: priorizar a integração do SCS ao seu entorno, eliminando barreiras físicas, reorganizando os fluxos de pedestres e ciclistas, e promovendo a acessibilidade universal.

- Promoção da mobilidade ativa e intermodalidade: implantar rede cicloviária, ampliar calçadas acessíveis e articular o setor a modais de transporte coletivo, com foco na integração intermodal

- Estratégias de retrofit e ocupação gradual: estimular a adaptação das edificações existentes por meio de incentivos fiscais, técnicos e regulatórios, com foco na ocupação progressiva e sustentável.

- Valorização da economia criativa e do lazer urbano: consolidar o SCS como polo cultural e de entretenimento, articulando políticas públicas e parcerias com agentes do setor criativo, sem inviabilizar a coexistência com usos residenciais.

- Estudos de viabilidade técnica e financeira: realizar modelagens econômico-financeiras para identificar as possibilidades reais de implantação de programas habitacionais, considerando o custo de retrofit, desapropriações e incentivos públicos.

- Gestão compartilhada e governança local: estabelecer canais permanentes de diálogo entre o poder público, proprietários, empreendedores e comunidade, com mecanismos de governança participativa e pactuação de metas.

A revitalização do SCS exige, portanto, um projeto urbanístico de base integrada, capaz de equilibrar preservação histórica com inovação funcional e socioeconômica. A requalificação bem-sucedida do setor poderá não apenas restaurar sua centralidade no contexto urbano de Brasília, mas também torná-lo um modelo de intervenção em áreas centrais de cidades com patrimônio protegido e alto valor simbólico.

Estratégias a serem adotas pelo Projeto de Zoneamento

Tomando como base as recomendações, algumas conclusões surgem a partir do levantamento de informações deste trabalho, principalmente após a realização da oficina de integração realizada em 27 de junho de 2025 com a equipe da UnB, que identificou as seguintes diretrizes de projeto:

- Pensar em cenários temporais a curto, médio e longo prazo para absorver alterações progressivas, no intuito de iniciar o processo de mudança e consolidar paulatinamente a utilização do espaço, o engajamento da sociedade na nova identidade pretendida, e ter tempo para estudar e amadurecer mudanças mais profundas que envolvam demolições e alterações mais profundas que surjam ao longo do processo;

- Criar alternativas às áreas de estacionamento existentes, no intuito de liberar o térreo do SCS para o pedestre, o ciclista e para a realização atividades de lazer e cultura;

- Priorizar as atividades do térreo para incrementar as atividades urbanas, especialmente as de economia criativa e de comércio de lazer, além das atividades de apoio do polo tecnológico e de educação existente no setor;

- Identificar as edificações, conforme seu tipo edilício, para as aptidões de retrofit, notadamente para receber o polo tecnológico e as atividades afins; Identificar as edificações, conforme seu tipo edilício, para retrofit de uso residencial permanente ou transitório, considerando vagas de garagem disponíveis, o programa de necessidades das unidades e o público alvo; Indicar soluções para as ruas de serviço, consideradas áreas inseguras e sub aproveitadas; Identificar novo uso para o "buraco do rato", localizado na quadra 5, considerando que a quadra é a área de maior insegurança do SCS;

- Analisar e desenvolver alternativas de retrofit para a quadra 5 do SCS como um todo, tomando como base a conclusão que a quadra apresenta melhores condições de atender às expectativas sociais de requalificação urbana, considerando um uso múltiplo, criativo e atraente para consolidar um uso permanente da área uma nova identidade para o setor;

- Requalificar o espaço urbano ao nível do térreo no intuito de promover a acessibilidade universal, redesenhando calçadas, construindo novas rampas acessíveis e eliminando escadas sempre que possível, no intuito de eliminar barreiras físicas de desnível presentes em vários locais do setor;

- Priorizar o tráfego do pedestre e do ciclista, priorizando as calçadas, os pontos de passagem, as faixas de pedestre, as rampas de acesso e os bloqueios de veículos, interferindo no desenho das vias e das vagas de estacionamento;

- Estabelecer continuidade dos trajetos de pedestres e do ciclista com o entorno, no intuito de fazer uma "costura" urbana. No face sul do SCS que se relaciona com os hospitais de base e Sarah Kubitschek é necessário dar mais fluidez na continuidade para as calçadas hoje existentes e fundamentais para a circulação na área, hoje interrompidas por bolsões de estacionamentos e vias de veículos com alta densidade;

- Criar continuidade e fluidez dos trajetos de pedestres e do ciclista com o entorno Norte do SCS, particularmente com o Setor Hoteleiro

Norte e Setor de Diversões Sul. A divisa é caracterizada por barreiras físicas íngremes como taludes. A área atualmente é bastante impermeabilizada e ocupada por bolsões de estacionamento. Conclui-se que deve ser feita uma "costura" urbana;

- Criar continuidade e fluidez dos trajetos de pedestres e do ciclista com o entorno Leste do SCS, particularmente com as estruturas existentes da galeria dos estados e com a infraestrutura existente de ciclofaixas e caminhos de pedestre preexistentes;

- Dar nova identidade às "ruas" internas do SCS, no intuito de ter caraterísticas mais locais que incrementem as atividades no nível do térreo, priorizando as calçadas que podem ser mais largas para os pedestres, inclusive absorvendo ciclofaixas. Também podem absorver áreas para mesas, áreas ajardinadas com boa arborização;

- Priorizar a qualidade do espaço urbano com soluções paisagísticas, aumentando a área arborizada e com canteiros exuberantes, tentando resgatar a identidade original modernista. Inclusive adotando Soluções baseadas na natureza – SbN- no intuito de promover a permeabilidade do solo, a percolação de água em pontos críticos de alagamento, particularmente estacionamentos.

- Criar um ambiente mais dinâmico e atrativo para o Setor considerando a natureza de Polo criativo e tecnológico, com o uso de novos meios de mídia urbana e de iluminação cênica, considerando as características arquitetônicas e paisagísticas do SCS, tombadas pelo patrimônio histórico e artístico nacional e mundial;

A partir da discussão dos levantamentos e da identificação das diretrizes de projeto a serem desenvolvidas nas etapas posteriores, observou-se a natureza distinta das paisagens e dos condicionantes de diferentes áreas do SCS, inclusive definidas como restrições e potencialidades. Sugerem-se a adoção de algumas a partir da divisão do local em zonas.

Estratégia da zona 1

A zona um compreende a área da quadra cinco do setor comercial Sul. Talvez a quadra 5 seja o maior desafio e a maior potencialidade desse projeto, no qual renovação urbana e paisagismo se unem para resgatar uma área hoje de pouco uso e caracterizada como e segura, para algo que pode dar uma nova dimensão para o setor comercial sul.

Esta área apresenta-se, segundo a percepção geral obtida pelas pesquisas de campo, como sendo a área mais problemática do setor. A razão desta percepção é a falta de segurança, principalmente oriunda da existência

das ruas internas de serviço que ficam no subsolo. Na quadra 5 essas ruas são denominadas “buraco do rato”. Apesar da quadra 5 se apresentar como área problemática também é a área que mais tem potencial de renovação. Esse potencial se dá em função de: maior quantidade de espaços livres existentes entre as edificações, edificações mais baixas que permitem maior intensidade de retrofit e redefinição funcional, cenários preexistentes que podem receber melhorias agregando valor com acessibilidade universal e recursos paisagísticos.

A estratégia para quadra cinco se baseia em concentrar na área, a criação de um espaço múltiplo e atrativo que funcione como o coração do pólo criativo e tecnológico, utilizando para isso os espaços livres existentes e, que funcionariam para atividades múltiplas, algumas preexistentes e outras a serem consolidadas, mas todas voltadas para a cultura e diversão, tais como feiras, centro gastronômico e atividades de lazer diversas. Busca-se incrementar ainda mais esse caráter pulsante do local, tentando trazer mais atividades culturais e de lazer ativo, ao mesmo tempo em que se cria espaços mais exuberantes capazes de atrair novos negócios como cafés, restaurantes, bares e até o mercado de produtos especiais, visando criar no setor comercial Sul uma identidade com a população do Plano Piloto, se tornando o coração afetivo da cidade, com atividades capazes de atrair o público que vive no Plano Piloto de Brasília, resgatando o caráter da escala gregária prevista no plano original de Lúcio Costa.

Estratégia da zona 2

A zona dois constitui a interface do setor comercial sul com setor hoteleiro Sul e o setor diversões sul. Esta faixa é marcada por um grande desnível oriundo da linha de greide da via S2. Tal corte definiu taludes que são revestidos com placas pré moldadas de concreto que inviabilizam sua utilização para circulação. Soma-se a isso à inexistência de calçadas contínuas que liguem o setor de diversões sul e a plataforma da rodoviária ou o setor comercial Sul. Assim toda a faixa do perímetro norte do SCS tem uma transição com o entorno que se caracteriza como ruptura. A declividade também acentua efeitos colaterais em eventos de chuva promovendo a aceleração da água e a criando corredeiras dificultando sobremaneira a travessia entre os setores.

Esta área também é marcada por vários bolsões de estacionamentos que dificultam a integração do pedestre na travessia do setor o hoteleiro Sul com o setor de diversões sul. Tal quadro é agravado pela pouca existência de árvores ou de elementos que mitiguem os efeitos do Sol pleno ou da chuva forte.

Entendemos que o estabelecimento de uma calçada ampla acrescida de um ciclo faixa na linha Norte que define o setor comercial Sul possa promover uma integração plena do setor como um todo, além de conectá-lo ao Parque da Cidade e a plataforma da rodoviária. Ao longo desse caminho pode ser implementado uma arborização plena e canteiros substituindo os atuais taludes revestidos. Estes canteiros podem ser em patamares com soluções baseadas na natureza capturando água em excesso das chuvas, permitindo percolação dessa água no solo, alimentando o lençol freático.

Acredita-se que jardineiras implementadas no lugar dos taludes impermeabilizados criarão um micro clima adequado para um cenário exuberante de vegetação adequada ao Cerrado, melhorando o ambiente urbano e dando uma feição mais paisagística para o setor.

Estratégia da zona 3

A zona três apresenta uma área declividade suave, não apresentando barreiras como desníveis. No entanto, a área não é contínua para seus usuários, pois é cortada por uma via de alto fluxo de veículos, contendo três faixas em cada direção. Ademais, as travessias de pedestres não coincidem com o traçado do sistema viário implementado no entorno. Tal situação cria um cenário de descontinuidade para o pedestre e para o ciclista, que se vê obrigado atravessar fluxos intensos de carros, enfrentar bolsões de estacionamentos e falta de calçadas.

A questão das vagas no setor comercial Sul sempre foi uma questão importante a ser discutida. A estratégia consiste em promover uma maior continuidade para pedestres ciclistas dando a eles mais conforto e acessibilidade universal. Salienta-se alguns pontos: semáforos coincidindo com as vias, calçadas mais largas e arborizadas, ciclo faixas conectadas com em torno e com sistema ciclo viário da cidade, praças pequenas para recebimento dos pedestres e ciclistas no setor comercial Sul, e continuidade e integração com as vias internas do setor comercial sul.

Pensando em um cenário a longo prazo, é possível que nessa área seja implementada uma edificação do subsolo contendo um grande número de vagas de veículos além de serviços complementares ao modelo do que acontece em shopping centers. Essa edificação deverá conectar-se diretamente com as ruas locais interiores ao setor comercial Sul e principalmente a quadra cinco. Pretende-se que na área do térreo acima dessa edificação do subsolo, pode ser criada uma grande faixa verde que criará uma faixa de circulação de leste a oeste, conectando o setor de rádio televisão Sul o setor Hospitalar Sul e o Setor Comercial Sul.

Estratégia da zona 4

A estratégia para a zona 4 é baseada na integração paisagística e funcional do setor comercial Sul com o eixo rodoviário buscando viabilizar a circulação de pedestres e ciclistas em uma área que hoje se apresenta sem continuidade de fluxos tanto interna ao setor comercial Sul como no relacionamento com o entorno imediato, notadamente com o setor de diversões sul e com os hospitais de base e Sara Kubitschek.

Os maiores desafios estão em viabilizar uma continuidade de ciclofaixas que permitam a integração da infraestrutura já implementada, que atualmente se encontra com interrupções: nas quadras 7 e 8 do setor comercial Sul; no eixo monumental e na super quadras 102 Sul e 202 sul. Outro desafio é vencer os desníveis existentes nos muros de arrimo que separam a zona um da quadra um do setor comercial Sul. Portanto se faz necessário uma estratégia que integre

soluções de acessibilidade universal aliadas ao entendimento funcional de circulação fluida e contínua.

Estratégia da zona 5

A zona cinco concerne as áreas consideradas como ruas internas, estas áreas tem um caráter muito parecido com a das cidades tradicionais. A objetivo de tratá-las como área privilegiada para os pedestres e para atividades complementares ao pólo tecnológico. Considera-se que esta é a principal área apta a receber possíveis edificações que venham ter retrofit para o uso residencial. A compatibilização de usos de comércio e prestação de serviços devem ser compatíveis. Os retrofits devem ser estabelecidas pensando no uso misto, preservando atividades comercias ao nível do térreo, permitindo o uso residencial transitório e/ou permanente. Ademais, o aumento da largura das calçadas possibilitará a utilização de esplanadas para cafés e restaurantes além de melhorar arborização e qualidade paisagística, acompanhada da diminuição paulatina do número de vagas para estacionamento de veículos.

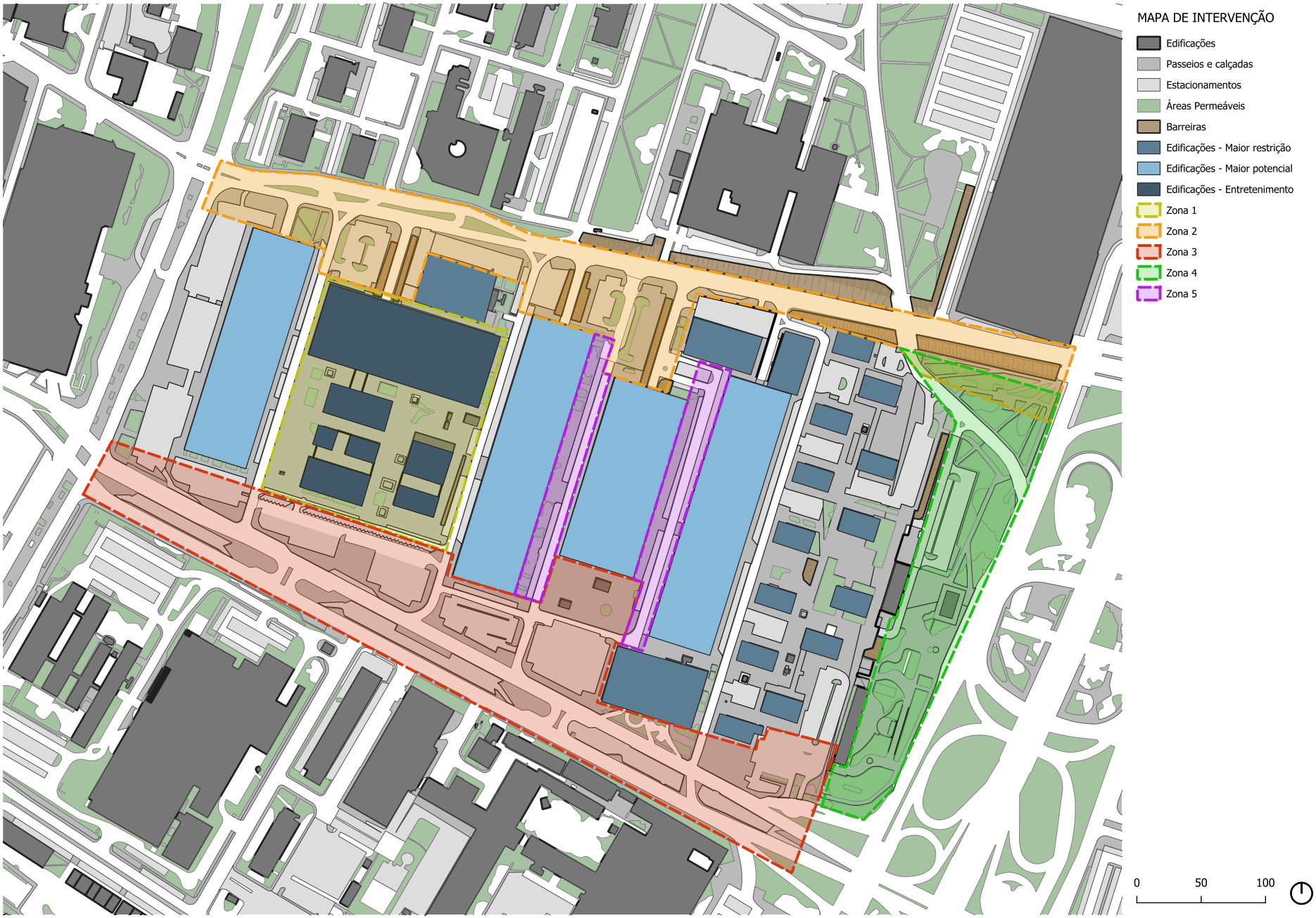


Figura 56– Mapa de Intervenção por zonas.
Fonte: Autores.

REFERÊNCIAS

ABASCAL, E. H. S.; BILBAO, C. A. Dissonâncias nas políticas de revitalização da área central do Recife: avanços e desafios. Cidades, Comunidades e Territórios, 2024. Disponivel em: https:// journals.openedition.org/cidades/9267. Acesso em: 2025 jun 20.

ARCHDAILY. ArchDaily. Primeiro lugar no concurso do Parque do Rio Medellín, 2014. Disponivel em: https://www.archdaily.com. br/br/01-165814/primeiro-lugar-no-concurso-internacional-para-o-parque-do-rio-em-medellin. Acesso em: 10 jun 2025.

ARCHDAILY. Arquitetura como dispositivo público: introdução ao projeto de Parques Biblioteca em Medellín. Archdaily, 2017. Disponivel em: https://www. archdaily.com.br/ br/884133/arquitetura-como-dispositivo-politico-introducao-ao -projeto-de-parques -bibl io teca-em-medel lin ? ad_ medium=gallery. Acesso em: 10 jun 2025.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO; UNESCO. Cities, Culture, Criativity - Leveraging culture and creativity for sustainable urban development and inclusive growth. [S.l.]: Unesco, v. 1, 2021. 112 p. ISBN 978-92-3-100452-0. Disponível em: file:///C:/Users/lucas/OneDrive/Documentos/2021/ Unesco%20Cidades%20 Criativas/ Cities-Culture-Creativity-Leveraging-Culture-and-Creativity-for-Sustainable-Urban-Development- and-Inclusi.pdf. Acesso em: 05 junho 2021.

BERNARDINO, I. L.; LACERDA, N. Centros históricos brasileiros: tensões entre a obsolescência imobiliária e a construção de novas espacialidades. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, 17, n. 1, 2015. 25–41. Acesso em: 25 jun. 2025.

BIANCHINI, F.; PARKINSON, M. Cultural Policy and Urban Regeneration: The West European Experience. Machester: Manchester University Press, 1993.

BRITO, J. F. P. Uma fábrica para unicórnios: refuncionalização contínua e flexível na era digital de Lisboa. Cad. Metrop., São Paulo, 27, jan./abr. 2025. Disponivel em: https://www.scielo.br/j/cm/a/NqqtbKDvmKrz5LVTFR85QKK/?format=pdf. Acesso em: 03 jul. 2025.

CARVALHO, A. P. B. O uso habitacional e as estratégias de revitalização do bairro do Recife (PE) a partir da década de 1990. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano), João Pessoa, 2019. 169. Disponivel em: https:// repositorio.ufpb. br/jspui/handle/123456789/19645. Acesso em: 30 mai 2025.

COLOMBIANO, El. Libros ocupan sede de la antigua cárcel. El Colombiano, Mdellín, 2019. Disponivel em: https://www.elcolombiano. com/antioquia/historia-de-la-carcel-la- ladera-de-medellin-CH11077948. Acesso em: 11 jun 2025.
Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal. Câmara Temática do Conjunto Urbanístico de Brasília. (2022, June 24). Ata da 11ª Reunião Ordinária da CT/CUB [Minutes]. https://www.seduh.df.gov.br/ documents/8133848/9836562/Ata-11a-RO-CT-CUB-24-06-2022-1.pdf

DIGITAL, Porto. Porto Digital, 2025. Disponivel em: https://www.portodigital.org/. Acesso em: 15 jun 2025.

ECO.SAPO.PT. Câmara de Lisboa aprova projeto para habitação partilhada no Hub Criativo do Beato. ECO.SAPO. PT, 2024. Disponivel em: https://eco.sapo.pt/2024/02/08/ camar a-de-l is boa-apr o va-pr ojeto-para-h abitacao-partilhada-no- hub-criativo-do-beato/. Acesso em: 11 jul 2025.

ESPAÇO DE ARQUITETURA. Nova Alameda do Beato do atelier Orgânica Arquitectura vai devolver o espaço à comunidade. Espaço de Arquitetura, 2018. Disponivel em: https://espacodearquitetura.com/noticias/nova-alameda-do-beato-do-atelier-organica- arquitectura-vai-devolver-o-espaco-a comunidade/. Acesso em: 2025 jul 11.

EVANS, G.. Creative Cities, Creative Spaces and Urban Policy. Urban Stugies, 46 (5-6), 2009. Disponivel em: https://www.researchgate.net/publication/228370244_Creative_Cities_ Creative_Spaces_and_ Urban_Policy. Acesso em: 2025 jun 15.

FUNDARPE. https://www.cultura.pe.gov.br/. Cultura PE. Disponivel em: https://www.cultura.pe.gov.br/. Acesso em: 15 jun 2025.

GONÇALVES, Alexandre Ribeiro et al. Arquiteturas com sentido social: o caso de Medellín. IOSR Journal of Business and Management (IOSR-JBM), v. 26, n. 11, p. 29-39, nov 2024. ISSN e-ISSN:2278-487X. Disponivel em: https://www.iosrjournals.org/iosr- jbm/papers/ Vol26-issue11/Ser-10/D2611102939.pdf. Acesso em: 11 jul 2025.

GUEDES, M. K.; TEIXEIRA, C. S. Análise da Ruta-N: Parque de Inovação e Negócios. In:1O. CONGRESSO NACIONAL DE INOVAÇÃO E TECNOLOGIA, 2016. Anais [..]. São Bento do Sul: INOVA 2016.

IMOBILIARIO, Diario. Dez empresas ocupam 75% da Factory Lisbon. Diário Imobiliário Construímos Notícia, 2023. Disponivel em: https://www.diarioimobiliario.pt/Dez-empresas-ocupam-75-da-Factory-Lisbon. Acesso em: 14 jul 2025.

INNOVATION, Lisboa. LIsboa Startup Ecossistem. Lisboa Innovation. Disponivel em: https:// lisboainnovation.com/ecosystem/. Acesso em: 11 jul 2025.

JACOBS, J.. Morte vida de grandes cidades. São Paulo: [s.n.], 1961. 296 p. ISBN ISBN 978-85-7827-421-4. Acesso em: 10 jun 2015.

JACOBS, J.Cities and the Welth of Nation. New York: RandomHouse,1984.

Jaime, I. de S., & Blumenschein, R. N. (2025). Governança urbana e tecnologias digitais no processo de revitalização do Setor Comercial Sul em Brasília. Encontro Latino-Americano E Europeu Sobre Edificações E Comunidades Sustentáveis (euroELECS), 6(1), 1–11. https://doi.org/10.46421/euroelecs.v6.8086

KAGAN, S. ; HAHN, J.. Creative Cities and (Un)Sustainability: From Creative Class to Sustainable Creative Cities. Culture and Local Governance, v. 3, n. 1-2, p. 11, 2011.

ISSN 1911-7469. Disponivel em: https://doi.org/10.18192/clg-cgl.v3i1.182. Acesso em: 12 novembro 2021.

KAREN, Till E. Wounded cities: Memory-work and a place-based ethics of care. Political Geography, jan. 2012. 3-14. Disponivel em: https://www.sciencedirect.com/science/ article/abs/pii/S0962629811001806. Acesso em: 12 abr. 2022.

KIRCHBERG, V. ; KAGAN, S.. The roles of artists in the emergence of creative sustainable cities: Theorical clue and empirical illustrations. City, Culture and Society, p. 137- 152, 2013.

LANDRY, Charles. The Creative City-A Toolkit for Urban Innovators. [S.l.]: [s.n.], 2008. 350 p. ISBN 978-1-84407-598-0. Acesso em: 01 jun. 2021.

LEANDRO, VALTER. Esta cervejaria em Lisboa tem um balcão com 30 metros. Lisboa Secreta, 2024. Disponivel em: https://lisboasecreta. co/cervejaria-browers-beato/?utm_source. Acesso em: 14 jul 2025.

LUSA. www.idealista.pt. Habitação partilhada no Hub Criativo do Beato com projeto aprovado, 2024. Disponivel em: https://www.idealista.pt/news/imobiliario/habitacao/2024/02/08/61404-aprovado-projeto- para-habitacao-partilhada-no-hub-criativo-do-beato. Acesso em: 11 jul 2025.

MARCELINO, Miguel. Casa Capitão. marcelino.pt, 2019. Disponivel em: marcelino.pt/057/. Acesso em: 11 jul 2025.

MEDELLÍN, ALCALDIA DE. Plan de Desarrollo Medellín Futuro 2020-2023. Medellín: [s.n.], 2020. 575 p. Disponivel em: https://www.medellin.gov.co/. Acesso em: 10 jun 2021.

MESSIAS, F. ; NASCIMENTO, E. ; SILVA(A), C.. A economia criativa na arena da sustentabilidade. Rev. Programa Pós-Grad. Arquit. Urban., São Paulo, 27, n. 50, maio 2020. 1-19. Disponivel em: http://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/161954/160326.

MESSIAS, F.. A cidade criativa e a Nova Agenda Urbana: análise exploratória para integração de conceitos. Brasília: [s.n.], v. Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2025. 225 p. Orientador: Caio frederico e Silva.

MONTAÑO, K. V.Q; ESTRADA, L. Q.; LOAZIZA, O. D. R. Proyeto piloto de recualificación urban y arquitectónico de los Parques Biblioteca en la ciudad de Medellín, de una escala zonal a una escala barrial: Parque Biblioteca La Ladera. Monografia de graduação em Arquitetura, Medellín, 2016. 114. Disponivel em: file:///C:/Users/lucas/Downloads/Proyecto_Piloto_%20Recualificacion_Quinones_2016.pdf. Acesso em: 12 jun 2025. Orientador Germán de Jesus Jaramillo Uribe.

MOREIRA, CRISTIANA FARIA. Nova Alameda do Beato vai ter menos carros e mais árvores. publico.pt, 2018. Disponivel em: https://www.publico.pt/2018/10/25/ local/ noticia/nova-alameda-beato-vai-menos-carros- arvores-1848910?utm_ source=chatgpt.com. Acesso em: 14 jul 2025.

MOULD, Oil. Tactical Urbanism: The New Vernacular osthe Creative City. Geography Compass, 2014. 529-539. Acesso em: 20 mar. 2022.

ONU UNCTAD. Creative Economy Programme. UNCTAD Prosperity for all, 2021. Disponivel em: https://unctad.org/ topic/trade-analysis/creative-economy-programme/2021-year-of-the-creative-economy#:~:text=In%202019%20 at% 20 the% 2074 th%20 session% 20 of% 20 the, Australia% 2C%20China%2C%20 India%2C%20Indon esia%2C%20Mongolia%2C%20Philippines%20and%20Thailand. Acesso em: 30 Janeiro 2021.

PECK, Frank; MCGUINNESS, David. Regional Development Agencies and Cluster Strategies: Engaging the knowledge-base in North England. Local Economy, 2003. 49-62. Disponvel em: https://journals. sagepub. com/doi/pdf/ 10.1080/ 02690940320000738 25?casa_ token=APHj1TiC eAkAAAAA:sqiZ67ba67JyDcU6kMmhip1YGXHZ ch4bjBfoTj5E2WL6mdr-3go0HaLt80k1reb15q6DqEpdY. Acesso em: 8 fev. 2022.

PERNAMBUCO, Estado de. Lei Estadual 15.307. Estado de Pernambuco, 04 jun 2014. Disponivel em: https://www.cultura. pe.gov.br/wp-content/uploads/2014/06/Lei-15.07- de-4-de-junho-de-2014-audiovisual-PE.pdf. Acesso em: 2025 jun 15.

PORTER, M. E. The competitive and advantage os Nations. [S.l.]: [s.n.], 1990.

RECIFE, Prefeitura do. Lei Municipal 17.244. Prefeitura do Recife, Recife, 2006. Disponivel em: https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/ recife/lei-ordinaria/2006/1724/17244/lei- ordinaria-n-17244-2006-institui-o-programa-de-incentivo-ao-porto-digital-mediante-a-concessao-de-beneficios-fiscais-condicionados. Acesso em: 2025 jun 15. Institui o Programa de Incentivo ao Porto Digital mediante a concessão de benefícios fiscais condicionados.

SCOTT, Allen John. Beyond the Creative City: Cognitive–Cultural Capitalism and New Urbanism. Regional studies, 48, n. 4, 2014. 556 578. Disponivel em:http://dx.doi.org/10.1080/00343404.2014.891010. Acesso em: 21 ago. 2020.

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL (SEDUH-DF). PLC do Programa de Revitalização do Setor Comercial Sul: Viva Centro! (apresentação). Brasília, DF, [2020]. Disponível em: <...>. Acesso em: 28 jan. 2026.

SOUZA, J. V.T.; RAMOS, D. N., TEIXEIRA, C. S. Medellinnovation: contextualização e a análise da. In: I CONGRESSO INTERNACIONAL: PESQUISA & DESENVOLVIMENTO, 2017. Anais [..]. [S.l.]: [s.n.]. p. 321-334. UK, GOV; PRATT, Andy. The cultural contradictions of the creative city. City, Culture and Society, sep. 2011. 123-130. Acesso em: 1 maio 2022.

Estudo e Desenvolvimento de Modelo Urbanístico Digital e Físico - Produto 2

APRESENTAÇÃO

Este relatório faz parte da Chamada Pública Nº 01/2024 - Projeto: Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul- SCS que é vinculada ao Edital Nº 01/2024 - Programa Desafio DF, Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal - FAPDF (Processo: Nº 00193-00001969/2024-27).

O projeto de pesquisa tem como objetivo geral "realizar um estudo-diagnóstico abrangente do Sistema Local de Inovação de Brasília, com foco no Setor Comercial Sul (SCS), para identificar a maturidade do ecossistema, desafios, potencialidades e as condições necessárias para fomentar a prática empreendedora, a geração de novos empreendimentos de base tecnológica, a inovação e a revitalização econômica da região, subsidiando a elaboração da estratégia de desenvolvimento do Polo Tecnológico Criativo do SCS".

O projeto de pesquisa proposto é desenvolvido no âmbito de uma parceria técnico-científica entre a Universidade Católica de Brasília – UCB e o Parque de Inovação de Sustentabilidade do Ambiente Construído da Universidade de Brasília (CIP-PISAC/UnB)

O CIP-PISAC[1] é responsável pelos produtos que serão desenvolvidos para atender a Etapa 3 da Chamada Pública nº 01/2024 - Projeto: Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul – SCS.

O objetivo desta etapa é a realização de um estudo e o desenvolvimento de um modelo urbanístico digital e físico para o SCS, a ser desenvolvido a partir dos resultados das etapas anteriores elaboradas pela parceria UCB e UnB. Entre os relatórios se destacam os levantamentos feitos no SCS, abarcando o espaço urbano existente, considerando os aspectos arquitetônicos, urbanísticos, construtivos, infraestrutura e paisagismo.

---

[1] O Parque de Inovação e Sustentabilidade do Ambiente Construído - PISAC é um projeto da Universidade de Brasília, resultado de uma parceria entre agentes públicos e privados do Brasil e do Reino Unido, envolvendo o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI); a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC); o Building Research Establishment (BRE); a Universidade de Brasília (UnB). O PISAC é um Centro Integrado de Pesquisa - CIP da UnB, vinculado a Faculdade de Tecnologia - FT, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU e a Faculdade de Ciências e Tecnologias em Engenharia - FCTE. O PISAC/UnB é um laboratório vivo voltado para atender às demandas de melhoria de processos e produtos na concepção, planejamento, gestão, construção e operação do ambiente construído. Diante da reconhecida expertise em suas áreas de conhecimento; da sua atuação como facilitador para a comunicação e formação de parceria entre detentores de interesse, implementando projetos colaborativos que atendam a demandas de P&D e de capacitação no planejamento, construção e operação do ambiente construído; e da sua atuação como foro para discussões de CT&I, mecanismos de regulação e estruturação de políticas públicas para o setor.

Atualmente, os focos de atuação do PISAC são a cadeia produtiva da indústria da construção, o ambiente construído e os espaços territorial, orbital e artificial. O PISAC tem como missão ser um centro transformador do ambiente construído (processos e produtos), possibilitando o desenvolvimento, a realização de testes e a disseminação de inovações tecnológicas em todo o seu ciclo de vida, incluindo planejamento, gestão, construção e operação. A visão para o PISAC é ser referência no desenvolvimento do futuro sustentável e resiliente do ambiente construído no Brasil, por meio da inovação e de padrões de sustentabilidade.

Como processo geral de desenvolvimento da pesquisa, adotou-se a metodologia "Design Science" que foi aplicada para o desenvolvimento do projeto, cuja natureza aplicada oferece um instrumento de formulação, experimentação e validação de soluções urbanas em contextos dinâmicos e multifacetados. Neste contexto de pesquisa, Hevner, A. R., March, S. T., Park, J., & Ram, S. (2004) estruturam alguns conceitos da Design Science, entre eles a "abordagem científica voltada à criação e avaliação de artefatos". O fundamento da Design Science é a ideia de que o conhecimento pode ser produzido por meio da ação projetual, isto é, pelo próprio processo de concepção, modelagem e implementação de soluções no mundo real. A Design Science propõe uma epistemologia voltada à intervenção orientada por objetivos, focada na resolução de problemas concretos por meio da criação de artefatos, produtos, processos, modelos, sistemas ou políticas.

O processo de planejamento urbano feito nesta pesquisa para o Setor Comercial Sul se iniciou por meio de um levantamento digital desenvolvido com escaneamento digital em nuvem de pontos, conforme metodologia descrita em relatório próprio. Tal levantamento fundamentou o diagnóstico da área e permitiu a construção da uma base digital para o trabalho. O processo está de acordo com o método de desenvolvimento dos produtos em base digital conforme a metodologia Building Information Modeling - BIM.

O "Estudo e desenvolvimento de modelo arquitetônico digital e físico para o SCS" é parte da 3ª ETAPA da pesquisa. Este estudo específico da 3ª ETAPA está dividido em 3 produtos que demonstram o amadurecimento do tema, incluindo:

A. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 1: CARACTERIZAÇÃO DA DEMANDA;
B. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 2: ANÁLISE E DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO;
C. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 3: CENÁRIOS POSSÍVEIS: CADERNO DE PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO.

O PISAC hoje é reconhecido pela esfera pública, pela cadeia produtiva da indústria da construção e pela academia como um centro que trabalha em prol da absorção e difusão da inovação tecnológica em toda a cadeia produtiva da indústria da construção. Entre os empreendimentos do PISAC citam-se: Praça de Protótipos, que tem como objetivo criar um espaço de experimentação e testes de metodologias, tecnologias, processos e materiais, possibilitando a avaliação de seu desempenho em condições reais de uso;

Universidade BIM (UnB-BIM); Núcleo de Estudo e Pesquisa de Edificações Especiais - Penal, Escolar, de Saúde (NUESP); Centro de Excelência de Comunidades Integradas Sustentáveis (CeCis). A equipe do PISAC integra diferentes Faculdades e Departamentos da UnB, além de outras Universidades e Institutos de Pesquisa parceiros.

A presente proposta de requalificação urbanística do Setor Comercial Sul (SCS), está inserida no contexto de atuação do PISAC e corrobora com o papel deste CIP para contribuir com a melhoria urbana de Brasília. Neste contexto, pretende-se que o projeto possa contribuir na requalificação do Setor Comercial Sul, área singular no contexto de Brasília, cuja concepção modernista é reconhecida como patrimônio da humanidade. Neste sentido, requer uma abordagem sensível e propositiva, capaz de equilibrar os valores históricos e simbólicos com as exigências contemporâneas de uso, ocupação e vivência urbana.

O presente documento corresponde ao RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 2: ANÁLISE E DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO, cujos objetivos são: 1. Desenvolver e aprofundar a avaliação das condições físicas do SCS (quadras de 1 a 6) a partir do Método de Avaliação de Rua (MAR), visando identificar potencialidades a serem exploradas pelo projeto; 2. Dar subsídios para a elaboração de estratégias e diretrizes de projeto.

O RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 2 está dividido em 3 partes:

a) Introdução: A Introdução traz as bases que fundamentaram este trabalho e que constam no Relatório Técnico do PRODUTO 1 - ZONEAMENTO URBANO;

b) Aplicação do Método de Avaliação de Rua. A aplicação do Método de Avaliação de Rua é o desenvolvimento do método com identificação de Diretrizes gerais a serem perseguidas pela proposta urbanística em nível de Estudo Preliminar;

c) Princípios e Estratégias de Projeto. O desenvolvimento de Diretrizes e Estratégias de projeto e identificação de pontos de intervenção, que consistem em metas a serem alcançadas com este produto. A metas estão organizadas em 3 grupos:

> **i.** Grupos Considerações e Diretrizes de Projeto ao nível do Térreo Polo Criativo e Tecnológico do SCS.
>
> **ii.** Considerações e Diretrizes de Projeto para as Edificações Existentes, Retrofit e Requalificação visando a implantação do Polo Criativo e Tecnológico do SCS.
>
> **iii.** Considerações e Diretrizes de Projeto para a Infraestrutura pública, visando a implantação do Polo Criativo e Tecnológico do SCS.

Neste contexto, os produtos desenvolvidos nesta referida Etapa 3, podem subsidiar futuros projetos executivos parciais e globais no SCS.

Objetivo Geral do Projeto

O objetivo geral do projeto reside na restauração da função social do território do SCS, entendida como o direito coletivo de usufruir de um espaço urbano acessível, inclusivo, produtivo e culturalmente significativo. Para tanto, a requalificação deve transcender ações meramente formais ou estéticas, propondo transformações estruturais no modo como o espaço público é apropriado, mantido e compartilhado. A centralidade do SCS deve ser resgatada como um polo de circulação e comércio, além de um lugar de permanência, encontro e identidade.

Nesse sentido, esta pesquisa assume que a proposta deve ter caráter inovador e sustentável, incorporando tecnologias de comunicação visual, tecnologias de iluminação inteligente, sinalização e sistemas digitais de informação urbana e outros atributos compatíveis com o conceito de cidades inteligentes, contribuindo para a dinamização dos espaços públicos e o fortalecimento de novos usos compatíveis com os modos de vida do século XXI. Essa camada tecnológica deve ser integrada à paisagem urbana tombada, respeitando os princípios estabelecidos pelo Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) e pelas diretrizes da UNESCO.

Para essa requalificação do Setor Comercial Sul (SCS), em especial das Quadras 1 a 6, se faz necessário a criação de uma estrutura de governança sólida, inclusiva e permanente, capaz de articular os diversos agentes envolvidos na recuperação e na gestão da área. Tal estrutura deve ser entendida como um processo de construção da "governança local", como um instrumento essencial para garantir a continuidade das ações de reabilitação, a coordenação das intervenções urbanas e a preservação dos valores históricos, sociais e simbólicos que definem o SCS, enquanto espaço tombado e integrante da concepção urbana de Brasília.

A proposta de governança também deve ser abrangente e envolver representantes do IPHAN, órgão Federal responsável pelo acompanhamento do tombamento da área, visando a manutenção das características fundamentais de Brasília, do Governo do Distrito Federal (GDF), em especial as secretarias responsáveis pelo planejamento urbano, desenvolvimento econômico, cultura, segurança pública e assistência social, articulados com a sociedade civil organizada, os proprietários dos imóveis e as organizações não governamentais que atuam na área com foco em inclusão social, cultura e geração de renda.

É fundamental também, assegurar a participação ativa das associações de comerciantes, dos representantes do Sistema S (como SEBRAE, SENAC e SESC) presentes e atuantes no SCS, de instituições de ensino e pesquisa com experiência em urbanismo, arquitetura, economia criativa e políticas sociais, além dos conselhos e entidades de classe que representam arquitetos, urbanistas e engenheiros. Essa rede de atores deve operar de forma integrada, constituindo a base para uma gestão compartilhada e pactuada do território.

Considera-se que a consolidação dessa governança depende da integração como base do processo, seguindo princípios de planejamento participativo com transparência decisória e corresponsabilidade institucional, possibilitando a construção progressiva de consensos sobre prioridades de investimento, parâmetros de intervenção, além dos próprios modelos de ocupação do espaço.

Entende-se que o objetivo maior é permitir a recuperação funcional e simbólica do Setor Comercial Sul como espaço de convivência, encontro e diversidade, reafirmando a escala gregária idealizada por Lúcio Costa. Vale ressaltar que essa escala foi concebida como o nível mais humano e coletivo da vida urbana da nova capital. Esse papel deve ser fortalecido por meio de políticas que incentivem o uso cotidiano pela população, reativando a econômica local e proporcionando a reocupação do espaço público como lugar de permanência e interação.

Entretanto, vale ressaltar que o processo de revitalização deve ser conduzido com critérios de equidade social e salvaguarda da diversidade socioeconômica, de modo a evitar processos de gentrificação que possam deslocar atores presentes, sejam os comerciantes ou proprietários, ou os usuários tradicionais do setor.
Portanto, a proposta de requalificação do SCS não deve ser compreendida como uma intervenção urbanística tradicional, mas como um processo vivo de construção da cidade que articula inovação tecnológica, justiça espacial, preservação da memória e estímulo à economia urbana. O desafio está em propor cenários urbanos futuros de curto, médio e longo prazo que respeitem o passado, atendam às urgências do presente e antecipem demandas emergentes, transformando o SCS em um território-referência de reativação urbana no centro de Brasília.



INTRODUÇÃO

O projeto de pesquisa tem como objetivo geral "realizar um estudo-diagnóstico abrangente do Sistema Local de Inovação de Brasília, com foco no Setor Comercial Sul (SCS), para identificar a maturidade do ecossistema, desafios, potencialidades e as condições necessárias para fomentar a prática empreendedora, a geração de novos empreendimentos de base tecnológica, a inovação e a revitalização econômica da região, subsidiando a elaboração da estratégia de desenvolvimento do Polo Tecnológico Criativo do SCS".

Localizado no centro de Brasília, o Setor Comercial Sul (SCS) é um espaço emblemático da capital federal. Idealizado como um dos pilares do plano urbanístico de Lúcio Costa, o SCS foi concebido para abrigar atividades comerciais e financeiras, consolidando-se, durante décadas, como um importante centro de negócios, serviços e convivência urbana.

Com o passar dos anos o SCS enfrentou uma série de desafios que comprometeram sua vitalidade. O processo de especulação imobiliária, as mudanças de uso que se refletiram na construção e na própria modernização de edifícios emblemáticos da cidade, como o Venâncio 2.000, o Shopping Pátio Brasil, além da construção do Edifício Parque Cidade, localizados nas quadras 7, 8 e 9 do SCS. Essas edificações trouxeram um novo padrão ao setor central sul, cujo uso e configuração mais "moderna" se dá em edificações "fechadas" para os espaços livres públicos, com acessos através de entradas específicas, não constituindo "portas para a rua". Tal modelo de construção acentua diferenças em relação aos edifícios antigos do SCS localizados nas quadras de 1 a 6 que tem configurações e usos semelhantes às edificações em ruas de cidades tradicionais.

A sintaxe espacial, conforme discutida por Frederico de Holanda (1999), evidencia que as aberturas e portas voltadas para a rua são elementos estruturantes da vida urbana, pois estabelecem a continuidade entre o espaço público e o privado, favorecendo a copresença[2] expectativa social associada à "vida urbana", além da segurança e da diversidade de atividades. O urbanismo modernista ao adotar edificações isoladas e com "fachadas cegas"[3], rompeu com essa relação direta entre as edificações e as ruas, gerando barreiras, verdadeiras rupturas na malha de relações visuais e funcionais que sustentam a interação cotidiana das cidades. A ausência de portas para a rua produz ambientes inertes, reduzindo a permeabilidade entre os espaços internos e externos, enfraquecendo o sentido de pertencimento das pessoas, baseado no uso compartilhado do espaço urbano. Ademais, com a proliferação de centros comerciais e shopping centers como representantes das tipologias urbanas modernas, deslocou-se o eixo tradicional do comércio e dos serviços das frentes de rua para espaços internos

[2]Entende-se Copresença como sendo um conceito que define o compartilhamento de um mesmo espaço ou ambiente por duas ou mais pessoas, promovendo encontros e influenciando comportamentos, sem exigir interação direta constante.

[3]As fachadas cegas se referem às fachadas das edificações que não tem portas abertas para as ruas, configurando barreiras físicas de acesso às edificações, ou ainda que possuem muros, causando o mesmo efeito.

controlados e climatizados, alterando profundamente a dinâmica socioespacial dos centros urbanos.

Essa "nova centralidade", ou ainda, "nova urbanidade", acabou deslocando os fluxos de consumo e lazer para ambientes privados e controlados, reduzindo a vitalidade das atividades nas áreas centrais e promovendo o esvaziamento gradual de edificações antigas destinadas aos usos mistos. Tal processo resultou na desvalorização imobiliária e simbólica desses edifícios centrais, comprometendo sua diversidade funcional e social que historicamente caracterizava o espaço público das cidades em geral. O SCS também é um claro reflexo desse processo.

Acrescenta-se a isso o contexto causado pela pandemia de COVID 19, em que foi afetada profundamente a vitalidade do SCS, pois acelerou o abandono de imóveis acentuando a sensação de insegurança na região e que contribuiu para um processo de decadência do setor. Muitos edifícios ficaram ociosos e a movimentação de pessoas que era intensa, foi gradualmente reduzida. O cenário de esvaziamento comprometeu a economia local e também a percepção do espaço como um ponto não adequado ao encontro e interação social. A pesquisa realizada pela Universidade Católica de Brasília (UCB), apontou que uma das principais razões para essa percepção que acarreta em insegurança é a incidência de pequenos roubos e tráfico de drogas. Além da presença de pessoas em situação de rua.

Porém, apesar desse processo negativo, observa-se que há um movimento de reação e resgate do SCS como local privilegiado da vida urbana de Brasília. Observa-se que tem surgido movimentos organizados que protagonizam atividades a partir de movimentos sociais e de empresas que buscam uma ressignificação do setor, no qual se destaca a organização dos proprietários da região, além de entidades comerciais e representantes de grupos importantes para a economia do Distrito Federal que têm se mobilizado em torno do tema. Paralelamente, coletivos culturais, artistas, produtores e empreendedores também passaram a ocupar o espaço com eventos, festas e atividades culturais, trazendo de volta atividades que antes existiam, como bares e festas com uso noturno.
Atividades de amparo social também atuam na área com o apoio de organizações não governamentais. Essa mobilização tem sido uma força motriz de transformação do SCS e aponta para novos modelos de organização e apropriação do espaço. Embora o quadro geral de expectativas apresente contradições, a discussão em torno do tema aglutina um desejo em comum: a revitalização e a ressignificação do SCS.

Neste contexto, destaca-se a economia criativa que tem desempenhado um papel fundamental no processo de revitalização de vários centros urbanos em todo o mundo. Projetos que valorizam a cultura local, o artesanato, a música e a arte urbana têm impulsionado a geração de renda e trazido novas oportunidades para os trabalhadores e artistas e apontam para novas soluções condizentes com a preservação patrimonial e revitalização de uso.

1.1 Avaliação e estudo-diagnóstico para o polo criativo tecnológico do setor comercial sul

O Relatório da 1ª Etapa – Estudo-Diagnóstico para o Polo Criativo e Tecnológico do Setor Comercial Sul (SCS) foi desenvolvido pela UCB. O documento busca responder à demanda de mapeamento do ecossistema criativo, tecnológico e social do SCS, identificando atores, potencialidades, desafios e oportunidades que possam orientar políticas públicas e estratégias de revitalização urbana e de desenvolvimento inclusivo. Essa demanda foi colocada pela Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação do Distrito Federal (SECTI), em parceria e com o apoio da FAPDF, no âmbito do Programa Desafio DF.

O relatório adotou uma metodologia de caráter qualitativo, quantitativo e cartográfico, com pesquisa de campo em 482 empreendimentos, complementada por dados oficiais e análises territoriais. A pesquisa demonstrou a convergência entre o olhar técnico dos pesquisadores e o registro sensível dos participantes, compondo um retrato complexo e multifacetado da região. Os mapeamentos revelaram que as experiencias cotidianas se repetem nas narrativas individuais e percepções coletivas sobre o abandono de espaços, a presença de pessoas em situação de rua e o comércio informal. Por outro lado, apontam para memórias afetivas, manifestações culturais e desejos de transformação que se manifestam como força motriz para a requalificação do setor.

O primeiro ponto identificado foi a ociosidade imobiliária e a evasão empresarial no SCS, uma vez que, apesar de existirem mais de 5.500 CNPJs registrados, apenas parte desses estabelecimentos mantém atividade física efetiva no local. Dentre os empreendimentos em funcionamento, micro e pequenas empresas do setor de serviços (65%) predominam, seguidas pelos ramos de comércio e saúde, com maior concentração nas quadras 1, 2, 4 e 6. Constatou-se ainda que mais de 60% dos empreendimentos em atividade possuem uma década ou mais de existência, concentrando-se majoritariamente no setor de serviços. O quadro evidencia a escassez de novos negócios e a necessidade de políticas de estímulo à renovação empresarial. Esse fator é fundamental para entendermos o papel de uma política pública que incentive à instalação de novos negócios na região.

Outra característica relevante na pesquisa é o perfil cultural e educacional latente do SCS. O quadro aponta que há coletivos culturais, incluindo artistas e empreendedores, além de instituições de ensino que apesar de pouco articulados, apresentam um alto potencial de sinergia para a formação de redes criativas. O estudo revela ainda que existe uma desarticulação entre os atores, salientando baixa integração e pouco conhecimento dos instrumentos disponíveis para o desenvolvimento do setor. Como dado real, destaca-se que apenas 10% dos empreendimentos aderem às políticas públicas de fomento, e somente 15% estão vinculados à inovação como coworkings, incubadoras e makerspaces, o que evidencia uma baixa governança e limitada conectividade institucional.

Apesar disso, o cenário demonstra um espaço promissor para o desenvolvimento nos campos da tecnologia e da inovação. Aliás, o Setor

Comercial Sul apresenta elevado potencial para abrigar empreendimentos de base tecnológica e de economia criativa, especialmente diante do avanço da inteligência artificial e das novas tecnologias digitais. A disponibilidade de imóveis subutilizados e de médio porte oferece condições favoráveis para instalação de startups, laboratórios urbanos e espaços colaborativos.

Contudo, a baixa integração entre empreendedores locais limita a formação de redes de inovação e de cooperação produtiva. Entende-se que a criação de um ecossistema articulado com apoio institucional e com infraestrutura tecnológica adequada, é possível transformar o setor em um polo dinâmico de experimentação, empreendedorismo e geração de valor para Brasília e região.

A pesquisa também apontou questões delicadas e complexas que representam sérios desafios a serem enfrentados na construção da governança. Entre os temas identificados, destacam-se gargalos estruturais que devem ser tratados e debatidos pelo GDF e suas Secretarias de Estado de forma integrada, pois representam interseções que demandam articulação política e tomadas de decisão. Entre estas questões está a questão habitacional que constitui um dos desafios mais sensíveis em projetos de revitalização urbana no mundo, pois envolve a conciliação entre preservação, inclusão social e sustentabilidade econômica. No caso de Brasília não é diferente e o debate assume contornos peculiares devido a natureza única da cidade como patrimônio modernista que impõe limites à transformação tipológica e ao adensamento residencial.

O contexto apresenta um elevado déficit habitacional na região, estimado em uma demanda de 74% na pesquisa desenvolvida pela UCB. Este dado contrasta com a ampla disponibilidade de edificações subutilizadas levantada pela mesma pesquisa. Essa demanda reprimida se soma a percepção social de degradação do espaço público do SCS, no qual aponta que 60% dos entrevistados salientaram que mesmo após a conclusão de diversas obras no setor e a execução de outras em andamento, há uma percepção de abandono associada à redução do uso pleno e contínuo dos espaços livres.

A percepção de insegurança se relaciona com outro dado da pesquisa e que remete à deficiência da infraestrutura de segurança pública, também amplamente mencionada. Essa percepção de insegurança é agravada por fatores sociais, como a presença de pessoas em situação de vulnerabilidade, índices de criminalidade e tráfico de drogas. Associada a esta questão está a percepção da infraestrutura urbana insuficiente, reforçando a necessidade de melhorias em iluminação pública. Também são mencionadas a deficiências na conectividade, problemas com o abastecimento de energia elétrica, da limpeza urbana, da mobilidade, da acessibilidade universal, todas elas consideradas indispensáveis à revitalização do SCS.

A análise dos resultados evidencia que o Setor Comercial Sul constitui um território de contrastes, onde a precariedade estrutural e o potencial criativo coexistem em permanente tensão. O relatório conclui com alguns pontos indispensáveis para a avaliação do setor do ponto de vista urbanístico:

a) O Setor Comercial Sul (SCS) exibe fortes contrastes e apesar de degradado é vibrante, inseguro e inventivo, desafiador e fértil para novas experimentações urbanas e econômicas.

b) O futuro do SCS depende da capacidade de articular políticas públicas, iniciativas privadas e mobilizações comunitárias sob um mesmo horizonte de regeneração urbana e social.

c) O Polo Criativo Tecnológico desponta como instrumento estratégico para rearticular o território, valorizar sua diversidade e promover novas formas de ocupação, cooperação e produção de valor.

d) A criação de ambientes de inovação e incubação voltados à economia criativa e tecnológica torna-se, portanto, condição essencial para revitalizar o tecido produtivo local e atrair novos empreendedores.

e) Entre os eixos condutores propostos para o desenvolvimento do Polo, destacam-se o fortalecimento do empreendedorismo nos setores de gastronomia e moda, segmentos que já possuem presença expressiva na região e que podem atuar como catalisadores de experiências urbanas inovadoras.

f) Outro eixo importante é a criação de um Hub de Jogos e TICs, associado a um parque de pós-produção audiovisual e à consolidação de um mercado editorial mais estruturado. O campo dos games se destaca como vetor de inovação tecnológica, geração de renda e inserção internacional. A existência de programas como Gamifica DF, Brasília Game Hub, Brasília Game Festival e ArtCode Summit demonstra a existência de um terreno fértil, ainda que fragmentado.

g) A ocupação cultural e a promoção turística configuram, por fim, dimensões complementares e estratégicas para o redesenho do SCS. A presença de grupos, artistas e equipamentos culturais na região deve ser potencializada por meio de editais e programas do Fundo de Apoio à Cultura (FAC) e da Lei de Incentivo à Cultura do Distrito Federal, articulados a políticas nacionais como a Lei Aldir Blanc.

h) O reconhecimento de Brasília como Cidade Criativa do Design pela UNESCO e o tombamento do Conjunto Urbanístico como Patrimônio Mundial abrem novas possibilidades para o desenvolvimento de roteiros turísticos criativos e tecnológicos, integrados a programas como Destino Futuro e Destinos Turísticos Inteligentes.

Em síntese, as análises do relatório indicam que o futuro do Setor Comercial Sul depende menos da criação de novos mecanismos e mais da coordenação inteligente dos instrumentos já disponíveis, aliada à construção de um espaço de governança cooperativa. Nesse contexto de integração e cooperação, entende-se que a criação de uma plataforma articuladora entre as instituições públicas, empreendedores, investidores, universidades e sociedade civil seria fundamental para a consolidação de um ecossistema. Essa plataforma atuaria como facilitadora de acesso aos diversos mecanismos de incentivo ao empreendedorismo e à inovação, abrangendo dimensões como arranjos institucionais e marcos normativos; modalidades de financiamento reembolsável e não reembolsável; benefícios e incentivos fiscais; compras públicas; informação

e conhecimento; formação e capacitação profissional; infraestrutura; acesso a mercados e públicos; cooperação intersetorial; e estímulo à inovação e à criatividade.

1.2 Avaliação das referências de Polos Criativos para o Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul

O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) estabelece diretrizes para toda a área tombada do Plano Piloto de Brasília, incluindo o Setor Comercial Sul (SCS). Entre os pontos principais do documento estão:

a) A preservação da escala urbano-arquitetônica original (monumental, gregária, residencial e bucólica), ou seja, manutenção de gabaritos, volumes, e características morfológicas que definem o Plano Piloto. https://www.seduh.df.gov.br/w/gdf-regulamenta-o-plano-de-preservacao-do-conjunto-urbanistico-de-brasilia?utm_source=chatgpt.com

b) A regulamentação de uso e ocupação do solo com definição clara de classes e subclasses de atividades permitidas, ampliação de leque de usos (comerciais, serviços, atividades institucionais) e atualização dos parâmetros para garantir segurança jurídica.

c) A promoção de programas de desenvolvimento local e de requalificação urbana em áreas de potencial renovação, ou seja, identificação de setores onde ajustes de uso, incentivo de habitação, diversificação funcional e revitalização do espaço público são recomendados.

Embora o PPCUB não trate de todos os detalhes exclusivos do SCS em seu texto-geral, o documento fornece uma moldura normativa que permite, entre outras coisas, a ampliação dos usos comerciais e de serviços, o estímulo à ocupação mais mista e a readequação dos parâmetros de uso, abrindo caminho para intervenções de requalificação urbana. Entre as principais definições podemos citar:

> Art. 14: O PPCUB é "instrumento central das políticas de preservação, de planejamento e de gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB)", e corresponde "simultaneamente à legislação de uso e ocupação do solo e ao Plano de Desenvolvimento Local" da UPT Central.
>
> A regulamentação (Decreto nº 46.414/2024) complementa a lei ao "estabelecer o uso e a ocupação dos lotes, com detalhes das atividades econômicas permitidas na área tombada" incluindo classes e subclasses de uso.

Considerando que o SCS está inserido na UPT Central (zona tombada e inserida no CUB), os parâmetros do PPCUB se aplicam integralmente, ou seja: altura máxima permitida, coeficientes de aproveitamento, tipos de uso admitidos, ocupação máxima, etc. Como as edificações são de porte médio, com gabarito estabelecido (ex.: 6 andares para quadras 2,4,6; 3 andares para quadra 3, as intervenções devem observar os limites de altura, recuos, volumetria e fachada previstos no PPCUB e nos anexos específicos. A diversificação de uso (comercial, serviços, habitação, tecnologia) é permitida desde que respeite os parâmetros setorizados. O decreto de regulamentação já amplia o "rol de atividades permitidas" na área tombada. Qualquer projeto de retrofit, mudança de uso ou aumento de aproveitamento deverá considerar instrumentos como a "Outorga Onerosa do Direito de Construir (ODIR)" prevista no PPCUB para edificações que ultrapassem o coeficiente de aproveitamento básico.

As propostas para o Setor Comercial Sul devem prioritariamente seguir as diretrizes definidas pelo PPCUB e propor diretrizes gerais voltadas à requalificação e melhoria urbana, voltadas para o espaço público ao nível do térreo e ajustes, reformas e retrofit visando à diversificação de usos e à recuperação da vitalidade econômica e social da área central de Brasília. As propostas devem ser fundamentadas em princípios de sustentabilidade, inovação e preservação do patrimônio modernista, buscando equilibrar permanência e transformação.

Entre os eixos estruturantes, destacam-se a revalorização do espaço público e da escala gregária, a promoção de usos mistos comerciais, residenciais e criativos, o estímulo à mobilidade ativa e à segurança urbana. Todo esse contexto é condizente com a criação de condições para o desenvolvimento do polo tecnológico e de economia criativa no SCS.

Os pontos analisados do PPCUB evidenciam uma forte convergência com algumas diretrizes já identificadas pela pesquisa e evidenciadas no produto 1 (Qualificação da demanda), sobretudo no que se refere à requalificação de áreas centrais consolidadas a partir de uma abordagem integrada e multissetorial. Destaca-se, em primeiro lugar, a centralidade da governança estruturada como elemento indispensável para organizar, conduzir e assegurar o êxito dos processos de transformação urbana, articulando poder público, iniciativa privada e sociedade civil.

Nesse cenário, a economia criativa emerge como eixo estratégico para a ativação do SCS, associando moda, design, gastronomia, cultura e lazer como motores de dinamização econômica e social, em consonância com tendências nacionais e internacionais. De forma complementar, a consolidação de polos tecnológicos e de inovação, vinculados à economia digital, aos serviços tecnológicos e à produção de conhecimento, aponta para novas oportunidades de emprego e renda, exigindo, entretanto, investimentos robustos em infraestrutura energética e tecnológica, bem como políticas públicas de incentivo à inovação.

A habitação, por sua vez, assume papel estruturante na requalificação do setor, ao reafirmar o direito à moradia e à permanência nos centros urbanos, por meio de políticas habitacionais inclusivas, legalização de ocupações e adaptação de instrumentos, mitigando processos excludentes. As questões sociais, intrinsecamente ligadas à presença de populações em situação de vulnerabilidade, impõem o enfrentamento dos riscos de gentrificação,

demandando equilíbrio entre valorização urbana e inclusão social, bem como a rejeição de práticas de arquitetura hostil, incompatíveis com o direito à cidade e aos direitos humanos. Soma-se a esse quadro a necessidade do redesenho do espaço público, no qual deve se incorporar princípios de acessibilidade universal com a prioridade para o pedestre, qualificando percursos e espaços de convivência.

Outro ponto importante para a questão da qualidade do espaço urbano aponta para a relevância da questão bioclimática e o contexto paisagístico que vai além da questão meramente estética. Hoje a questão ecológica e ambiental impõe novas possibilidades de enfrentamento de problemas urbanos por meio da adoção de soluções baseadas na natureza e de infraestruturas verdes, fundamentais para o controle ambiental, da melhoria da drenagem urbana e do microclima urbano.

Também relacionado ao desenho do espaço público a questão da mobilidade urbana deve ser entendida como eixo estruturador, reforçando a segurança e o conforto das estruturas de transporte coletivo, além da possibilidade da acessibilidade, caminhabilidade e mobilidade ativa presente em todos os trajetos.

Por fim, a segurança pública, enquanto dimensão sensível das áreas centrais pouco habitadas, deve ser enfrentada por meio de políticas integradas que articulem segurança, assistência social e saúde. Conjuntamente, esses pontos indicam que a requalificação do SCS não depende exclusivamente de grandes intervenções físicas, mas sobretudo da construção de um projeto pactuado de cidade, sustentado pelo engajamento social, por políticas públicas consistentes e por um eixo norteador claro, alinhado aos princípios de preservação, inclusão e vitalidade urbana preconizados pelo PPCUB.

SCS ANÁLISE – MÉTODO DE AVALIAÇÃO DA RUA (MAR)

2.1 Metodologia de Análise Aplicada ao SCS

Do ponto de vista metodológico, avaliar o espaço de circulação do Setor Comercial Sul significa estudar um exemplar de implantação urbanística típico do modernismo, carregado do valor histórico e cultural de uma época. Como visto na revisão sobre o projeto original apresentada no Produto 1, o momento de concepção do SCS foi marcado pela discussão do papel da rua na cidade. Inicialmente o Setor foi projetado como uma grande plataforma destinada ao livre transitar dos pedestres, mas ao ser implantado, ocorreu um ajuste e as quadras foram separadas por vias para circulação de veículos. As quadras 2, 3, 4 e 6 possuem uma configuração com edifícios justapostos, seguindo a tipologia de um "quarteirão fechado" com pátio central, e as vias, por sua vez, lembram a "rua corredor" de uma cidade tradicional.

É parte deste trabalho, avaliar os resultados desta alteração sobre a implantação do ambiente construído e identificar potencialidades ainda inexploradas nessas ruas que podem vir a representar espaços multifuncionais, abertos a interações sociais variadas. A análise proposta pelo Método de

Figura 1 – Demarcação das áreas de abrangência das ruas do SCS.



Fonte: Autores.

Avaliação da Rua - MAR (Gomes, 2015) tem como ponto de partida a "rua", elemento morfológico do tecido urbano sobre o qual ocorrem as trocas sociais. As oportunidades de trocas sociais num determinado lugar indicam para os princípios fundamentais dos espaços inclusivos. Além das trocas sociais, segundo Carmona (2010), a rua serve como espaço de "simbiose entre o movimento do pedestre e o intercâmbio econômico, social e cultural". Entretanto, dentro do contexto histórico recente de modernização dos meios de transporte e das novas configurações do espaço urbano, sabe- se que "[...] o espaço de circulação se sobrepujou ao espaço social e diminuiu consideravelmente as oportunidades de interação social nos espaços públicos" (CARMONA et al 2010, p.83).

2.1.1 Categorias do Espaço: Viário e Interviário

O estudo sobre o Espaço Viário abarca todo espaço não edificado, destinado à circulação: vias, ruas, ciclovias, calçadas e elementos de interface entre o espaço privado e o espaço público, tais como calçadas sob marquise e calçadas externas (CERDÁ, 1850).

O levantamento sobre o espaço edificado, ou Espaço Interviário, conforme classificação de Cerdá (1850) adotada na metodologia do MAR (GOMES, 2015), deverá trazer informações sobre os padrões de implantação dos edifícios e sua interação com o espaço de abrangência da quadra.

Quadro 1 – Espaço interviário.

Espaço Interviário - Itens de verificação	Interferências a serem verificadas sobre o espaço viário
Uso do solo	Implicações do uso sobre a articulação do espaço adjacente
Orientação e implantação	Posicionamento da estrutura edificada em relação aos acidentes geográficos, compatibilização do projeto com o sítio físico.
Rugosidade	Altura relativa entre edifícios e outras superfícies horizontais
Alinhamento/ uniformidade	Integração do edifício ao eixo da via
Afastamento/ concentração/ dispersão da massa edificada	Interação entre fachadas edificadas e grau de adjacência entre edificações
Permeabilidade e demarcação dos acessos	Auxílio à orientabilidade do espaço

Fonte: Autores.

2.1.2 Estrutura de Análise

Figura 2 – Matriz da estrutura de análise, baseada nas dimensões do desenho urbano, no princípio fundamental da rua como espaço inclusivo e seus atributos.



Fonte: Autores.

A estrutura de análise do Método de Avaliação da Rua tem como finalidade verificar quais atributos estão presentes no espaço para promover um ambiente inclusivo.

O princípio geral do espaço inclusivo é a simpatria, termo cunhado por Anderson (1986) na linha da ecologia urbana. O ambiente simpátrico favorece as relações entre os elementos que nele atuam, configurando um espaço aberto a diferentes interações, com ajustes naturais sobre campos de domínio.

O atributo síntese, necessário à obtenção de uma rua inclusiva, é a "vitalidade". A convergência de todos os atributos traz vitalidade ao espaço e leva ao engajamento social.

Os demais atributos a serem avaliados dizem respeito às relações entre a configuração do espaço físico e os agentes influenciadores do ambiente, ou seja, os indivíduos.

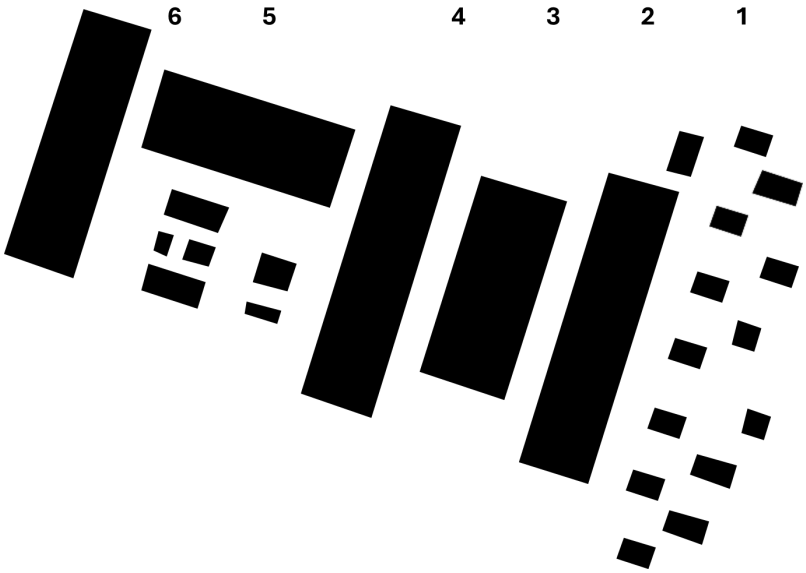
Em relação às dimensões do espaço urbano, o MAR (GOMES, 2015) adota a seguinte delimitação: analisa a movimentação do pedestre a começar por sua dimensão morfológica, seguida por suas dimensões funcional e social. Essas três dimensões são instrumentais para se estabelecer uma noção de ordem de sobreposição física e temporal do desenho urbano.

Considera-se que, problemas de configuração na dimensão morfológica, irão repercutir nas dimensões funcional e social. Por isso, para se evitar intervenções paliativas, o trabalho de recuperação de um espaço deve ter início na dimensão morfológica.

2.1.3 As dimensões e os atributos do espaço

a) Dimensão morfológica

Figura 3 – Mapa de cheios e vazios do SCS.



Fonte: Autores.

O produto 1 deste trabalho apresentou em profundidade a lógica da morfologia do SCS. Nesta seção do estudo são trazidos pontos de destaque para introduzir a abordagem do MAR.

Sendo assim, considera-se como objeto de estudo, a porção localizada abaixo da via W3 que se dá sobre 6 quadras.

A quadra 1 apresenta uma morfologia de torres verticais isoladas, representa um exemplar clássico do modernismo, com ocupação verticalizada e espaços públicos dominantes, com uma boa proporção de áreas livres.

As quadras 2, 3, 4 e 6 apresentam uma morfologia típica do quarteirão tradicional. A quadra 5 possui morfologia mista, com blocos baixos dispersos sobre uma esplanada e um bloco lateral que simula um quarteirão tradicional.

Em relação ao sistema viário, destacam-se as ruas 1, 2, 3 e 6 (Figura 4) por apresentarem limites bem definidos em suas laterais.

No entanto, como mostra a Figura 4, a rua 1 é acessada a partir da via S2 de forma indireta devido ao desnível acentuado; a rua 2 também possui acesso indireto em suas duas extremidades, com acesso à via S3 vinculado à rua 3. As ruas 4 e 5 possuem uma de suas laterais com limites bem definidos. Os limites dessas ruas com a quadra 5 não apresentam uma delimitação clara.

b) Dimensão funcional

Como uma das dimensões instrumentais do desenho urbano, a dimensão funcional trata do conteúdo do ambiente construído, das atividades que acontecem dentro e fora dos edifícios e da apropriação do espaço público. Avaliar a dimensão funcional significa entender como se constroem as camadas de usos sobre o espaço, e como se dão as interações entre seus usuários.

Figura 4 – As ruas do SCS e sua área de abrangência, laterais com limites contínuos em sua maior parte.



Fonte: Autores.

c) Dimensão social

Segundo Anderson (1986), em seus estudos sobre ecologia urbana, a dimensão social se dá quando o "ambiente influente" atua sobre o "ambiente potencial" (entendido como o próprio ambiente construído). Essa atuação ocorre por meio de agentes influenciadores: PESSOAS. À medida que as pessoas se apropriam do espaço, o ambiente potencial pode transformar-se em um ambiente efetivo de trocas sociais, com o surgimento de características típicas de um espaço inclusivo (GOMES, 2015).

A seguir, no Quadro 2 são apresentados os atributos dentro de cada uma das dimensões.

Quadro 2 – Atributos de cada Dimensão.

Dimensão Morfológica
ATRIBUTO I: LATÊNCIA
A latência é um atributo do ambiente físico relacionado ao funcionamento proveniente do espaço edificado com repercussão sobre o espaço não edificado. Uma rua com a latência adequada é aquela que permite a acomodação desse funcionamento derivado do edifício - chamado de "uso expansivo" por Cerdá (1850) - sem comprometimento das funções circulatórias do espaço.

Dimensão Morfológica
O atributo da latência está relacionado às ocorrências informais sobre o espaço público. Com relação ao espaço de movimento do pedestre, o espaço de latência pode favorecer distintas formas de ocupação sobre as áreas de transição entre o edifício e a rua. Segundo o MAR (GOMES, 2015) os impactos gerados pelas ocupações podem ser:
1. Positivos – quando agregam valor ao ambiente social, ao tornarem o espaço mais convidativo. Ex.: áreas com mesas dos cafés; a presença de ambulantes diante das lojas, se houver complementariedade com as atividades desses estabelecimentos.
2. Negativos – quando prejudicam o ambiente social por meio, por exemplo, da utilização das calçadas como depósito de produtos à venda nas lojas, comprometendo a permeabilidade e a acessibilidade no local (GOMES, 2015).
ATRIBUTO II: ROBUSTEZ
A construção de um espaço depende de concessões a ajustes de forma e de uso em função das transformações às quais o ambiente é submetido. O atributo da robustez traduz como o espaço físico reage a essas transformações, por meio de elementos como o dimensionamento do espaço, a qualidade dos elementos construtivos e sua permanência no espaço. De forma indireta o atributo da robustez transmite também os conteúdos simbólicos e subjetivos, relacionados ao valor e à permanência do lugar (GOMES, 2015).
ATRIBUTO III: PERMEABILIDADE
O atributo da permeabilidade costuma ser utilizado na escala da cidade, referente à malha viária e o padrão morfológico das vias. Na estrutura de análise aqui sugerida, o olhar sobre a permeabilidade do espaço detém-se à escala do pedestre e dos modais não motorizados, dentro da escala compreendida por sua malha de deslocamento (GOMES, 2015).
A permeabilidade física refere-se à habilidade de mover-se pelo ambiente construído, estando a mesma associada ao atributo da acessibilidade. Ressalta-se, entretanto, em suas considerações que: "Nem sempre permeabilidade visual implica em permeabilidade física. O contrário também poderá acontecer: de um ambiente ser permeável fisicamente, e não ser permeável visualmente" (CARMONA et al, 2010). Se for excessiva, a permeabilidade pode representar um atributo negativo à configuração do espaço do pedestre, dificultando por exemplo, sua orientabilidade e segurança, além de prejudicar a configuração de recintos de permanência, acentuando o caráter de espaço de passagem (GOMES, 2015).
A permeabilidade adequada torna os espaços mais convidativos e favorece a marcação dos acessos aos espaços livres e aos edifícios.

Dimensão Morfológica
ATRIBUTO DERIVADO IV: ACESSIBILIDADE
A acessibilidade é um atributo fundamental à prática urbanística, e é diretamente derivado do atributo da permeabilidade, ou seja, acontece quando se efetiva a mobilidade (GOMES, 2015). De forma equivocada, o espaço acessível às vezes, é entendido como um ambiente especialmente preparado para portadores de algum tipo de desabilidade, quando na verdade, o espaço acessível deve ser aquele no qual a permeabilidade desenvolva-se de forma eficiente para qualquer usuário que o utilize e sobre diversos modos de deslocamento.
Dimensão Funcional
ATRIBUTO I: COMPLEXIDADE
Em um dado lugar, diversas interações devem ocorrer simultaneamente, se isso se der de forma complementar, o espaço se enriquece e promove o atributo da complexidade positiva (GOMES, 2015). Ao contrário, se as sobreposições de eventos ou usos forem aleatórias, surgirão conflitos que podem tornar a complexidade do espaço um atributo negativo de sua configuração.
Um outro caso seria o da ausência de complexidade, como nos espaços compartimentados previstos no modelo modernista, em que se pregava a separação das funções como forma de evitar sobreposições. Para Alexander (1965), espaços superordenados que não permitem sobreposições de usos, tornam os ambientes monótonos e menos complexos
ATRIBUTO DERIVADO: ARTICULAÇÃO
O atributo da articulação indica o grau de conexão dos ambientes, e é determinado em função da espacialização da rede de caminhos no ambiente físico. Esse atributo revela o diálogo estabelecido entre a arquitetura, o uso dos edifícios e o espaço de movimento do pedestre (GOMES, 2015).
Dimensão Social
ATRIBUTO I: RESILIÊNCIA
A resiliência indica a consistência da identidade de um determinado lugar, e será reforçada na medida em que esse lugar assimile mais elementos de permanência estáveis associados a práticas sociais (GOMES, 2015). É possível que estes elementos traduzam uma sensação de conforto e legitimidade ao uso do espaço, trazendo uma sensação de perenidade que favoreça uma sustentabilidade social no local, contribuindo para a segurança. A maneira como o ambiente social da rua é capaz de estabelecer-se em função do tempo sobre o ambiente físico, e diante das transformações sociais e funcionais do espaço, indicará seu grau de resiliência. O atributo da resiliência está diretamente ligado ao da complexidade, e os dois atuam na construção da identidade dos lugares, como colocado por Anderson (1986).

Dimensão Social
ATRIBUTO DERIVADO: DIVERSIDADE NO MOVIMENTO DO PEDESTRE
A diversidade no movimento do pedestre é favorecida quando ocorre o uso compartilhado do espaço.
Quando a rua e o espaço público são configurados como espaços de conciliação, favorecem o surgimento de uma certa sustentabilidade social do lugar, apoiada no atributo da "diversidade" (CARMONA, 2010).
O grau de liberdade do movimento do indivíduo depende de um certo grau de concentração espacial e diferentes usos do solo tornando lugares e atividades acessíveis. A diversidade pode ser considerada também um atributo derivado de todos os atributos principais componentes do espaço inclusivo: latência, robustez, permeabilidade, complexidade e resiliência (GOMES, 2015).
É importante identificar se o desenho da área de abrangência da rua permite o uso compartilhado do espaço. Caso ele exista, deve ser verificado seu desdobramento sobre o movimento do pedestre, no grau de liberdade e número das escolhas.

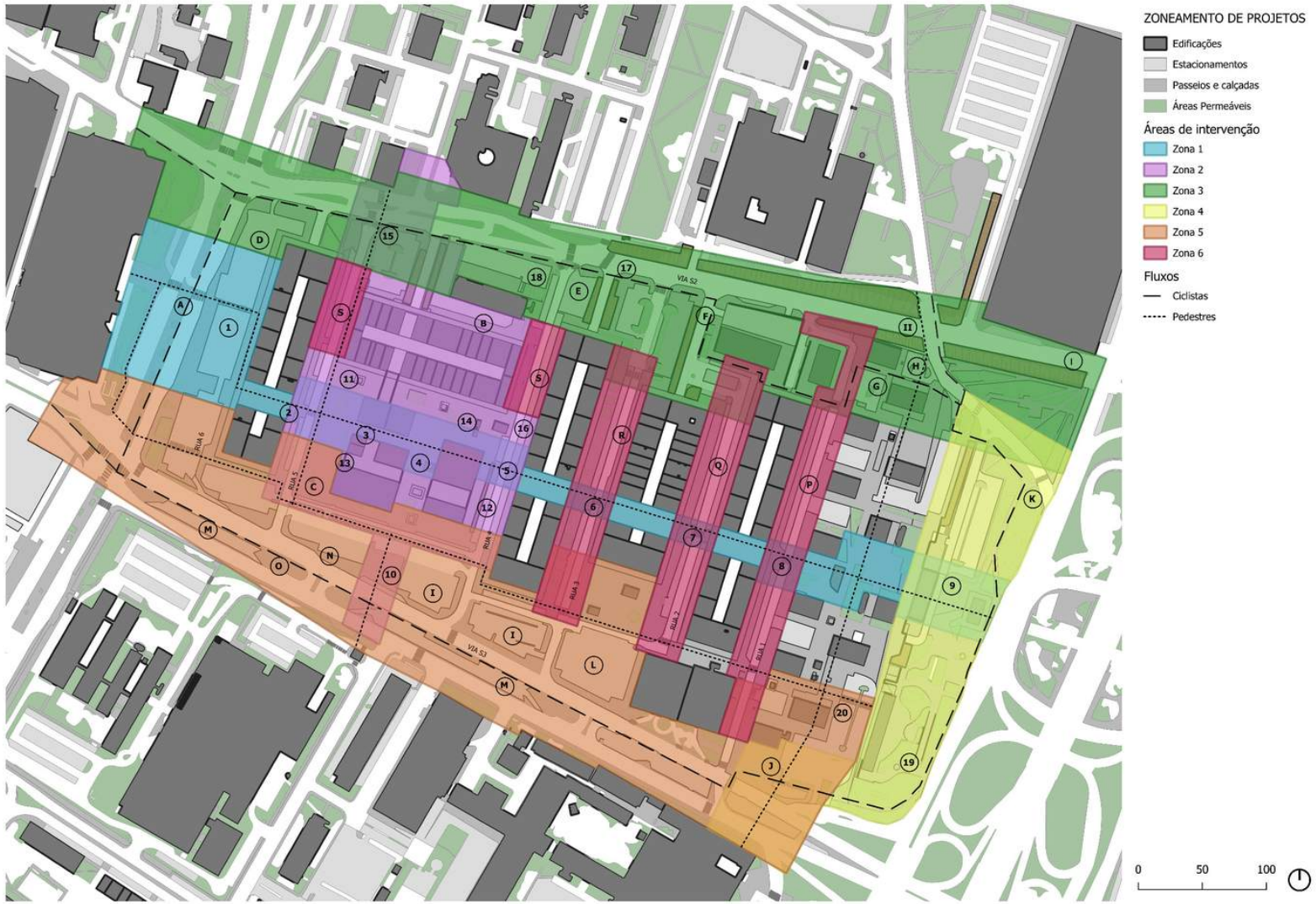
Fonte: Autores.

2.2 Análise das Zonas

A seguir serão analisadas as zonas delimitadas no estudo dentro de cada uma das dimensões.

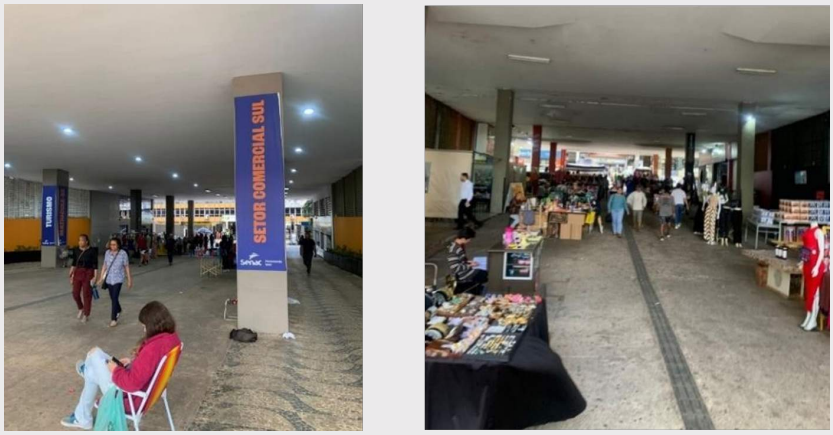
MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações	
Dimensão Morfológica Atributos	
1. Latência	
Critério	Para ser inclusivo, um ambiente deve apresentar uma latência adequada, e ao mesmo tempo, deve ser capaz de acomodar o uso expansivo das edificações.
Itens verificadores	A latência observada acomoda o uso expansivo das edificações, sem comprometimento das funções de movimentação no espaço? É adequada? Favorece a ocupação do espaço público?
Consolidado sobre uma base bem planejada, o SCS traz presente o atributo da Latência nas áreas adjacentes de todos os edifícios do setor. Esse é o ponto de partida que possibilita a construção de uma boa aderência entre o espaço construído e o espaço público.	

Figura 5 – Zonas Estratégicas do Projeto.



Fonte: Autores.

Quadro 3 – MAR aplicada ao SCS – Dimensão Morfológica.

Zona 1 **Galeria 24 horas**
No eixo Leste-Oeste, a Galeria Central atravessa todas as quadras e representa um importante espaço de latência. Na Quadra 4, a Galeria Central é ladeada por empenas cegas e há pouca atividade de comércio de ambulantes, favorecendo a circulação dos pedestres em toda sua amplitude. Nas Quadras 2 e 3 a Galeria Central é um espaço de latência com alto nível de apropriação. A amplitude do espaço possibilita a conciliação entre a área de circulação dos pedestres e o uso expansivo das edificações, com barracas de ambulantes.
 Figura 6 – Galeria Leste-Oeste. À esquerda, (Quadra 4) espaço de latência coberto ladeado por empenas cegas. À direita, (Quadras 2 e 3) espaço de latência com alto nível de apropriação.
Dessa forma, o fluxo de pedestres é altamente incrementado pela ocupação do espaço de latência, favorecendo também a sensação de segurança no espaço em horário comercial, o que é positivo. Nota-se que ao ocupar os espaços diante das lojas, os ambulantes ampliam a sinergia entre as fachadas internas da Galeria. Em alguns casos a ocupação do espaço serve como uma extensão da vitrine, para a exposição de produtos da própria loja.

Zona 1

Galeria 24 horas





Figura 7 – Quadras 2 e 3. Galeria Leste-Oeste, uso expansivo ocupa o espaço de latência

Zona 1 - Recomendações

- Abertura das empenas cegas da Galeria Central para ativar as fachadas e aproveitar a potencialidade do espaço de latência.
- Reservar espaços de latência para as travessias.

Zona 2

Quadra 5

Na quadra 5, a proporção de latência é aumentada. O excesso de oferta de espaço de latência não favorece a integração dos edifícios com o espaço adjacente. O resultado é um ambiente disperso, composto de vários compartimentos e uma falta de conexão com as ruas 4 e 5.

Zona 2

Quadra 5

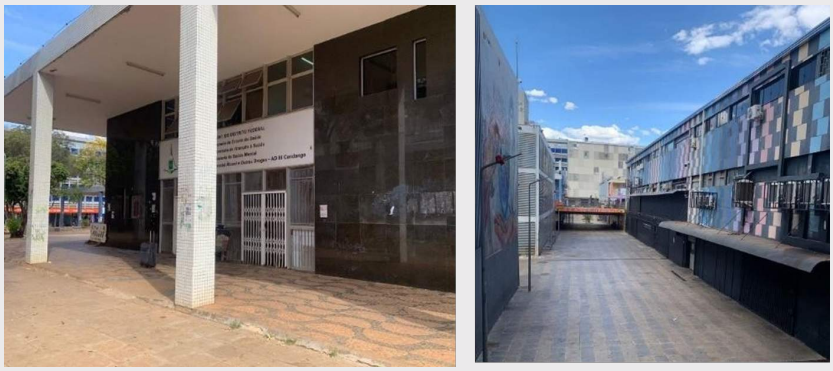


Figura 8 – Quadras 5. À esquerda, espaço de latência sob galeria. À direita, espaço de latência semienterrado – utilizado por grupo de eventos Externa.

Zona 2 - Recomendações

- Explorar e qualificar os espaços de latência.
- Monitorar e disciplinar o uso dos espaços de latência.
- Promover vigilância por sistema integrado de câmeras.

Zona 3

Hotéis

Na lateral correspondente à via S2, todo o espaço funciona como ambiente latente. Este espaço apresenta grande potencial para funcionar como uma costura entre os dois setores, o SCS e o SHS.

Zona 3 - Recomendações

- Liberação dos espaços ocupados por bolsões de estacionamentos para serem reconvertidos em espaços voltados ao pedestre.
- Planejamento paisagístico das áreas livres para favorecer a orientabilidade nas travessias.
- Prever reserva de espaço de latência para travessias em direção aos hotéis.

Zona 4

Quadra 1

Na Quadra 1 existem espaços de latência com grande potencial agregador, especialmente quando as fachadas dos edifícios são ativas. Mas, mesmo em casos de empenas cegas, como no caso do Edifício Niemeyer, estes espaços favorecem a integração com o espaço público.



Figura 9 – À esquerda, Fachada ativa voltada para espaço de latência aberto; à direita, espaço de latência diante de empena cega do Edifício Niemeyer.

Zona 4 - Recomendações

- Liberação dos espaços ocupados por bolsões de estacionamentos para serem reconvertidos em espaços voltados ao pedestre.
- Reservar espaços de latência para a continuidade das calçadas nos eixos de circulação previstos no projeto original.

Zona 5

Lateral – Via S3 - Hospitais

Na lateral correspondente à via S3, o atributo da robustez não se faz presente, pelas mesmas razões apontadas na zona 3. Ainda assim, o canteiro central recebeu a alguns anos uma ciclovia que buscava conciliar outros modais de transporte não motorizados, entretanto a descontinuidade desta ciclovia dentro da rede cicloviária da cidade, levou à sua obsolescência. Este espaço apresenta grande potencial para funcionar como uma costura entre os dois setores, o SCS e os Hospitais.

Zona 5 - Recomendações

- Liberação dos espaços ocupados por bolsões de estacionamentos para serem reconvertidos em espaços voltados ao pedestre.
- Planejamento paisagístico das áreas livres para configurar moldura verde do SCS, vocação sugerida para essa "fronteira".
- Prever reserva de espaço de latência para travessias em direção aos hospitais, que deverão atuar como "portas" de conexão entre os setores.

Zona 6

Ruas

As caixas das ruas do SCS possuem laterais amplas e espaço de latência suficiente, entretanto, em alguns casos, as vagas de estacionamento prejudicam a apropriação do espaço de latência pelos pedestres.

Zona 6 - Recomendações

- Liberação de trechos ocupados por vagas de estacionamentos para ampliar o espaço de travessia no sentido transversal.
- Prever espaço de latência para implantar linha de arborização.
- Reequilibrar a proporção entre espaço de pedestre x espaço de veículo.

MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações	
Dimensão Morfológica Atributos	
2. Robustez	
Critério	Consolidado sobre uma base bem planejada, o SCS traz presente o atributo da Latência nas áreas adjacentes de todos os edifícios do setor. Esse é o ponto de partida que possibilita a construção de uma boa aderência entre o espaço construído e o espaço público.
Itens verificadores	Deficiência e potencialidade: espaços de latência suprimidos e ocupados por bolsões de estacionamento, inviabilizando a conexão entre o edifício e seu entorno.
A presença do atributo da robustez é notável em quase toda a área analisada, em maior ou menor grau conforme o período de execução e a lógica de ocupação do espaço. Alguns edifícios construídos depois de 1980, perdem em robustez por serem menos conectados ao espaço público em seu nível térreo, muitos destes foram erguidos após o esforço inicial da implantação do Setor. O período inicial de implantação foi capaz de imprimir ao SCS uma linguagem unitária ao ambiente construído com forte valorização do espaço público. Entretanto nas duas faixas laterais, nomeadas neste trabalho como zona 3 e zona 5, o atributo da robustez não se faz presente. Isso se justifica pelo caráter funcionalista destes espaços, que reforçam o padrão do desenho orientado ao automóvel.	
Zona 1 **Galeria 24 horas**	
A Galeria Central é o principal local de identificação do atributo da robustez no SCS. Isso acontece por 3 motivos: • No projeto original o espaço foi concebido como eixo estruturador de todo o setor; • Sua configuração confere monumentalidade ao deslocamento do pedestre; • É um elemento morfológico singular; Ao longo do tempo, a amplitude do espaço garantiu a permanência dos usos no nível térreo em suas imediações e um alto nível de apropriação por parte dos usuários do espaço.	

Zona 1

Galeria 24 horas

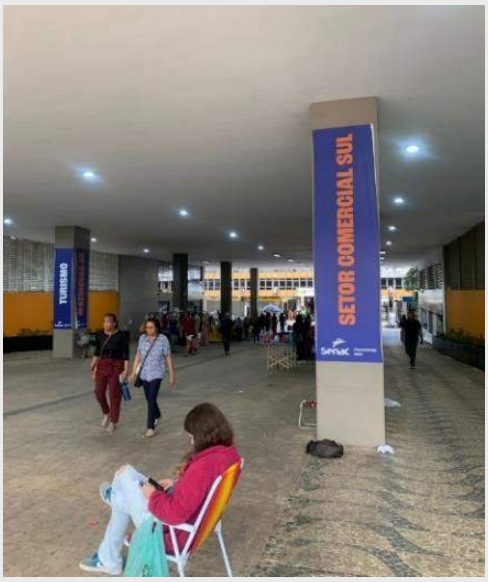


Figura 10 – Galeria Leste-Oeste. À esquerda (Quadra 4). A amplitude da Galeria Central confere monumentalidade ao espaço de deslocamento do pedestre.

Zona 1 - Recomendações

- Abertura das empenas cegas voltadas para a Galeria Central, ativando as fachadas para aproveitar a potencialidade de sua robustez.
- Explorar as "portas" de entrada à Galeria Central como forma de reforçar a identidade do SCS e promover uma boa orientabilidade* ao pedestre.

*Orientabilidade = capacidade de orientação espacial.

Zona 2

Quadra 5

Na quadra 5, o SCS perde em robustez. Desde sua concepção original, a quadra 5 foi concebida como uma área de "descompressão", voltada à convivência social, com amplas áreas livres e edificações em baixa altura.

Entretanto, como foi dito, ao longo do tempo o excesso de oferta de espaço de latência (atributo complementar à robustez) não favoreceu a integração dos edifícios com o espaço adjacente. Composta por um conjunto de blocos de galerias, o projeto da quadra 5 visava trazer para seu interior a animação do setor, e isso ocorre em certa medida. Ao mesmo tempo, essa configuração gerou uma dispersão na apropriação do espaço e uma baixa consolidação das áreas comerciais, levando à um quadro de acentuada degradação do espaço.

Hoje a quadra 5 é o espaço que concentra a prob lemática social do SCS, como será visto a seguir na análise da dimensão social. Por essa razão o atributo da robustez é anulado pela sensação de insegurança presente no local.



Figura 11 – À esquerda, espaço de galeria com potencial de robustez a ser desenvolvido. À direita, espaço de latência semienterrado, utilizado pelo grupo de eventos Externa.

Zona 2

Quadra 5

Zona 2 - Recomendações

- Promover melhorias nos espaços públicos da quadra 5, sob a lógica dos espaços inteligentes, para que se tornem mais atrativos.
- Garantir a manutenção dos espaços públicos da quadra 5 a partir da gestão integrada do SCS.
- Promover melhorias nas vias de serviço enterradas, considerando a possibilidade de novos usos, relacionados às atividades de comércio, cultura e lazer.
- Prever iluminação à escala do pedestre em toda a quadra.
- Definir catálogo de materiais a serem utilizados em mobiliário urbano, pisos externos, fachadas e letreiros, com a finalidade de estabelecer uma linguagem única ao local.
- Promover vigilância por sistema integrado de câmeras.
- Buscar estratégias na gestão local para reequilibrar a dimensão social do espaço e reduzir a sensação de insegurança.
- Estabelecer estratégias para apoiar os comerciantes que permanecem no local e atuam como “stakeholders”.

Zona 4

Quadra 1

A Quadra 1 possui espaços entre os blocos com grande potencial para a consolidação do atributo da robustez no local. Esses intervalos correspondem ao espaço de latência (lembrando que este é também um atributo da dimensão morfológica do espaço e por isso complementar ao atributo da robustez) nas adjacências das torres que trazem grande imponência ao local. Como previsto em sua vocação original, comércios de pequeno porte, restaurantes e bares ocupam os espaços de latência nos intervalos entre as torres. O nível térreo destes edifícios anima a vida local e remete a espaços de resistência dentro do contexto histórico do SCS.

Estes locais encontram-se ocupados por pequenos bolsões de estacionamento. Mesmo que hoje a ocupação destes espaços não favoreça o movimento do pedestre, devido a presença dos automóveis, tal situação pode ser vista como um elemento impermanente sobre uma base morfologicamente capaz de passar por futuras transformações.

Zona 4

Quadra 1





Figura 12 – Edifícios Márcia e Maristela. Torres com empenas cegas: objeto de intervenção de arte urbana no mês de agosto de 2025

Zona 4 - Recomendações

- Liberação dos espaços ocupados por bolsões de estacionamentos para serem reconvertidos em espaços voltados ao pedestre.
- Prever material padrão voltado ao calçamento de toda quadra 1, com o objetivo de conferir unidade visual.
- Reservar espaços de latência para a continuidade das calçadas nos eixos de circulação previstos no projeto original. Estes eixos constituem elementos históricos a serem resgatados.
- Prever padronização de iluminação pública à escala do pedestre.

Zona 5

Lateral - Via S3 - Hospitais

Na lateral correspondente à via S3, o atributo da robustez não se faz presente, pelas mesmas razões apontadas na zona 3. Ainda assim, o canteiro central recebeu a alguns anos uma ciclovia que buscava conciliar outros modais de transporte não motorizados, entretanto a descontinuidade desta ciclovia dentro da rede cicloviária da cidade, levou à sua obsolescência. Este espaço apresenta grande potencial para funcionar como uma costura entre os dois setores, o SCS e os Hospitais.

Zona 5

Lateral - Via S3 - Hospitais

Zona 5 - Recomendações

- Liberação dos espaços ocupados por bolsões de estacionamentos para serem reconvertidos em espaços voltados ao pedestre.
- Planejamento paisagístico das áreas livres para configurar moldura verde do SCS, vocação sugerida para essa "fronteira".
- Prever reserva de espaço de latência para travessias em direção aos hospitais, que deverão atuar como "portas" de conexão entre os setores.

Zona 6

Ruas

Parte-se do princípio de que para ter robustez, toda rua comercial deve ter 2 laterais construídas bem definidas. Isso favorece o cruzamento transversal sobre a rua, característico do movimento do pedestre, favorecendo a atividade comercial.

As ruas do SCS apresentam diferentes níveis de presença do atributo da robustez.

- Rua 1, Rua 3 e Rua 6 - Razoável identificação do atributo da Robustez

Ruas com molduras construídas bem estruturadas e em nível compatível com a rua. A presença de vagas de estacionamento no sentido transversal prejudica o conjunto.

- Rua 2, Rua 4 e Rua 5 - Prejuízo à identificação do atributo da Robustez

Ruas com problemas de emolduramento, nas quais uma de suas laterais não é bem definida. A presença de vagas de estacionamento no sentido transversal prejudica o conjunto.

Zona 6

Ruas



Figura 13 – Ruas 1, 3 e 6 com bom potencial para o desenvolvimento do atributo da robustez. Ruas 2, 4 e 5 com problemas na definição das laterais edificadas. Fonte: Autores.

Zona 6 - Recomendações

- Liberação de trechos ocupados por vagas de estacionamentos para ampliar as calçadas e favorecer o movimento de travessia no sentido transversal.
- Elevar o nível das ruas até o nível das calçadas, tratando todo o espaço como um ambiente unitário orientado ao movimento do pedestre.
- Eliminar o pavimento asfáltico, substituir por pavimento intertravado.
- Prever iluminação ao nível do pedestre.
- Implantar linha de arborização nas calçadas para trazer maior imponência às calçadas.
- Na rua 6, ampliar a calçada voltada para a via W3, integrando-a ao espaço público existente e sua escala compatível com um espaço monumental. Dessa forma, o SCS dialoga com o espaço público diante do edifício do Pátio Brasil

MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações	
Dimensão Morfológica Atributos	
3. Permeabilidade	
Critério	O espaço deve conter permeabilidade visual e física adequadas
Itens verificadores	1. O modelo morfológico favorece a permeabilidade visual? 2. O modelo morfológico favorece a permeabilidade física efetiva, que possibilite a ocorrência da acessibilidade?

MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações	
Dimensão Morfológica Atributos	
4. Acessibilidade	
Critério 01	Quando a permeabilidade ocorre de fato, ela promove a acessibilidade, por meio de uma implantação que leva em consideração a topografia natural do terreno, viabilizando um espaço de movimento eficiente.
Itens verificadores	1. A implantação adotada: (A) acompanha a declividade do terreno, (B) acontece sobre platô. 2. A implantação adotada favorece a permeabilidade física e viabiliza a acessibilidade?
Critério 02	A rua ou área desenhada para pessoas deve conter elementos que favoreçam o deslocamento dos pedestres.
Itens verificadores	O repertório urbanístico da rua ou área estudada está voltado a favorecer o uso do pedestre sobre seu espaço de movimento?

MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações	
Critério 03	A priorização do tráfego de pedestres deve prever a integração com os demais modais de transporte em diferentes níveis.
Itens verificadores	Na rua ou área estudada o tráfego de pedestres é priorizado?
Critério 04	O plano para uma rua voltada ao pedestre deve facilitar seu deslocamento, a começar pelo projeto das ligações mais curtas e mais atrativas para pedestres e ciclistas.
Itens verificadores	1. Na rua ou área estudada as linhas de deslocamento preferidas pelos pedestres correspondem às calçadas projetadas? 2. As calçadas existentes favorecem o movimento natural sobre o espaço, por meio do percurso mais curto e direto? 3. Em que medida os pedestres desenvolveram um comportamento adaptativo no redirecionamento de suas rotas de deslocamento? 4. Quais foram os elementos motivadores das escolhas sobre as rotas de deslocamento identificadas: desníveis (A), barreiras físicas (B), interrupções (C)? 5. Existem “caminhos de desejo”? Onde eles se localizam: nas esquinas, áreas livres e gramados? (A, B, C)
Critério 05	Diferenciação no trato das vias gera um espaço mais seguro.

MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações	
Itens verificadores	1. O desenho da rua ou área estudada evita padrões que levam ao risco de acidentes? 2. Existem elementos de contenção de tráfego?

Os atributos da permeabilidade e da acessibilidade são interdependentes. No caso do SCS, o atributo da permeabilidade aparece como conceito inicial em todo o Setor, graças ao projeto original de Lúcio Costa, levado adiante pelas mãos do Arquiteto Nauro Esteves, coordenador de projetos da NOVACAP à época. O setor foi concebido como uma grande plataforma destinada ao livre transitar do pedestre, na qual vias de serviço enterradas apoiariam o funcionamento das atividades comerciais. Dessa forma, era previsto um espaço equilibrado onde a permeabilidade visual e física ocorreria sem conflitos entre os modais motorizados e os pedestres.

Figura 14 – Entre a Quadra 1 e a Quadra 2 a permeabilidade é resolvida com calçadas amplas alinhadas com as galerias no nível térreo. À direita edifício Morro Vermelho na Quadra 1contínuos em sua maior parte.



Fonte: Autores.

Entretanto, antes mesmo da implantação o projeto foi alterado e foram incluídas ruas na superfície da plataforma, num sistema viário organizado em ruas e vias de serviço paralelas, provavelmente com a finalidade de garantir maior funcionalidade ao trânsito de veículos. Durante a implantação, outra alteração aparece sobre as áreas livres, que recebem bolsões de estacionamento sistematicamente distribuídos por todo o setor.

Figura 15 – Entre a Quadra 1 e a Quadra 2 a permeabilidade é resolvida com calçadas amplas alinhadas com as galerias no nível térreo. À direita edifício Morro Vermelho na Quadra 1.



Fonte: Autores.

Dessa forma, um espaço projetado inicialmente para ter o pedestre como protagonista, se transforma em um espaço fortemente orientado ao carro. Essa mudança pautada em um contexto prévio à consolidação de Brasília, visava tornar o espaço mais convidativo aos empreendedores, e de fato a existência de amplas áreas de estacionamento geravam o efeito desejado.

Entretanto, esse caso tornou-se uma referência e o poder público acabou por adotar esse padrão nos setores desenvolvidos posteriormente.

Após 60 anos, com a cidade central consolidada, o aumento exponencial na demanda por estacionamentos levou a mudanças nas normas, obrigando os novos empreendimentos a reservarem áreas consideráveis para vagas de garagem. Nesse novo cenário, as vagas de superfície passam a remeter à imagem de espaços obsoletos, e o SCS se encaixa nessa descrição.

Zona 1

Galeria 24 horas

Concebido como eixo de deslocamento de pedestres, o eixo apresenta boa permeabilidade visual ao longo de toda sua extensão. A vocação original de prover uma boa conexão no sentido Leste-Oeste foi efetivada e fez desse eixo a principal referência do SCS. Sua configuração confere boa orientabilidade ao pedestre



Figura 16 – Á esquerda: Galeria Central no eixo Leste-Oeste na Quadra 4. À direita: Entrada para a Galeria Central a partir da Quadra 1.

O início deste eixo, na quadra 01, é prejudicado pelo desnível de 3 metros entre a parte alta e a parte baixa da quadra, tendo a acessibilidade parcialmente resolvida no ponto da estação do metrô por meio de escadas rolantes.

Ao longo deste eixo a permeabilidade física é prejudicada também em mais 3 pontos específicos nas quadras 03, 05 e 06. Nesses pontos, como os edifícios são implantados sobre platôs, os desníveis impedem o movimento contínuo do pedestre, inviabilizando a presença do atributo da acessibilidade.

Zona 1

Galeria 24 horas

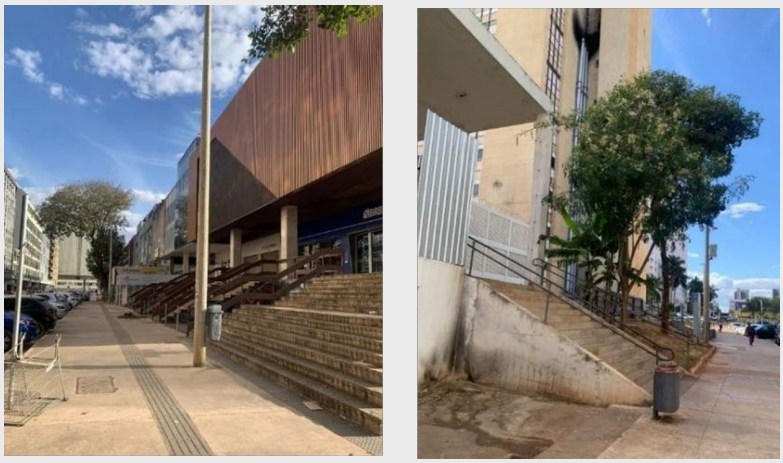


Figura 17 – Á esquerda: Rua 2 (Quadra 3); à direita: Rua 4 (Quadra 5). Barreiras geradas pela implantação do edifício em platô, acessibilidade prejudicada.



Figura 18 – Quadra 5: Ocupação dispersa, espaço de latência aumentado e barreiras à acessibilidade ocasionadas por aparatos de acesso desconectados.

Zona 1 - Recomendações

- Corrigir os 4 pontos de obstrução da permeabilidade física.
- Criar conexão com a parte inferior da quadra 01, a partir da praça Marielle Franco, por meio de um projeto paisagístico integrador.
- Elevar os pontos de travessia até o nível das calçadas, estabelecendo um novo padrão de desenho.
- Implementar pavimentação similar às calçadas nos pontos de travessia.

Zona 2

Quadra 5

A Quadra 5 se estrutura em 2 níveis distintos: nível térreo destinado aos pedestres e nível subterrâneo destinado aos veículos e áreas de descarga.
As áreas subterrâneas não são cobertas, mas apresentam pouca visibilidade, fator que levou à ocupação dessas áreas por grupos de pessoas em situação de rua, criando espaços típicos de "guetos". Isso levou a Quadra 5 a um processo de gradativa desvalorização, porém seu caráter de passagem entre as Quadras 5 e 6 se mantém.
A precariedade das conexões entre o nível subterrâneo e o nível térreo acentuou o quadro de disfuncionalidade nos deslocamentos dos pedestres que ocupam as áreas inferiores e disputam espaço com veículos de abastecimento dos estabelecimentos situados na Quadra 5.

Zona 2 - Recomendações

- Avaliar a possibilidade de transformar as áreas inferiores em espaços planejados para o fluxo e permanência dos pedestres.
- Promover melhorias nas vias de serviço enterradas, considerando a possibilidade de novos usos, relacionados às atividades de comércio, cultura e lazer.
- Remodelar as conexões verticais entre os dois níveis para aumentar a visibilidade e facilitar o acesso às áreas inferiores.
- Prever iluminação à escala do pedestre em toda a quadra.
- Promover vigilância por sistema integrado de câmeras para o monitoramento das áreas inferiores.

Zona 3

Hotéis

Essa lateral do SCS caracteriza-se como uma fachada de serviço, que concentra os acessos às vias veiculares subterrâneas, numa sequência de vias paralelas que geram espaços fragmentados e residuais ocupados por bolsões de estacionamento. É um espaço com razoável permeabilidade visual, porém desprovido de permeabilidade física e consequentemente desprovido de acessibilidade.
Ainda assim no trecho mais próximo à via W3 deste espaço possui uma topografia favorável a uma costura entre o SCS e os hotéis mais próximos.

Zona 3

Hotéis



Figura 19 – Zona 3, via S2. Pontos favoráveis a travessias para interligar os setores.

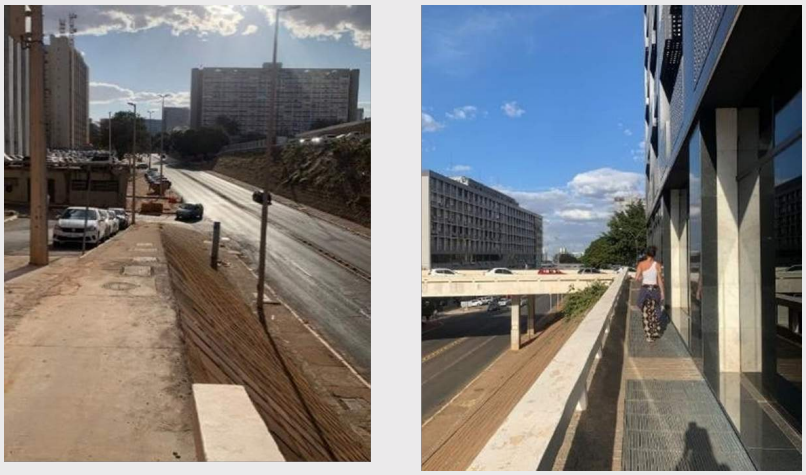


Figura 20 – Trecho da via S2 em que a permeabilidade e a acessibilidade são inviabilizadas.

Zona 3 - Recomendações

- Liberação dos espaços ocupados por bolsões de estacionamentos, para configurar segmentos de espaços mais íntegros e reservados aos pedestres.
- Planejamento paisagístico das áreas livres para favorecer a marcação de eixos de deslocamento do movimento dos pedestres.
- Marcar a "porta" de conexão entre o SCS e o SHS.

Zona 3

Hotéis

A Quadra 1 caracterizada como espaço de passagem, apresenta diversos problemas de desenho que dificultam o trânsito de pedestres no local. Assim como as outras quadras são invadidas por bolsões de estacionamentos, essa quadra apresenta permeabilidade prejudicada por sucessivas interrupções de vias de acesso a garagens e estacionamentos de superfície.

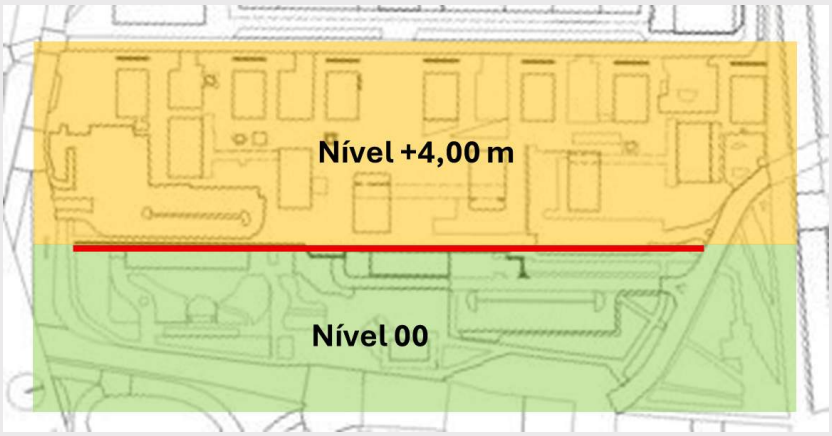


Figura 19 – Zona 3, via S2. Pontos favoráveis a travessias para interligar os setores.

Sua implantação em 2 níveis, demandaria um desenho voltado a promover espaços de transição para que os deslocamentos fossem naturais. No entanto, as soluções baseiam-se em escadas na maior parte das vezes, e as soluções de calçadas encontram-se nas margens da quadra, como se o pedestre não fosse convidado a adentrar no local.

Na parte superior da quadra, os intervalos entre os prédios encontram-se ocupados por pequenos bolsões de estacionamento. Mesmo que hoje a ocupação destes espaços não favoreça o movimento do pedestre, devido a presença dos automóveis, tal situação pode ser revertida.

Zona 3

Hotéis

Zona 4 - Recomendações

• Liberação dos espaços ocupados por bolsões de estacionamentos para serem reconvertidos em espaços voltados ao pedestre.
• Prever material padrão voltado ao calçamento de toda Quadra 1, com o objetivo de conferir unidade visual.
• Trabalhar soluções de circulação vertical que dispensem escadas, por meio de rampas integradas ao paisagismo.
• Rever os acessos às garagens de maneira a promover um espaço de maior permeabilidade ao pedestre.
• Prever padronização de iluminação pública à escala do pedestre.

Zona 5

Lateral - Via S3 - Hospitais

A lateral correspondente à via S3 deveria ser a fachada principal do SCS, pois apresenta topografia plana e o canteiro central poderia favorecer a lógica das travessias seguras. No entanto, o atributo da permeabilidade é prejudicado pela mesma razão apontada na zona 3, ou seja, o canteiro central tornou-se espaço de estacionamento.
Este espaço deveria funcionar como uma costura entre os dois setores, o SCS e os Hospitais, no entanto não ocorre permeabilidade física nos deslocamentos transversais, relativos ao movimento dos pedestres.



Figura 22 – Zona 5 – via S3. Marcação do potencial moldura verde e indicação dos pontos favoráveis a travessias para interligar os setores.

Zona 5

Lateral - Via S3 - Hospitais

Zona 5 - Recomendações

- Liberação dos espaços ocupados por bolsões de estacionamentos para serem reconvertidos em espaços voltados ao pedestre.
- Planejamento paisagístico das áreas livres para configurar uma moldura verde do SCS, vocação sugerida para essa "fronteira".
- Prever reserva de espaço de latência para travessias em direção aos hospitais, que deverão atuar como "portas" de conexão entre os setores.

Zona 5

Lateral - Via S3 - Hospitais

As ruas comerciais do SCS apresentam características de permeabilidade padrão, não apresentando pontos de conflito relevantes. No entanto, como as fachadas edificadas de algumas quadras não são contínuas, há poucos pontos de deslocamento de pedestres no sentido transversal das ruas. Atravessamentos são contidos refletem baixa atividade comercial, esvaziando calçadas e galerias no sentido norte-sul.

As ruas do SCS apresentam boa permeabilidade visual e física, com apenas alguns pontos críticos. Esses pontos correspondem a problemas gerados pela implantação de edifícios em platô.

- Rua 1, Rua 3 e Rua 6 - A cota de soleira das edificações corresponde ao grid da rua, favorecendo a boa acessibilidade. Entretanto, a presença de vagas de estacionamento no sentido transversal reduz o espaço livre das calçadas.
- Rua 2, Rua 4 e Rua 5 (calçadas à direita) - A cota de soleira das edificações corresponde ao grid da rua, favorecendo a boa acessibilidade. Entretanto, a presença de vagas de estacionamento no sentido transversal reduz o espaço livre das calçadas.
- Rua 2, Rua 4 e Rua 5 (calçadas à esquerda) - A cota de soleira das edificações está desnivelada em relação ao grid da rua, impedindo a boa acessibilidade. Vagas de estacionamento inviabilizam o alargamento das calçadas e impedem soluções voltadas a viabilizar uma boa acessibilidade.

Zona 5

Lateral - Via S3 - Hospitais



Figura 23 – Ruas 1, 3 e 6 com boa acessibilidade no sentido transversal. Ruas 2, 4 e 5 com problemas de nivelamento nas laterais edificadas

Zona 6 - Recomendações

- Favorecer o movimento em zig-zag dos pedestres ao longo das ruas.
- Naturalizar todo o percurso das ruas como espaços de constante atravessamento de pedestres.
- Liberação de trechos ocupados por vagas de estacionamentos para ampliar as calçadas e favorecer o movimento no sentido transversal.
- Elevar o nível das ruas até o nível das calçadas, tratando todo o espaço como um ambiente unitário orientado ao movimento do pedestre
- Eliminar o pavimento asfáltico, substituir por pavimento intertravado ou similar.
- Prever iluminação ao nível do pedestre.
- Implantar linha de arborização nas calçadas para criar uma ambiência convidativa.
- Na rua 6, ampliar a calçada voltada para a via W3, integrando-a ao espaço público existente e sua escala compatível com um espaço monumental. Dessa forma, o SCS dialoga com o espaço público diante do edifício do Pátio Brasil.

Quadro 4 – MAR aplicada ao SCS – Dimensão Funcional

MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações	
Dimensão Morfológica Atributos	
5. Complexidade (atributo principal)	
Critério	Uma rua ou área constituída por sistemas dispostos em sobreposições ordenadas, traz o atributo da complexidade e favorece a criação de um ambiente inclusivo.
Itens verificadores	Como ocorrem as sobreposições no SCS? O SCS tende à complexidade positiva ou negativa?
A complexidade característica de tecidos urbanos tradicionais aparece no SCS como uma "anomalia" dentro do conjunto urbanístico de Brasília. Isso se deve ao fato de que o SCS foi concebido como uma área que mesclava preceitos pré-modernistas e modernistas. A principal diferença entre os dois modelos, em relação ao atributo da complexidade é que nas cidades tradicionais os espaços viários integravam diferentes modos de deslocamento e transporte; enquanto que o modelo modernista se pautava na segregação entre os modais. No caso do SCS, o elemento morfológico mais marcante é o quarteirão fechado adotado nas quadras de 02 a 06, que remete ao modelo de funcionamento da cidade tradicional, resgatando o elemento da "rua corredor". Dessa forma, foi garantida uma base para a ocorrência da complexidade positiva sobre todo o SCS, exceto pela Quadra 5 que apresenta uma implantação mista, resultando em excessiva área de latência, como foi demonstrado na análise da dimensão morfológica.	
Zona 1 **Galeria 24 horas**	
A complexidade da Zona 1 é garantida por sua concepção original, baseada em um elemento morfológico que de partida contribui para atributos como: robustez, latência, permeabilidade e acessibilidade. Além disso, a escala do espaço favorece a ocorrência da complexidade positiva, na qual as sobreposições de atividades ocorrem de forma ordenada.	

Zona 1

Galeria 24 horas

Zona 6 - Recomendações

- Promover a consolidação da atividade comercial na Galeria.
- Potencializar as frentes ativas da Galeria.
- Possibilitar maior número de aberturas voltadas à Galeria.
- Promover a identidade da Galeria por meio de uma iluminação mais adequada a um espaço de pedestres.
- Avaliar a possibilidade de estabelecer um padrão de mobiliário urbano para otimizar a ocupação do espaço e promover a identidade visual da Galeria

Zona 5

Lateral - Via S3 - Hospitais

O funcionamento de toda a área de abrangência da Quadra 5 (incluindo as laterais das quadras 04 e 06) é afetado por sobreposições desordenadas, que resultam em complexidade negativa. Isso ocorre por alguns fatores:

1. Os blocos com atividades comerciais no nível térreo encontram-se recuados em relação às ruas, e algumas de suas fachadas estão voltadas para o interior da quadra. Esse modelo de implantação não favorece a atividade comercial, que perde em visibilidade.
2. A quadra se estrutura em 2 níveis de funcionamento: nível térreo destinado aos pedestres e nível subterrâneo destinado aos veículos e áreas de descarga. Essas áreas inferiores de pouca visibilidade, funcionam como "guetos".
3. A população que ocupa as áreas inferiores, sobe durante a noite para o nível térreo, onde montam suas barracas diante das fachadas comerciais, promovendo um cenário de degradação e insegurança.

Zona 2 - Recomendações

- Promover melhorias nas vias de serviço enterradas, considerando a possibilidade de novos usos, relacionados às atividades de comércio, cultura e lazer.
- Remodelar as conexões verticais entre os dois níveis para aumentar a visibilidade e facilitar o acesso às áreas inferiores.
- Prever iluminação à escala do pedestre em toda a quadra.
- Promover vigilância por sistema integrado de câmeras para o monitoramento das áreas inferiores.

Zona 3

Hotéis

Essa lateral do SCS caracteriza-se como uma fachada de serviço, que concentra os acessos às vias veiculares subterrâneas, numa sequência de vias paralelas que geram espaços fragmentados e residuais ocupados por bolsões de estacionamento.
Atualmente é um espaço meramente funcional desprovido de conteúdo social e por isso também, desprovido de complexidade. Entretanto, apresenta potencial para incorporar maior funcionalidade associada ao conteúdo social, no sentido de compor uma costura entre o SCS e os hotéis mais próximos, no trecho mais próximo à via W3, onde a topografia suave favorece a continuidade no sentido norte-sul.
À medida que a via S2 desce em direção ao Conic, se comporta como um viaduto a céu aberto, e não apresenta possibilidades de absorver outras funções.

Zona 2 - Recomendações

- Liberação dos espaços ocupados por bolsões de estacionamentos, para configurar segmentos de espaços mais íntegros e reservados aos pedestres.
- Planejamento paisagístico das áreas livres para favorecer a marcação de eixos de deslocamento do movimento dos pedestres.
- Marcar a "porta" de conexão entre o SCS e o SHS.

Zona 3

Hotéis

A Quadra 1 estrutura-se em 2 níveis como mostra a imagem abaixo:

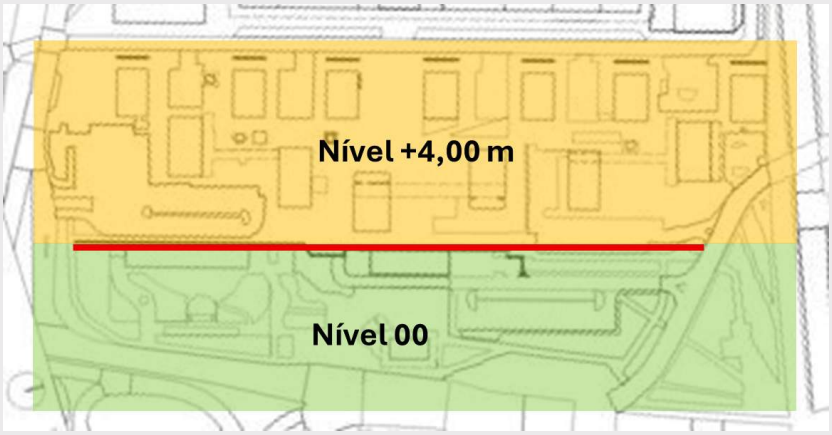


Figura 24 – Zona 4 – Quadra 1. Praça Marielle Franco (nível de referência 00). Plataforma superior (nível de referência +4,00 m).

Zona 3

Hotéis

O nível superior é disposto sobre uma plataforma regular ocupada por torres de edifícios, com nível térreo comercial e pavimentos superiores voltados à prestação de serviços. Isso garante, como foi visto na análise da dimensão morfológica, a presença dos atributos de latência, robustez, permeabilidade e acessibilidade. Esses fatores permitem que a complexidade positiva ocorra, apesar das obstruções geradas pelos bolsões de estacionamentos entre os edifícios.

A parte inferior da quadra possui uma sucessão de sobreposições desordenadas, levando à complexidade negativa. Embora não existam muitas atividades no local, o ambiente não é explorado em toda sua potencialidade e acaba por sofrer do mesmo processo de "erosão" observado em outras áreas livres ocupadas por bolsões de estacionamentos.

Zona 4 - Recomendações

- Buscar caracterizar a parte inferior da quadra 01 como a porta de entrada do SCS.
- Prever material padrão voltado ao calçamento de toda quadra 1, com o objetivo de conferir unidade visual.
- Prever padronização de iluminação pública à escala do pedestre.

Zona 3

Hotéis

A lateral correspondente à via S3 representa um espaço de grande potencial para constituir uma frente importante para o SCS. Por suas dimensões, possibilitaria a inclusão de diversas atividades, agregando valor e complexidade a esta margem voltada para o Hospital de Base e para o Hospital Sarah Kubitschek.

A topografia plana e o canteiro central podem ser elementos de auxílio na promoção de travessias seguras voltadas a constituir uma costura entre os dois setores.

Zona 3

Hotéis

Zona 5 - Recomendações

Prever o redesenho de toda a área, incluindo atividades que funcionem como sobreposições ordenadas a fim de garantir o atributo da complexidade positiva ao local.
Planejamento paisagístico das áreas livres para configurar uma moldura verde do SCS, vocação sugerida para essa "fronteira".
Prever reserva de espaço de latência para travessias em direção aos hospitais, que deverão atuar como "portas" de conexão entre os setores.

Zona 5

Lateral - Via S3 - Hospitais

As ruas comerciais do SCS apresentam características típicas da "rua corredor." Por isso, apresentam os atributos da dimensão morfológica e tendem a apresentar o atributo da complexidade positiva.
No entanto, em pontos onde as fachadas edificadas de algumas quadras não são contínuas, os atravessamentos são reduzidos e refletem baixa atividade comercial, esvaziando calçadas e galerias.

Zona 6 - Recomendações

- Favorecer o movimento em zig-zag dos pedestres ao longo das ruas.
- Naturalizar todo o percurso das ruas como espaços de constante atravessamento de pedestres.
- Elevar o nível das ruas até o nível das calçadas, tratando todo o espaço como um ambiente unitário orientado ao movimento do pedestre.
- Eliminar o pavimento asfáltico, substituir por pavimento intertravado ou similar.
- Prever iluminação ao nível do pedestre.
- Implantar linha de arborização nas calçadas para criar uma ambiência convidativa.
- Na rua 6, ampliar a calçada voltada para a via W3, integrando-a ao espaço público existente e sua escala compatível com um espaço monumental. Dessa forma, o SCS dialoga com o espaço público diante do edifício do Pátio Brasil.

MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações						
Dimensão Funcional Atributos						
6. Articulação (atributo derivado)						
O atributo da articulação toca em um ponto fundamental do Setor Comercial, que é a forma como o comércio funciona enquanto elemento de ativação da vitalidade dos espaços. Desde seu projeto original o SCS tem no uso comercial do nível térreo o elemento catalizador da vocação principal do local. A configuração morfológica definida pelo projeto original reforça essa ideia ao trazer de volta a "rua corredor" como forma de alavancar a atividade comercial e promover interações sociais. Dessa forma, o centro da capital conhecida por não ter ruas, apenas vias veiculares, contraria os princípios segregadores do modernismo e resgata a rua comercial. Isso mostra que Brasília também guarda suas contradições e o Centro da cidade aposta num desenho menos modernista a não adotar um sistema de segregação dos espaços de circulação.						
Critério 01				Lugares bem conectados são mais propensos a estimular o movimento de pedestres.		
Itens verificadores	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
As calçadas da área estudada possuem muitas pessoas circulando ou são subutilizadas?	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Critério 02			A arquitetura no nível térreo deve dialogar com o pedestre.			

Itens verificadores	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
Na área estudada o espaço de transição das frentes das edificações é confortável aos olhos e ao caminhar?	✓	✗	✗	✗	✗	✓ ✗
Qual o caráter desse espaço: público, semipúblico, privado?	público	público	público	público	público	público
Esse espaço abriga o "uso expansivo" das edificações?	✓	✓	✗	✗	✗	✗
As frentes das edificações são ativas (A), convidativas (B), mistas (C), monótonas (D) ou inativas (E)?	C	C	-	C	-	B
Critério 03			O comércio de rua é fator estimulador do uso do espaço de movimento do pedestre. Quando o comércio é implantado em concordância à malha existente, preservando a estrutura urbana original, o local ganha vida.			

Itens verificadores	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
A área comercial estudada desempenha qual papel dentro da estrutura do comércio da cidade, sua abrangência é adequada ao alcance pretendido?	Local ✗	Local ✗	-	Local ✗	-	Local ✗
O porte médio observado no conjunto é adequado ao local? Há gradação no porte dos estabelecimentos comerciais?	✗ ✗	✗ ✗	-	✗ ✗	-	✗ ✗
O comércio da área estudada é ativo? Os estabelecimentos comerciais são duradouros?	✓ ✗	✓ ✗	-	✓ ✗	-	✓ ✗
O uso expansivo do comércio beneficia ou prejudica o espaço de movimento do pedestre?	✓	✓	-	✓	-	✓

Critério 04			Conjunto de critérios para uma "vida de rua ativa", adaptado de Montgomery (2008) 1. Fachadas interessantes, boas superfícies e ausência de obstáculos constituem frentes ativas (base instrumental para uma vida de rua ativa). 2. Oferta de espaços, incluindo jardins, praças e esquinas, assim como atividades de animação cultural, possibilitam que as pessoas se observem. 3. Oferta de cinemas, teatros, bares, cafés, restaurantes e outros lugares de encontro e serviços de diferentes tipos, preços e qualidades trazem benefícios ao espaço. 4. Feiras de rua (com sua presença, tamanho e perfil – tema) estimulam o contato com a vizinhança. 5. Padrões de uso misto possibilitam o melhoramento e investimento de menor escala nas propriedades. 6. A proporção adequada de estabelecimentos comerciais e salas com proprietários locais estimula o uso cotidiano do espaço. 7. A oferta de diferentes tamanhos de unidades e custos de propriedade traz dinamismo ao espaço. 8. O grau adequado de inovação e confiança em novas arquiteturas, com uma variedade nos tipos de edifícios, estilos e desenho, sem romper a unidade, é benéfico. 9. Padrões de horário de funcionamento mais flexíveis com atividades fora do horário comercial são positivos para a segurança do espaço.				
Itens verificadores	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
As fachadas são interessantes, as superfícies dos pisos são boas e sem obstáculos?	✗ ✓		- ✗		- ✗	

A área oferece espaços como jardins, praças e esquinas, atividades culturais?	✗		✗		✗	
Há oferta de cinemas, teatros, bares, cafés, restaurantes, lugares de encontro ou serviços de diferentes tipos, preços e qualidades?	cafés popular	bares cafés popular	-	bares cafés popular	-	bares cafés popular
Acontecem feiras de rua (tamanho, perfil e tema)?	✓	✗	-	✗	-	✗
Ocorrem padrões de uso misto? Nota-se melhoramento e investimento de menor escala nas propriedades?	✗	✗	-	✗	-	✗
Há proporção adequada de estabelecimentos comerciais e salas com proprietários locais?	✗	✗	-	✗	-	✗
Há oferta de diferentes tamanhos de unidades e custos de propriedade?	✓	✓		✗		✓

Qual o grau de inovação e confiança em novas arquiteturas. Há variedade dos tipos de edifícios, estilos e desenho? Há unidade no conjunto?	0 ✗ ✓	0 ✗ ✓	-	0 ✗ ✓	-	0 ✗ ✓
Os padrões de horário de funcionamento são rígidos ou flexíveis? Existem atividades fora do horário comercial?	rígidos ✗	flexíveis ✓	-	rígidos ✗	-	rígidos ✗

Ao longo do tempo, com o crescimento da cidade, a pressão dos grandes Shopping Centers levou o SCS a um processo de deterioração, assim como em outras áreas com comércio ao ar livre. Ainda assim, o comércio popular subsiste no SCS, principalmente nas fachadas mais próximas à Galeria Central.

Nas laterais das Quadras 3 e 2, as galerias laterais são espaços gregários de grande funcionalidade, que promovem o atributo da articulação.
Assim como ocorre nos centros urbanos de diversas cidades, o comércio popular acaba por ter os ambulantes como parceiros que ativam o trânsito de pedestres e consumidores.

Figura 25 – Galeria Central no eixo Leste-Oeste na Quadra 3.



Fonte: Autores.

Nas Quadras 4 e 6, o atributo da articulação não se faz tão presente, como prejuízo dos problemas derivados da Quadra 5. Mesmo assim, ocorre articulação nas frentes ativas em que o uso comercial permanece, como é o caso da lateral da Quadra 6 voltada para a avenida W3, e também na lateral da Quadra 4 voltada para a rua 3.

Zona 1 – Galeria Central - Recomendações

- Substituir empenas cegas por frentes ativas onde for possível.
- Promover mescla de usos diversificados (cinemas, teatros, bares, cafés, restaurantes, lugares de encontro).
- Facilitar o caminhar com pontos de travessia ao nível das calçadas.
- Implementar pavimentação similar às calçadas nos pontos de travessia.

Zona 2 – Quadra 5 - Recomendações

- Promover atividades culturais nas áreas livres (espaços de latência aumentada)
- Promover mescla de usos diversificados (cinemas, teatros, bares, cafés, restaurantes, lugares de encontro).
- Tratar as áreas livres para que sejam espaços ativos, de contemplação e descanso.
- Prever iluminação à escala do pedestre em toda a quadra.

Zona 3 - Hotéis - Recomendações

- Em todas as quadras, trabalhar as frentes dos edifícios voltados para a via S2
- Nas frentes voltadas para a via S2 implementar comércio diversificado, com diferentes portes, como supermercados, que possam se beneficiar pela facilidade de acesso e estacionamentos, uma vez que as vias de serviço levam a garagens.

Zona 4 - Quadra 1 - Recomendações

- Prever espaço para feira na parte inferior.
- Criar conexão com a parte inferior da quadra, a partir da praça Marielle Franco, por meio de um projeto paisagístico integrador.
- Ampliar a conexão com a Galeria dos Estados para ampliar a articulação com o comércio.

Zona 5 - Hospitais - Recomendações
• Prever libração das áreas livres para implementação de paisagismo que torne o espaço mais atrativo e funcional ao pedestre. • Avaliar a possibilidade de definir um trajeto no sentido Leste-Oeste que se integre ao paisagismo e incorpore diversas funções, tais como feiras e atividades culturais.
Zona 6 - Ruas - Recomendações
• Observar como a baixa atividade comercial, reduz os atravessamentos dos pedestres sobre as ruas e esvazia as calçadas e galerias no sentido norte--sul. • Promover a recuperação das frentes comerciais voltadas para as ruas. • Estimular o deslocamento dos pedestres no sentido transversal às ruas. • Liberar os espaços ocupados por estacionamentos, para configurar calçadas mais amplas. • Tratar o nível térreo como o cartão de visita do SCS, porta de entrada para os pavimentos superiores.

Fonte: Autores.

MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações	
Dimensão Social Atributos	
7. Resiliência	
Critério	Uma área resiliente é aquela na qual observa-se a preservação de seu ambiente social ao longo das sucessivas transformações no espaço urbano.
Itens verificadores	Como a área, enquanto ambiente social, respondeu ao processo de transformação do espaço ao longo do tempo? Quais foram os ajustes adaptativos observados?

Em relação à dimensão social, o MAR tem como foco principal a avaliação das interações sociais ao redor dos edifícios em seu nível térreo.

Em congruência aos resultados do "Relatório Estudo Diagnóstico - primeira etapa - Polo Criativo e Tecnológico do Setor Comercial Sul" (dez, 2025), a observação sistemática sobre o ambiente social do SCS confirmou um cenário desprovido de governança e diálogo entre os diferentes grupos de atores no local. No Diagnóstico buscou-se identificar os atores do SCS em função da lógica do Polo Criativo e Tecnológico, foram eles: Pequenos comerciantes e ambulantes; Órgãos e entidades públicas; Organizações de ensino e pesquisa; Organizações da sociedade civil; Instituições científicas, tecnológicas e de inovação; Equipamentos de apoio ao empreendedorismo e inovação; Equipamentos culturais; Empresas dos setores criativos e tecnológicos; Bancos, investidores e agências de fomento; Artistas, produtores e coletivos culturais.

Na ótica do MAR os atores foram observados em função de sua relação na consolidação do SCS como se mostra a seguir: comerciantes e prestadores de serviços que se encontram no local desde a época de implantação do Setor (1); apesar de carregarem a herança da história do lugar, esses atores não fazem frente a outros atores de maior protagonismo como por exemplo, empresários (2), Órgãos e entidades públicas; Organizações de ensino e pesquisa; Organizações da sociedade civil (3), proprietários de edifícios (4), ou ainda o grupo de indivíduos em situação de rua (5), cuja causa ganha maior visibilidade graças ao apoio de ONGs. Os ambulantes (6), ganham visibilidade devido ao seu alto nível de exposição e articulação com as lojas, trazendo a sensação de vitalidade ao eixo da Galeria Central. Por último, dois grupos se adaptam às condições existentes e trazem certa animação ao local, os transeuntes (7), que reforçam o caráter de passagem do SCS e os trabalhadores locais (8), dentre esses, uma nova leva de profissionais autônomos e escritórios, artistas, produtores e coletivos culturais (9) se enquadram num novo perfil que começa a se desenhar para o setor, mais associado à lógica da economia criativa.

Comerciantes e prestadores de serviços, presentes no SCS a mais de 40 anos, são proprietários ou atuam em estabelecimentos de pequeno porte; embora percebam seus negócios decaírem ano após ano, optam por permanecer no local, talvez por comodidade, ou costume, ou ainda pela esperança de que o SCS volte a ser o que já foi um dia. Tal como apontado no Diagnóstico deste trabalho, estes negócios funcionam sobre sistemas de gestão ultrapassados, incompatíveis com a realidade atual.

Como o âmbito de observação do MAR restringe-se ao nível térreo, nas áreas públicas e semipúblicas, dentre os grupos citados, os grupos 1, 5, 6, 7, 8 e 9 são os mais relevantes à avaliação.

Destaca-se o grupo 1 por seu vínculo histórico ao SCS, esses indivíduos são "herdeiros" de um sonho para o centro da capital. O MAR aponta como uma oportunidade o devido reconhecimento e capacitação desse grupo, tendo em vista que seus representantes poderiam atuar como importantes "stakeholders" do SCS.

Zona 1

Galeria Central

Na Galeria Central ocorrem intensas trocas sociais graças aos ambulantes (6) que ocupam toda sua extensão. É importante mencionar que a atividade dos ambulantes alavanca o comércio existente nas frentes ativas voltadas para a Galeria favorecendo a dinâmica social

Zona 1 - Recomendações

- Oferecer estrutura para a atividade comercial na Galeria, com banheiros e segurança.
- Oferecer iluminação adequada.
- Oferecer mobiliário urbano adequado a uma Galeria Comercial.

Zona 2

Quadra 5

Na Quadra 5 existem vários conflitos entre funções e grupos de usuários (1, 5, 7 e 8), resultando no empobrecimento do ambiente social, com forte sensação de insegurança. Segundo a classificação do Método de Avaliação da Rua, conflitos como a incompatibilidade entre os grupos de usuários e as atividades desenvolvidas, são vistos como "sobreposições desordenadas", que geram instabilidade e levam à complexidade negativa. Um ambiente social adoecido inviabiliza as trocas sociais e leva à perda gradual do atributo da resiliência.
Há uma aposta no resgate da segurança local por meio da implantação de um posto avançado da Secretaria de Segurança Público do Distrito Federal na Galeria Nova Ouvidor.





Figura 26 – Ocupações diante das fachadas comerciais da Quadra 4, a problemática social da Quadra 5 reverbera sobre todo o SCS.

Zona 2

Quadra 5

Zona 2 - Recomendações

- Reativar as frentes comerciais que hoje encontram-se desativadas.
- Proporcionar uma assistência mais eficaz às pessoas que hoje se encontram no local.

Zona 3

Hotéis

Na Galeria Central ocorrem intensas trocas sociais graças aos ambulantes (6) que ocupam toda sua extensão. É importante mencionar que a atividade dos ambulantes alavanca o comércio existente nas frentes ativas voltadas para a Galeria favorecendo a dinâmica social

Zona 3 - Recomendações

- Planejamento paisagístico das áreas livres para favorecer a marcação de eixos de deslocamento do movimento dos pedestres.
- Marcar a "porta" de conexão entre o SCS e o SHS.

Zona 4

Quadra 1

A Quadra 1 apresenta fortes atributos em sua dimensão morfológica e funcional, que criam uma base para que a dimensão social possa florescer.
A parte baixa, relativa à entrada da estação do metrô e à praça Marielle Franco possui forte vocação para funcionar como um importante porta de entrada para o SCS, entretanto o desenho atual do espaço não favorece o caminhar dos pedestres e prejudica as trocas sociais. A parte superior da Quadra 1 é bastante movimentada, possui pequenos comércios no nível térreo e apresenta uma boa dinâmica social na lateral que margeia a rua 1. Essa rua é bastante favorável a interações sociais e atravessamentos de pedestres. O uso comercial se faz presente nas fachadas da Quadra 2, assim como bares, padaria e teatro.

Zona 4

Quadra 1

Zona 4 - Recomendações

- Prever material padrão voltado ao calçamento de toda quadra 1, com o objetivo de conferir unidade visual.
- Ampliar a conexão com a Galeria dos Estados no subsolo da Praça.
- Prever padronização de iluminação pública à escala do pedestre.

Zona 5

Lateral - Via S3 - Hospitais

Nesta área não é possível identificar o atributo da resiliência, por se tratar de um espaço desprovido de conteúdo social. Ainda assim, é um espaço com grande potencial para constituir área de descompressão e lazer, com praças ajardinadas e caminhos de pedestres.

Zona 5 - Recomendações

- Planejamento paisagístico das áreas livres para configurar uma moldura verde do SCS, vocação sugerida para essa "fronteira".
- Prever eixo de atividades voltadas ao descanso e alimentação, num contexto de praça.

Zona 6

Ruas

Atualmente as ruas do SCS funcionam como canais de circulação de veículos motorizados, distanciados das calçadas e mais ainda das galerias dos edifícios. A desconexão da rua com os edifícios gera um distanciamento entre as galerias, reduz os atravessamentos dos transeuntes e leva à redução da atividade comercial. Esse esvaziamento da atividade comercial acentua a subutilização das galerias e agrava o processo de degradação do espaço.
Ainda assim, as galerias comerciais podem ser consideradas o símbolo da resiliência do SCS, pois mesmo em um cenário de severa degradação, esses elementos permanecem e são o amálgama invisível que une o coração do setor, seus principais edifícios.

Figura 27 – Galerias comerciais do edifício da Galeria Nova Ouvidor; à direita: Ocupações diante da galeria comercial da Quadra 4.



Fonte: Autores.

Figura 28 – Quadra 4, SENAC, Galeria comercial, elemento morfológico típico do SCS.



Fonte: Autores.

Figura 29 – Galeria comercial do Edifício do SENAC, Quadra 4



Fonte: Autores.

Zona 6 **Ruas**
Zona 6 - Recomendações
• Reativar o comércio no nível térreo das fachadas frontais dos edifícios. • Favorecer o movimento em zig-zag dos pedestres ao longo das ruas, naturalizando a ideia de que o protagonista do espaço é o pedestre. • Elevar o nível das ruas até o nível das calçadas, tratando todo o espaço como um ambiente unitário orientado ao movimento do pedestre. • Eliminar o pavimento asfáltico, substituir por pavimento intertravado ou similar. • Prever iluminação ao nível do pedestre. • Implantar linha de arborização nas calçadas para criar uma ambiência convidativa.

MAR aplicada ao SCS - Análise e Recomendações	
Dimensão Social Atributos	
8. Diversidade no movimento do pedestre (derivado)	
Critério 01	A diversidade na circular é favorecida quando ocorre o uso compartilhado do espaço.
Itens verificadores	Em seu caminhar as pessoas são conduzidas por caminhos delimitados ou possuem liberdade para definir distintos trajetos?

O caso do SCS traz grandes desafios na busca por um espaço de conciliação, que seja igualitário e inclusivo ao pedestre. Atualmente, o movimento do pedestre ocorre sobre um espaço fragmentado por interrupções geradas para favorecer o trânsito dos automóveis – os protagonistas do espaço.
Tal problemática é abordada no MAR, método de avaliação da rua (GOMES, 2015), ao mencionar a importância de uma mudança de cultura voltada a promover um desenho urbano orientado ao pedestre (DOP).

O primeiro desafio do SCS refere-se à orientação atual do desenho urbano, baseado no automóvel (DOA), gerando uma sucessão de obstáculos ao pedestre em todo o setor. Por que falar de obstáculos ao movimento do pedestre na dimensão social do espaço? A forma como se prioriza a circulação de veículos em detrimento do movimento natural dos pedestres revela quem é o protagonista (automóvel) e quem é o agente influenciador coadjuvante (pedestre) do espaço. O DOA (desenho orientado ao automóvel) passa a responsabilidade da segurança de toda a movimentação sobre o espaço para o agente mais frágil, mais exposto ao risco em caso de acidentes, o pedestre. Ao mesmo tempo o DOA não exige do motorista a atenção necessária para evitar acidentes relacionados aos modais não motorizados.

Então quando se avalia o sentimento de insegurança no SCS, é preciso ir além. Deve-se considerar que a debilidade do desenho urbano não contribui para a legitimação do uso do espaço pelos pedestres. Isso se manifesta por exemplo, na proliferação de bolsões de estacionamento, em travessias mal solucionadas, entre tantos outros elementos apontados no Diagnóstico deste trabalho.

Figura 30 – (DOA X DOP): Na Quadra 1, espaços públicos com grande potencial agregador, são tomados por pequenos estacionamentos que impedem a apropriação do espaço pelos pedestres





Fonte: Autores.

Critério 02				Ao invés de separar, conciliar: O compartilhamento do espaço deve dar-se por meio de padrões de ocupação capazes de acomodar e integrar as demandas dos vários sistemas de circulação, para favorecer a interação e o intercâmbio sociais.		
Itens verificadores	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
O padrão de configuração da área baseia-se no compartilhamento ✓ ou na compartimentação ✗ ?	✗	✗	✗	✗	✗	✓
A área permite escolhas sobre o espaço de movimento do pedestre?	✓	✓	✗	✗	✗	✗

As transições entre o espaço de deslocamento de pedestres e ciclistas, e o espaço de circulação de veículos favorecem a continuidade do deslocamento?	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Critério 03				Conjunto de critérios para o Desenho Universal		
Itens verificadores	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
O espaço de movimento da área é igualitário e utilizável por pessoas com distintas habilidades?	✓	✗	✗	✗	✗	✓* ✗**
O desenho da área é flexível e considera as habilidades individuais dos usuários?	✓	✗	✗	✗	✗	✗
O deslocamento é fácil, independente de experiência prévia?	✓	✗	✗	✗	✗	✗
*Ruas 1, 3 e 6; ** Ruas 2, 4 e 5						

Critério 04						Conjunto de critérios para identificação de terceiros lugares 1. Espaço “dado”, onde não seja obrigatória consumação. 2. Espaço aberto dentro ou fora do horário comercial. 3. Com caráter de descontração, que provenha conforto e suporte psicológico. 4. Espaço para a conversa e prática espontânea da democracia
Itens verificadores	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
Na área estudada existem terceiros lugares? Qual o tipo de uso desses espaços?	✗	✗	✗	✗	✗	✗

No SCS o que mais se aproxima ao conceito de “terceiros lugares” são os quiosques que ocupam algumas áreas ao longo das quadras. Em geral agregam pessoas e acabam por servir como referência para primeiros visitantes que precisem pedir informações. Seria interessante considerar a possibilidade de valorizar esses quiosques por meio da criação de um padrão de construção que incorporasse banheiros, assim como os quiosques nas praias de diversas cidades brasileiras.

Zona 1 – Galeria Central - Recomendações

- Implementar banheiros públicos para fomentar a atividade comercial e as interações sociais.
- Promover mescla de usos diversificados (cinemas, teatros, bares, cafés, restaurantes, lugares de encontro).
- Promover iluminação 24 horas na Galeria.
- Facilitar o caminhar com pontos de travessia ao nível das calçadas.

Zona 2 – Quadra 5 - Recomendações

- Promover atividades culturais nas áreas livres.
- Promover mescla de usos diversificados (cinemas, teatros, bares, cafés, restaurantes, lugares de encontro).
- Tratar as áreas livres para que sejam espaços ativos, de contemplação e descanso.
- Prever iluminação à escala do pedestre em toda a quadra.

Zona 3 - Hotéis - Recomendações

- Eliminar os bolsões de estacionamento que interrompem o espaço dos pedestres.
- Criar superfícies amplas para o movimento dos pedestres.
- Nas frentes voltadas para a via S2 implementar comércio diversificado, com diferentes portes, como supermercados, para que o espaço ganhe conteúdo social, para que ocorram trocas sociais.

Zona 4 - Quadra 1 - Recomendações

- Eliminar as barreiras criadas pelo projeto da praça Marielle Franco e recuperar o espaço original para que o pedestre possa caminhar livremente.
- Criar conexão com a parte superior da quadra, a partir da praça Marielle Franco, por meio de um projeto paisagístico integrador.
- Ampliar a conexão com a Galeria dos Estados para ampliar a articulação com o comércio.

Zona 5 – Hospitais - Recomendações

- Prever libração das áreas livres para implementação de paisagismo que torne o espaço mais atrativo e funcional ao pedestre.
- Avaliar a possibilidade de definir um trajeto no sentido leste-oeste que se integre ao paisagismo e incorpore diversas funções, tais como feiras e atividades culturais.

Zona 6 - Recomendações

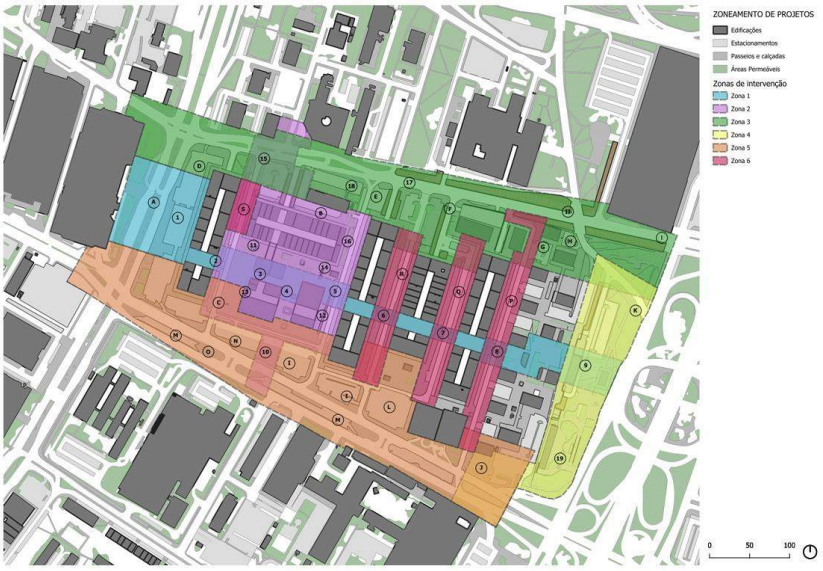
- Criar estratégias para fomentar a recuperação da atividade comercial em todos os edifícios com a tipologia da galeria comercial.
- Estimular os atravessamentos dos pedestres sobre as ruas para potencializar as calçadas e galerias comerciais dos edifícios.
- Explorar as frentes comerciais e sua extensão no espaço de galeria.
- Liberar os espaços ocupados por estacionamentos, para configurar calçadas mais amplas.
- Tratar o nível térreo como o cartão de visita do SCS, porta de entrada para os pavimentos superiores.

2.3 Conclusões da análise MAR

A delimitação de zonas de intervenção sobre o Setor Comercial Sul possibilitou avaliar as distintas características de cada uma das áreas.
A análise aprofundada evidenciou pontos importantes, como por exemplo, a concepção modernista das zonas de borda, 3, 4 e 5, que atuam como fronteiras ao SCS e demandam ajustes significativos em sua dimensão morfológica para que se aproximem da lógica de um espaço inclusivo ao pedestre, como proposto no MAR. Em linhas gerais os ajustes deveriam ocorrer por meio da recuperação das áreas ocupadas por bolsões de estacionamentos, retomando sua destinação original como espaço voltado ao pedestre.

Por outro lado, a análise permitiu identificar similaridades entre as zonas mais internas ao SCS, ou seja, as zonas 1 e 6, que apresentam grande potencial para se tornarem espaços inclusivos aos pedestres. Os resultados da análise levaram a recomendações voltadas à qualificação das galerias e ruas, uma vez que esses elementos representam o principal patrimônio do conjunto urbanístico do SCS e merecem ser bem explorados.

Figura 31 – Zonas de análise do Levantamento Urbanístico do SCS.

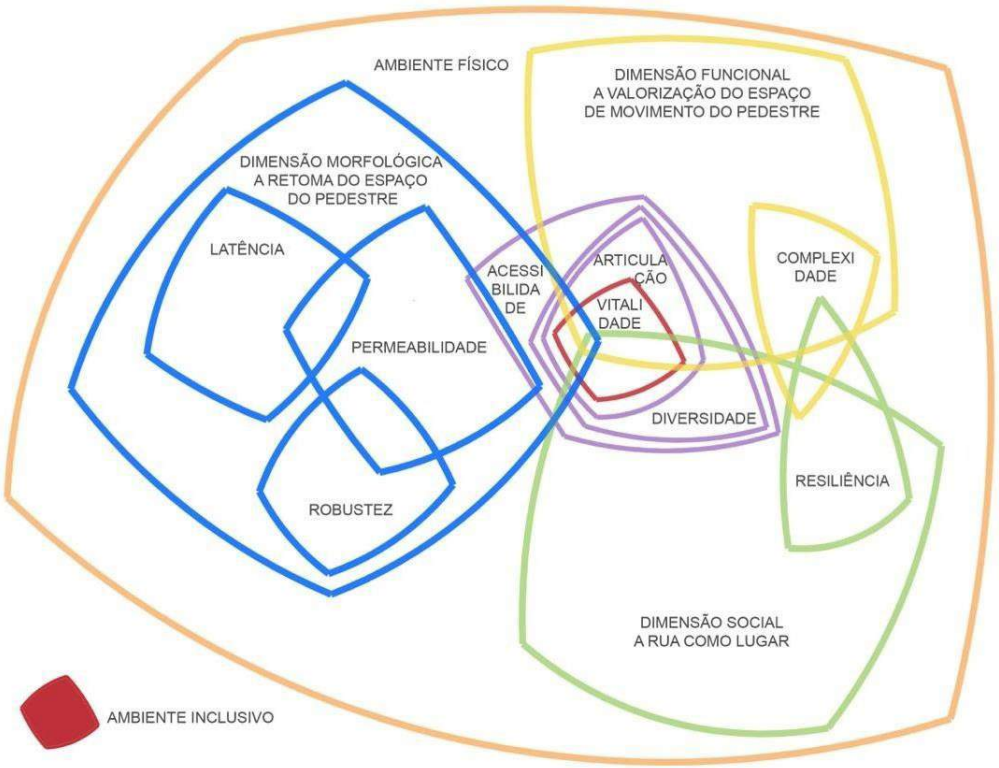


Fonte: Autores.

A estrutura de análise baseada nas 3 dimensões: Morfológica, Funcional e Social, desdobrada sobre as 6 zonas definidas pela metodologia do estudo urbanístico possibilitou uma leitura sobre os atributos do espaço inclusivo e a aplicação dos itens verificadores.

Latência, robustez, permeabilidade, acessibilidade, complexidade, articulação, resiliência e diversidade no movimento do pedestre, são os atributos que permitem uma leitura aprofundada sobre a rua e todo o âmbito do espaço público.

Figura 32 – Estrutura de análise do MAR em imagem comparativa a um "sistema semilattice"



Fonte: : (GOMES, 2015).

As recomendações da análise apontam diretrizes específicas que se entrelaçam nas 3 dimensões, comprovando que na metodologia do MAR há um movimento em direção à convergência dos atributos, tal como mostra a imagem acima.

O objetivo final desta análise foi mapear as fragilidades e potencialidades do Setor Comercial Sul com a intenção de entregar uma ferramenta de planejamento adicional a todos os trabalhos já desenvolvidos para o local.

Espera-se que a metodologia do MAR traga um novo olhar sobre questões específicas relacionadas ao nível térreo, à interface entre os edifícios e o espaço público, à forma como a arquitetura dialoga com os usos e consequentemente com os usuários do espaço.

O MAR pretende provocar um pensar sobre o cotidiano do lugar, sobre a vida doméstica que acontece até mesmo em um local como o SCS. Então essa visão pretende ser complementar ao voo de águia do projeto que busca transformar o SCS em um Polo Tecnológico e de Economia Criativa, pretende servir de base.

No caso do SCS, para o levantamento dos stakeholders locais, o "Relatório Estudo Diagnóstico – primeira etapa - Polo Criativo e Tecnológico do Setor Comercial Sul" (2025), adotou a abordagem de Cohendet et al (2019) sobre a estrutura dos ecossistemas criativos, com os stakeholders identificados em três camadas interconectadas: underground, middleground e upperground.

Os stakeholders do nível underground foram identificados como: pequenos comerciantes e ambulantes, artistas independentes, coletivos culturais, produtores informais, e outros indivíduos que transitam, trabalham ou vivenciam o SCS em seu cotidiano.

Em relação à dimensão social, a análise do MAR sugere uma revisão cronológica sobre a camada underground e designa o grupo 1 como o grupo dos "herdeiros do sonho de fazer o centro da capital do Brasil".

> "No meio de uma cidade planejada, pensada como espaço de inclusão, mas que na realidade reproduziu o padrão da exclusão, havia essa grande oportunidade, "fazer um centro comum", pra pessoas comuns, sem carro, sem motorista, pessoas que apostavam na aventura da nova cidade. Esse espírito desbravador, ao longo do tempo foi se esmorecendo, mas algo disso pode ser percebido no brasiliense, em sua atitude resiliente, em seu amor pelo chão que viu ser asfaltado. "(GOMES, 2015).

Durante a realização deste trabalho, diversos foram os contatos, conversas e relatos de pessoas que esperam ser chamadas a participar do processo de transformação do SCS, mas seria possível estabelecer uma capacidade proporcional de participação desses atores para que eles se sintam protagonistas do processo? O clássico livro de Jane Jacobs, "Vida e morte nas grandes cidades" (1960), trata deste tema e busca mostrar quem são os reais personagens da vida cotidiana dos grandes centros. Em geral são grupos com pouca visibilidade, mas que formam uma rede silenciosa, que possuem apreço pelo lugar, que zelam e vigiam, que sofrem assaltos em seus estabelecimentos comerciais, mas não desistem porque ali se encontra o seu sustento. Mas existe um vínculo que vai além do trabalho, que é uma esperança de ver o lugar florescer. Não seria essa uma oportunidade de construir a governança a partir desses stakeholders situados na camada underground?

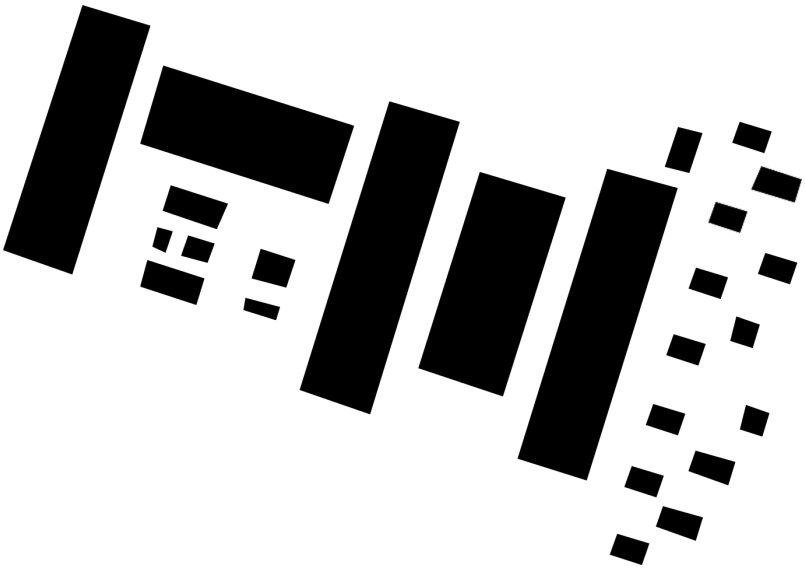
Em relação à atividade comercial, o mesmo documento referente ao relatório diagnóstico, identificou a dominância de empreendimentos no setor de serviços, com 64,7% dos estabelecimentos, seguido por comércio (12,6%), saúde

(8,1%) e educação (5,3%); outros setores apresentaram menor participação, como o financeiro (4,4%), indústria (3,6%), transportes (0,9%), construção (0,3%) e atividades imobiliárias (0,2%).

> "Assim, o perfil econômico destaca-se pela oferta de serviços e consumo, aspecto que se alinha às vocações tradicionais de áreas centrais urbanas." (Relatório Diagnóstico do SCS)

De forma complementar, ao analisar a atividade comercial, o MAR identificou que o nível térreo corresponde a algo em torno de 10% da área total construída do SCS. Observa-se uma ligação entre a proximidade dos dados, se comparados, os 12,6% de atividade comercial com os 10% de área construída no nível térreo; e considerando somente os edifícios originais com galerias comerciais, o porcentual cai para 5%. Essa é uma aproximação do potencial construtivo das áreas comerciais.

Figura 33 – Edifícios originais do SCS com galerias comerciais.



Fonte: : (GOMES, 2015).

Seguindo este raciocínio fica evidente a necessidade de que haja uma ponderação sobre o impacto das atividades comerciais na dinâmica do nível térreo, considerando este o local onde a vida social acontece. Sendo assim, ao se analisar o espaço público do SCS é preciso desagregar os dados em função da localização espacial de cada atividade, considerando diferentes níveis de potencial de ativação social como fator de impacto.

Essa associação precisa estar clara quando se discutem futuros cenários para o SCS, até para desconstruir falas como: "Querem transformar o SCS em um Shopping Center". É importante enfatizar que a atividade comercial entra na classificação dos usos principais que devem estar presentes nas áreas centrais

das grandes cidades por funcionar como um elemento ativador de vida social. Por sua robustez, o conjunto das galerias dos edifícios originais pode ser considerado um elemento morfológico de valor estratégico; com uma extensão aproximada de 2.000 metros de fachadas comerciais, representa parte importante do patrimônio arquitetônico e urbanístico do SCS.

Esta é uma grande oportunidade identificada neste estudo: Recuperar a atividade comercial no nível térreo, diversificando o tamanho e o tipo de comércio, explorando as galerias como espaços de transição onde a vida pública aconteça. Explorar a relação entre a camada underground dos stakeholders e a atividade comercial no nível térreo dos edifícios com galerias, envolve outras dimensões da análise empreendida pelos pesquisadores neste estudo sobre o SCS. É uma questão que tem como pano de fundo a discussão sobre a flexibilização para a entrada de uso misto no centro de Brasília, além do debate acerca de temas como tipos de moradia, público alvo e habitação social.

Como uma das principais diretrizes identificadas na análise do MAR, promover a interação entre o ambiente construído em seu nível térreo e o espaço público é um ponto chave na transformação do SCS.

ZONAS ESTRATÉGICAS E DIRETRIZES DE PROJETO

Algumas considerações gerais observadas na análise servem como diretrizes para o projeto de requalificação do Setor Comercial Sul, seguindo recomendações de autores como Jan Gehl, no que tange à vida urbana e aos espaços livres como foco do desenho, e Kevin Lynch no que concerne aos aspectos da imagem da cidade e à apreensão do espaço público. Eles oferecem bases conceituais complementares que reafirmam o papel central do espaço público das cidades como elementos da qualidade de vida das cidades. Para Gehl em "cidades para pessoas" (2015), a vitalidade urbana emerge da escala da própria vida humana, da presença de pessoas interagindo cotidianamente nos espaços públicos, sendo "a vida entre edifícios" o verdadeiro indicador de sucesso urbano. Já Lynch (2011) enfatiza a questão da legibilidade urbana e da imagem da cidade como aspectos preponderantes para a percepção humana, no qual destaca-se a forma urbana por meio das vias, dos marcos visuais, dos limites existentes nas cidades e nq configuração de unidades distintas urbanas como bairros e as estruturas que as unem, considera dois nós. Tudo se organiza e se estrutura como uma experiência perceptiva e simbólica única para os cidadãos. Entende-se que ambos convergem para a compreensão de que o espaço urbano não é apenas suporte físico, mas uma infraestrutura social e cognitiva que suscita aspectos afetivos, fundamentais para estabelecer relações com a cidade, tais como o senso de pertencimento, de segurança e a própria noção de vitalidade coletiva. Assim, entendemos que a qualidade do ambiente urbano resulta diretamente de a capacidade de seus espaços promoverem encontros, orientação e identificação, elementos essenciais para a vida pública e para a construção da cidadania.

Adicionalmente cabe ressaltar o papel de Jane Jacobs (2011) no contexto de entendimento da importância do espaço urbano na vida das pessoas. Ela se destaca por salientar a importância de pensar o espaço público como lócus privilegiado da vida coletiva. Para ela o projeto do espaço urbano deve ter a vida pública como eixo central do desenho, no qual deve contemplar a vida urbana, suas dinâmicas e conteúdo social, de maneira que possam ser vivenciadas como experiências multissensoriais, carregadas de significado e valor simbólico. Neste contexto, os espaços urbanos devem ser projetados para a vida cotidiana e não ser meros canais de circulação, principalmente se considerarmos a importância dada às vias no cenário das cidades modernistas como Brasília.

Grande parte das cidades modernistas foram estruturadas segundo o paradigma rodoviarista, no qual são concebidas para otimizar o fluxo automotivo, resultando em extensas vias de múltiplas faixas e amplos bolsões de estacionamento, frequentemente em detrimento do pedestre e da convivência urbana. Essa lógica espacial fragmentou o tecido urbano das cidades, enfraquecendo a vitalidade das ruas e reduzindo o espaço público a um mero suporte de circulação. No contexto contemporâneo de algumas cidades este quadro tem sido revertido com a promoção de sistemas de mobilidade coletiva e pública mais equitativa, conseguindo espaço para dar prioridade para pedestres e ciclistas e também para a criação de áreas de permanência e estar relegando o automóvel e estacionamentos a um papel secundário e complementar.

A análise do SCS demonstra que o setor não foge do contexto modernista e rodoviarista da cidade como um todo, constituindo uma área importante para a cidade planejada, no qual se insere no centro das articulações e integrações de vias do DF. Apesar disso constitui uma área excepcional, de elevada complexidade funcional no contexto urbano de Brasília, demonstrando uma configuração diferenciada, cujo tecido urbano segue um ordenamento tradicional com ruas e atividades no térreo, contrastando com outras partes centrais da cidade, cujas edificações são isoladas e ocupam amplos espaços livres circundantes, configurando paisagens em que os prédios se destacam sobre o fundo da paisagem e as vias apenas acessam estacionamentos em formas de bolsões.
Diante dos desafios identificados no Produto 1 desta pesquisa e no Método de Análise da Rua, propõem-se recomendações estratégicas gerais para orientar os próximos passos do projeto urbanístico e para a implementação do Polo Tecnológico e Criativo do SCS. Retomando as conclusões do Produto 1, reafirmam-se as diretrizes a serem observadas nas estratégias estruturantes do projeto de zoneamento, com base no levantamento de informações coletadas nas fases preliminares e nas pesquisas em curso. A partir dos conceitos apresentados, algumas diretrizes gerais foram definidas como eixos estruturantes do projeto. Entre as principais diretrizes de projeto destacam-se:

a) Considerar cenários temporais de curto, médio e longo prazo, de modo a absorver alterações progressivas, iniciar o processo de mudança e consolidar gradualmente a utilização do espaço, o engajamento social na nova identidade pretendida e o tempo necessário para estudar e amadurecer intervenções mais profundas, incluindo demolições ou transformações significativas que possam surgir ao longo do processo.

b) Criar alternativas para as áreas de estacionamento existentes, liberando o térreo do SCS para pedestres, ciclistas e para a realização de atividades de lazer e culturais.

c) Priorizar as atividades no térreo, com o objetivo de incrementar a economia criativa, o comércio de lazer e as atividades de apoio ao polo tecnológico e às instituições educacionais existentes.

d) Identificar edificações passíveis de retrofit conforme seu tipo edilício, notadamente para acomodar o polo tecnológico e atividades correlatas.

e) Avaliar edificações que possuam indicações para retrofit residencial, seja permanente ou transitório, considerando vagas de garagem disponíveis, programas de necessidade das unidades e público-alvo.

f) Indicar soluções para ruas de serviço, atualmente consideradas áreas inseguras e subaproveitadas.

g) Propor novos usos para o "buraco do rato", localizado na quadra 5, reconhecida como a área de maior insegurança do SCS.

h) Desenvolver alternativas de retrofit para a quadra 5, considerando seu potencial para atender às expectativas de requalificação urbana, com usos múltiplos, criativos e atraentes, consolidando uma ocupação permanente e conferindo nova identidade ao setor.

i) Requalificar o espaço urbano ao nível do térreo, promovendo acessibilidade universal por meio do redesenho de calçadas, construção de rampas acessíveis e eliminação de escadas sempre que possível, reduzindo barreiras físicas e desníveis presentes em diversos pontos do setor.

j) Priorizar o tráfego de pedestres e ciclistas, reorganizando calçadas, pontos de passagem, faixas de pedestres, rampas de acesso e bloqueios de veículos, com impacto direto no desenho viário e na disposição de vagas de estacionamento.

k) Estabelecer continuidade dos trajetos de pedestres e ciclistas com o entorno, promovendo uma "costura" urbana. Na face sul do SCS, que se relaciona com os hospitais de Base e Sarah Kubitschek, é necessária maior fluidez nas calçadas existentes, atualmente interrompidas por bolsões de estacionamento e vias com alta densidade de tráfego.

l) Criar continuidade e fluidez dos trajetos no entorno norte do SCS, especialmente em relação ao Setor Hoteleiro Norte e ao Setor de Diversões Sul, superando barreiras físicas como taludes e áreas impermeabilizadas ocupadas por estacionamentos.

m) Garantir continuidade e integração com o entorno leste, considerando a Galeria dos Estados e a infraestrutura existente de ciclovias e caminhos de pedestres.

n) Conferir nova identidade às ruas internas do SCS, promovendo características mais locais, com calçadas ampliadas, ciclovias integradas, áreas de lazer, mesas externas e espaços ajardinados com arborização adequada.

o) Priorizar a qualidade do espaço urbano por meio de soluções paisagísticas, aumentando a arborização, canteiros exuberantes e adotando estratégias de Soluções Baseadas na Natureza (SbN) para promover a permeabilidade do solo, reduzir pontos críticos de alagamento, especialmente em estacionamentos, e resgatar a identidade modernista original.

p) Criar um ambiente dinâmico e atrativo, compatível com a natureza de polo criativo e tecnológico, utilizando novas mídias urbanas e iluminação cênica, respeitando as características arquitetônicas e paisagísticas do SCS, tombadas pelo patrimônio histórico e artístico nacional e mundial.

3.1 Estratégias gerais a serem adotadas pelo projeto de zoneamento:

As principais estratégias adotadas pelo projeto do presente zoneamento estão descritas a seguir e, buscam traçar definições espaciais e territoriais representadas no mapa abaixo. Nele, são estabelecidas as zonas de projeto a partir das estratégias formuladas. O mapa também indica os principais fluxos de pedestres, concebidos como estruturas fundamentais de percepção do espaço público e tomados como referência prioritária para as estratégias de intervenção urbana.

No mesmo mapa são identificados os pontos principais de intervenção, definidos conforme suas prioridades temporais. Assim, destacam-se as intervenções de curto prazo, correspondentes às ações que podem ser executadas de imediato ou que são essenciais para viabilizar a requalificação do espaço urbano; as intervenções de médio prazo, voltadas à consolidação das estratégias estruturantes do projeto e, por fim, as intervenções de longo prazo, que correspondem a obras de maior porte e complexidade, demandando maior maturação e articulação, embora igualmente indispensáveis para o pleno alcance dos objetivos propostos.

Ressalta-se que essas intervenções têm como propósito criar um ambiente urbano qualificado e acolhedor, capaz de receber adequadamente as futuras obras de retrofit das edificações e seus respectivos novos usos, alinhados ao contexto de um polo tecnológico e de economia criativa.

Todas as ações propostas integram um conjunto articulado dentro de um processo único de requalificação urbana. Entende-se ainda que as diretrizes apresentadas neste trabalho compõem um estudo preliminar, cujas definições de zoneamento servirão de base para o desenvolvimento de projetos executivos posteriores.

Para melhor compreensão, as intervenções foram diferenciadas visualmente por cores distintas, de acordo com a estratégia e o horizonte temporal de execução: as intervenções de curto prazo estão enumeradas em ordem numérica; as de médio prazo, em ordem alfabética; e as de longo prazo, representadas por algarismos romanos.

Figura 6 – Mapa de rotas e nodalidades do Setor Comercial Sul.



Fonte: Autores.

3.1.1 ZONA 1 - Projeto Rua 24h00 / Corredor Central

O Projeto Rua 24h00 / Corredor Central, concebido como ação prioritária no processo de requalificação urbana do Setor Comercial Sul (SCS) de Brasília, tem por objetivo estabelecer diretrizes e intervenções capazes de devolver vitalidade, segurança e atratividade a uma das áreas mais estratégicas do Plano Piloto.

Embora conte com infraestrutura consolidada e localização privilegiada, o SCS apresenta fragilidades relacionadas à vitalidade urbana, à sensação de insegurança e à integração entre espaços livres e edificações. O projeto busca reverter esse quadro de subutilização, promovendo a reocupação do setor de forma segura, acessível e contínua em conformidade com as diretrizes do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB), com as orientações do IPHAN relativas ao conjunto tombado e com a lógica da escala gregária concebida por Lúcio Costa que atribui ao setor papel central na vida da cidade.

A proposta organiza-se em torno de diretrizes fundamentais. A primeira é a acessibilidade universal, no qual tem-se como prioridade a questão da caminhabilidade[4] e a garantia de condições equitativas de uso para todos os cidadãos. Em seguida, a ativação urbana busca incentivar a presença de usos mistos com a presença do comércio, serviços, cultura e lazer, distribuídos ao longo do trajeto central que corta o SCS das quadras 1 a 6, assegurando vitalidade em regime de 24 horas. Soma-se a isso a conectividade que pretende articular espaços livres, galerias e edificações, ampliando a integração do setor com seu entorno. Outro princípio é o baixo impacto das intervenções, privilegiando atuações pontuais que respeitem a infraestrutura existente e o patrimônio arquitetônico

estabelecido, preservando a configuração original. Por fim, reforça-se a diretriz de segurança e conforto, criando condições ambientais que favoreçam a apropriação positiva do espaço público.

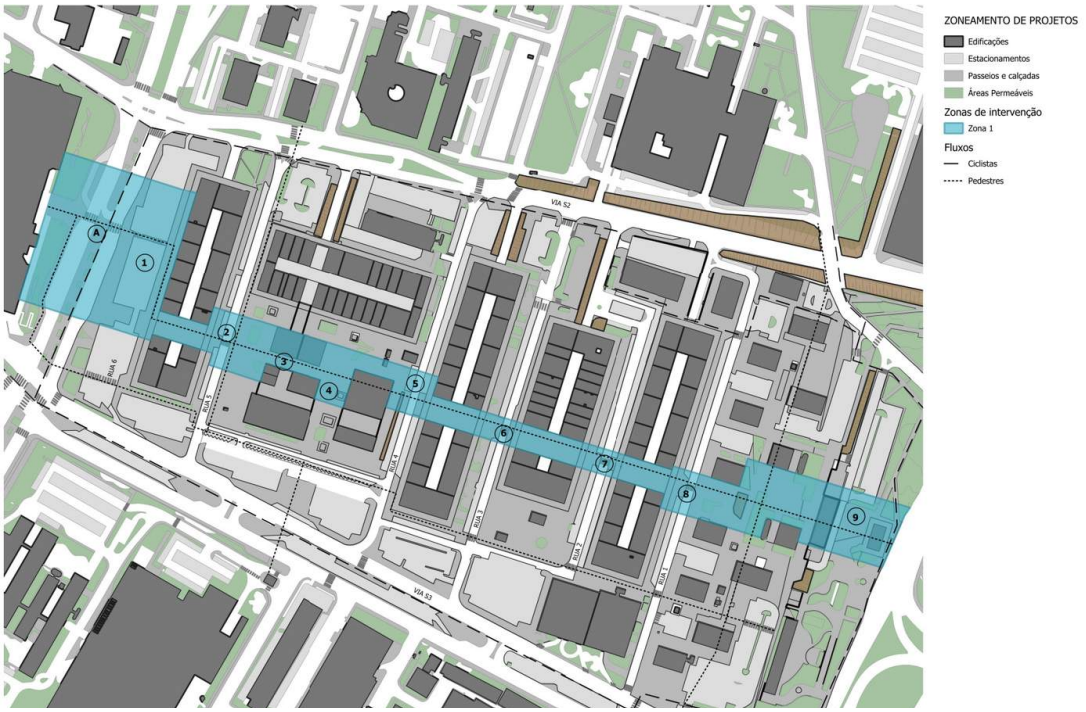
O percurso estruturador do projeto desenvolve-se no sentido Leste-Oeste, conectando a Galeria dos Estados à Avenida W3, em frente ao Shopping Pátio Brasil. Ao longo de sua extensão, cruza ruas transversais e também as edificações das quadras 2, 3, 4 e 6, consolidando-se como um verdadeiro eixo de integração do setor.

As intervenções propostas, apesar de pontuais e seletivas, estabelecem uma continuidade que integra o setor como um todo. Entre elas, destacam-se a requalificação de calçadas e travessias das ruas para melhorar a caminhabilidade. Outro aspecto é a inserção de mobiliário urbano e elementos de permanência nos espaços livres. Além disso estão previstos a criação de aberturas e conexões das edificações com as galerias de passagem nas quadras 2, 3, 4 e 6, ampliando a possibilidade de comércio e maior integração com o espaço público. No entanto, é necessário promover adequações pontuais em fachadas voltadas para a ativação comercial. Todo esse contexto também busca assegurar uma infraestrutura de suporte para atividades culturais, gastronômicas e de lazer no SCS como um todo. Espera-se que tais medidas gerem transformações urbanas e socioeconômicas de grande impacto, consideradas uma semente plantada para a consolidação do Polo Tecnológico e de Economia Criativa. Entre os resultados previstos estão a revitalização do SCS como centralidade viva e dinâmica, o aumento da segurança decorrente da presença contínua de usuários, a valorização imobiliária com consequente atração de investimentos, o fortalecimento da economia criativa e do pequeno empreendedorismo e, sobretudo, o resgate da percepção positiva da população sobre o setor.

Do ponto de vista urbanístico, o Projeto Rua 24h00 mostra-se plenamente compatível com as diretrizes do PPCUB e com as orientações do IPHAN, assegurando o respeito ao conjunto tombado de Brasília. Além disso, reforça a lógica da escala gregária de Lúcio Costa, reafirmando o Setor Comercial Sul como espaço de encontro, convivência e diversidade de usos, características essenciais para a vitalidade do Plano Piloto.

[4]A caminhabilidade (walkability) expressa a qualidade do ambiente urbano em favorecer o deslocamento a pé, associando fatores como acessibilidade, conforto, segurança, continuidade e atratividade dos percursos. Segundo Jan Gehl (2010), caminhar é a forma mais elementar de interação humana e a base para a vitalidade das cidades. Ambientes caminháveis estimulam o uso social do espaço público, fortalecem o comércio local e promovem saúde e sustentabilidade urbana. Para Jeff Speck (2012), a cidade caminhável resulta do equilíbrio entre densidade, mistura de usos e desenho urbano orientado ao pedestre, consolidando-se como princípio central do urbanismo contemporâneo.

Figura 35 – Zona 1 do Levantamento Urbanístico do SCS.



Fonte: Autores.

3.1.2 ZONA 2 - Projeto Quadra 5

O Projeto Quadra 5 configura-se como uma intervenção prioritária no processo de requalificação do Setor Comercial Sul (SCS) de Brasília. Diferentemente das demais quadras do setor, a Quadra 5 apresenta características espaciais singulares que se consolidam como oportunidade estratégica de transformação funcional e da percepção positiva do SCS. Suas edificações de menor porte com portas e acessos diretos aos espaços livres permitem usos voltados ao lazer e à cultura, em especial relacionados à gastronomia, como restaurantes, bares e casas de espetáculo, o que garantiria fluxos de usuários contínuos para o setor.

Além disso, os espaços livres entre as edificações possibilitam ocupações flexíveis e diversificadas, capazes de abrigar feiras, eventos culturais e festas populares, retomando práticas que já marcaram a identidade do setor. Nesse contexto, destaca-se também o processo de transformação do chamado "Buraco do Rato", conduzido atualmente por instituições de assistência social e entidades que atuam diretamente com pessoas em situação de rua, o que traz novas perspectivas de integração e inclusão social para a região.

Outro elemento estruturante para o futuro da Quadra 5 é a instalação da nova sede da Secretaria de Segurança Pública, cujo funcionamento em regime de 24 horas traz a expectativa de maior sensação de segurança, ampliando a presença institucional no território e criando condições favoráveis para a permanência contínua de usuários ao longo do dia e da noite. Essa presença reforça a viabilidade da ativação comercial e cultural da quadra, ao mesmo tempo em que qualifica o atendimento à população.

A ativação comercial projetada para a Quadra 5 permitirá ampliar a oferta de gastronomia, lazer e vida noturna, atendendo tanto às demandas do Setor Hoteleiro Sul quanto às necessidades de familiares e acompanhantes de pacientes do Hospital de Base e do Hospital Sarah Kubitschek, além do público em geral interessado em novas opções culturais e de lazer e diversão. Essa diversidade de usos contribuirá para a consolidação da quadra como polo de convivência e dinamização econômica, fortalecendo a vocação do Setor Comercial Sul como centralidade metropolitana.

Articulada ao Projeto Rua 24h, a Quadra 5 assume papel estratégico na consolidação de um novo padrão de ocupação urbana para o SCS, possibilitando a permanência contínua de pessoas nos três turnos do dia e reforçando a vitalidade urbana do centro de Brasília. Importa ressaltar que a infraestrutura existente já apresenta condições adequadas para viabilizar essas transformações, sem a necessidade de grandes investimentos adicionais, o que garante agilidade de execução e economicidade.

Dessa forma, o Projeto Quadra 5 tem potencial de se consolidar como catalisador de mudanças estruturais, promovendo não apenas a requalificação espacial, mas também a valorização econômica e simbólica do Setor Comercial Sul, fortalecendo-o como espaço vivo, diverso e integrado ao cotidiano da cidade.

Figura 36 – Zona 2 do Levantamento Urbanístico do SCS.



Fonte: Autores.

3.1.3 ZONA 3 - Projeto Faixa Lindeira Norte

O Projeto Faixa Lindeira Norte, previsto para implantação em médio prazo, constitui uma das iniciativas estratégicas de requalificação do Setor Comercial Sul (SCS), tendo como objetivo central promover maior integração entre o Setor Comercial Sul e o Setor Hoteleiro Sul, ao mesmo tempo em que qualifica a mobilidade ativa ao longo da via S2. A proposta busca articular intervenções urbanas, ambientais e tecnológicas, configurando-se como um eixo de transição capaz de fortalecer a vitalidade do centro de Brasília.

A primeira diretriz do projeto consiste em estabelecer passagens de pedestres mais fluidas e seguras em pontos estratégicos, de modo a conectar diretamente o Setor Hoteleiro Sul ao Setor Comercial Sul. Essas passagens visam integrar-se a uma rede contínua de caminhabilidade, associada também a uma faixa cicloviária, ampliando as alternativas de deslocamento sustentável no território.

Complementarmente, propõe-se a criação de um boulevard arborizado no lado do Setor Comercial Sul, concebido como um percurso confortável e sombreado, capaz de estabelecer uma conexão direta entre o Shopping Pátio Brasil e o Setor de Diversões Sul/Conic. Essa solução não apenas qualifica a experiência do pedestre, mas também contribui para a valorização paisagística e simbólica do espaço público, reforçando a escala gregária da cidade.

Do ponto de vista ambiental, o projeto prevê a implantação de jardins de chuva e biovaletas ao longo da via S2, substituindo taludes atualmente impermeabilizados com placas de concreto. Esses dispositivos de drenagem urbana sustentável permitirão o acúmulo e a infiltração de águas pluviais, mitigando problemas de escoamento superficial e favorecendo a arborização. Além de sua função ecológica, tais jardins poderão abrigar culturas de plantas frutíferas e vegetação de cerrado, possibilitando a integração com projetos sociais que já existiram na região e que podem ser resgatados em um contexto de manutenção e identidade do setor. Considera-se que incentivando o uso produtivo e comunitário dos espaços verdes, aumenta-se a capacidade de aderência social e coletiva ao plano de requalificação pretendido.

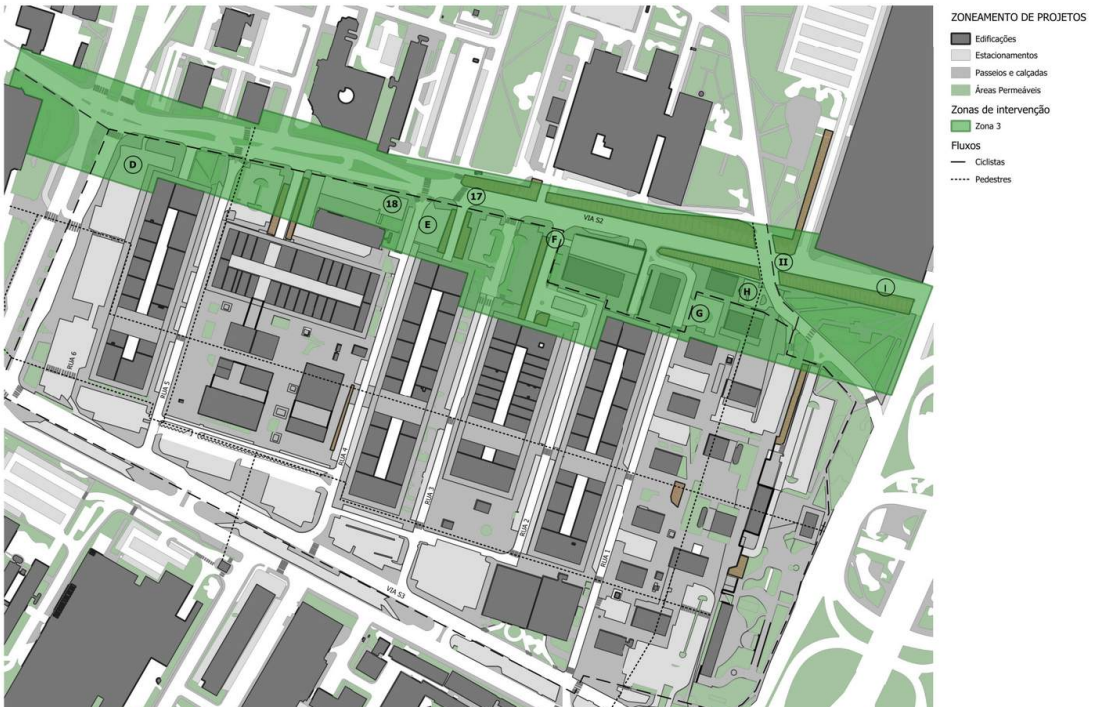
Outro componente fundamental da proposta é a definição de áreas estratégicas para a implantação de infraestrutura tecnológica, alinhada ao futuro Polo Tecnológico e Criativo do SCS previsto para a região central. Essa infraestrutura dará suporte às novas formas de uso do espaço público, incorporando soluções inteligentes para conectividade, iluminação e segurança. Tal incremento é fundamental e merece uma discussão própria que aglutine novos atores do campo da tecnologia, dirigentes locais e as concessionárias fornecedores dos serviços.

No campo da acessibilidade, a pesquisa identifica que é importante haver reformas pontuais ao longo dos trajetos, com o intuito de assegurar maior qualidade e conforto aos usuários, no intuito de atender plenamente os princípios da acessibilidade universal. Considera-se como diretrizes espaciais o rebaixamento de calçadas, o nivelamento de passagens, a padronização de pavimentos e a criação de pontos de descanso adequados para diferentes perfis de pedestres.

Por fim, entende-se que é importante introduzir marcos visuais significativos que reforcem a legibilidade urbana e a orientação espacial, fortalecendo a identidade da faixa lindeira como elemento de articulação entre áreas de grande relevância simbólica e funcional para a cidade, em especial o Setor Hoteleiro Sul e o Conic.

Dessa forma, o Projeto Faixa Lindeira Norte configura-se como uma intervenção integrada que alia mobilidade sustentável, qualificação paisagística, drenagem urbana, ativação tecnológica e valorização simbólica. Mais do que um corredor de passagem, pretende transformar a via S2 em um eixo estruturador de convivência, inovação e sustentabilidade, reafirmando o papel do Setor Comercial Sul como centralidade viva e estratégica do Plano Piloto.

Figura 37 – Zona 3 do Levantamento Urbanístico do SCS



Fonte: Autores.

3.1.4 ZONA 4 - Projeto Faixa Lindeira Leste

O Projeto da Faixa Lindeira Leste tem como objetivo estruturar uma conexão plena, contínua e fluida para pedestres, consolidando a ligação entre o Setor de Diversões Sul (Conic) e o Hospital de Base do Distrito Federal, na face leste do SCS ao longo da Quadra 1, abrangendo ainda, a Galeria dos Estados, a Praça Marielle Franco e a Estação SCS do Metrô-DF.

A proposta parte do princípio da acessibilidade universal, garantindo conforto, legibilidade e segurança ao deslocamento de pedestres e ciclistas, além de promover a integração entre os diferentes modais de transporte que convergem na região.

Um dos eixos fundamentais do projeto consiste na eliminação das barreiras físicas hoje existentes, notadamente os desníveis que cortam a quadra 1 no

sentido norte sul como um grande muro de arrimo e jardineiras que se somam a outros tipos de obstáculos próximos aos edifícios da Quadra 1. Essas barreiras comprometem severamente a acessibilidade plena dos trajetos ao longo do SCS. O atual espaço que constitui o patamar mais baixo da quadra 1 é caracterizado por uma grande praça seca, incluindo a Praça Marielle Franco, apresenta baixa cobertura arbórea e espaços fragmentados para circulação e permanência, inclusive cortado por vias de acesso à garagens e bolsões de estacionamento. Toda essa área merece ser objeto de requalificação paisagística com a introdução de árvores de médio e grande porte, forrações e mobiliário urbano. Essa solução busca aumentar o sombreamento, a permanência qualificada e a sensação de conforto ambiental em consonância com as condições bioclimáticas locais.

No tocante à mobilidade, entende-se que o acesso à Estação Galeria dos Estados pode ser redesenhado de forma a assegurar maior visibilidade, legibilidade espacial e integração com o novo arranjo paisagístico, inclusive integrando ao nível do térreo e o patamar superior da Quadra 1 com a estação do metrô e a galeria de atendimento de serviços públicos existente no local. O redesenho do espaço garantirá a circulação de pessoas com mobilidade reduzida, cadeirantes e transeuntes em geral, em conformidade com as normas técnicas da ABNT que tratam do tema.

Adicionalmente à essas melhorias de acessibilidade, o espaço da Praça Marielle Franco que fica entre a saída do metrô e a galeria dos estados poderá ganhar novo significado com a implantação de uma cobertura ampla que pode ter caráter artístico e funcional, concebida como novo marco urbano e cultural para Brasília. Essa estrutura poderá abrigar eventos, feiras e atividades culturais, ao mesmo tempo em que oferecerá infraestrutura organizada para parte dos ambulantes hoje alocados no setor. Com isso, cria-se uma continuidade programática em sinergia com a proposta da Rua 24 Horas, configurando um percurso ativo e integrado entre o Setor Comercial Sul e o Setor de Autarquias Sul. No âmbito da circulação entre os prédios da quadra 1, recomenda-se reestabelecer o fluxo pleno e acessível previamente existente e que liga as portarias de prédios e os estacionamentos no sentido Norte Sul. Notadamente há um eixo de pedestres que pode ser ativado ligando o Setor hoteleiro Sul, O Setor de Diversões Sul e o setor de Hospitais Sul, cortando toda a quadra 1 do SCS.

Complementarmente, a passagem Norte-Sul que atravessa a área poderá contar com ciclovias integradas ao acesso do metrô e aos pontos de ônibus existentes ao longo do eixo w (eixinho de cima), qualificando o local como um verdadeiro HUB multimodal de transportes. Essa articulação amplia as opções de mobilidade ativa e coletiva, promovendo maior eficiência urbana e fortalecendo o caráter estratégico da Faixa Lindeira Leste como eixo de conexão e vitalidade urbana.

Figura 38 – Zona 4 do Levantamento Urbanístico do SCS.



Fonte: Autores.

3.1.5 ZONA 5 - Projeto Faixa Lindeira Sul

O Projeto da Área Lindeira Sul configura-se como uma intervenção de longo prazo voltada à consolidação de uma infraestrutura robusta e multifuncional, capaz de responder à demanda de estacionamentos para veículos individuais sem comprometer a qualificação dos espaços públicos. A proposta alia a racionalização da mobilidade automotiva necessária devido às características peculiares de Brasília e do Distrito Federal, alinhando a possibilidade de criação de áreas verdes e espaços de lazer e cultura ao nível do térreo, fortalecendo a vocação do Setor Comercial Sul (SCS) como centralidade de caráter gregário no Plano Piloto. Essa transformação, contudo, poderá acontecer e ser implementada de forma gradual, por meio de projetos pontuais de curto, médio e longo prazo que pavimentem um processo gradual e sustentável de requalificação urbana.

Entre as primeiras ações estratégicas destaca-se a ligação na altura do Hospital Sarah Kubitschek com a Quadra 5 do Setor Comercial Sul, concebida como medida de curto prazo voltada à integração do setor hospitalar. A intervenção busca superar os obstáculos atuais da travessia de pedestres, especialmente no caso de pessoas com mobilidade reduzida e cadeirantes. Para tanto, prevê-se a retirada de parte das vagas do canteiro central da via S3, possibilitando a coincidência das passagens em ambos os lados e a criação de um percurso contínuo, nivelado ao solo, até alcançar a Quadra 5. Nesse ponto, onde já existe uma pequena praça junto a um ponto de ônibus, a proposta inclui o reforço da arborização e a implantação de mobiliário urbano adequado, configurando-o como espaço de chegada qualificado para os futuros usos de lazer e cultura previstos naquela quadra.

Outro ponto de destaque refere-se à passagem na altura da Quadra 1, conectando o Setor Comercial Sul ao Hospital de Base. Localizada no eixo do atual semáforo, essa travessia poderá ser melhorada com redesenho voltado a integração dos setores, buscando estabelecer uma rede de caminhabilidade ao longo da via S3 no lado do Setor Comercial Sul. Essa solução garantirá não apenas a continuidade do fluxo de pedestres em direção ao Hospital de Base, mas também a conexão direta com o metrô e com o Setor de Diversões Sul/Conic, ampliando a integração do SCS com equipamentos urbanos de alta relevância.

Esse trajeto no sentido Leste-Oeste, ao longo da via S3, a proposta contempla a criação de um corredor arborizado e paisagístico com árvores de copa densa e a criação de uma ciclovia dedicada, assegurando fluidez aos deslocamentos de pedestres e ciclistas. Essa proposta reforça o papel do SCS como espaço de mobilidade sustentável e imprescindível para a requalificação dos fluxos no setor, ao mesmo tempo em que confere maior conforto climático e ambiental ao percurso e o SCS como um todo.

Por fim, a implementação dessas ações de curto e médio prazo será cuidadosamente planejada de modo a compatibilizar as intervenções com os estacionamentos recentemente construídos, garantindo a manutenção da oferta de vagas enquanto se promove a gradual transformação da área. Mesmo assim, algumas adaptações serão necessárias para viabilizar o equilíbrio entre estacionamento, mobilidade ativa, paisagismo e usos culturais, consolidando uma frente urbana qualificada e inclusiva ao longo da S3.

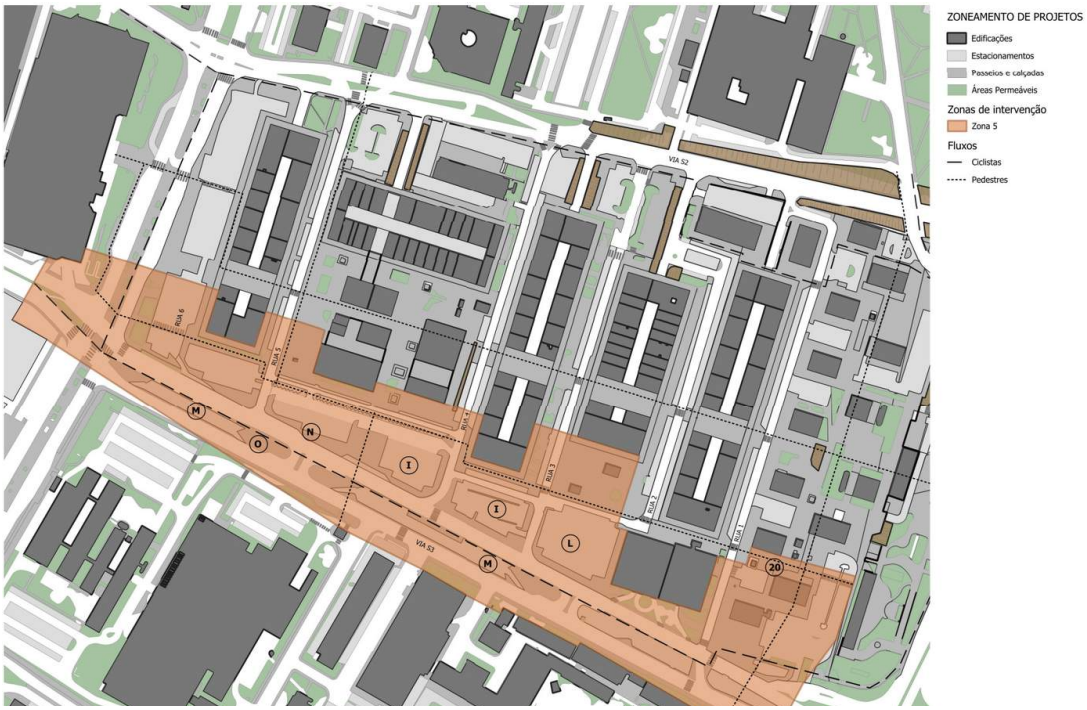
A longo prazo essa área poderá ser remodelada com a construção de um edifício garagem no subsolo que poderá absorver as demandas de estacionamento veicular de maneira segura e confortável. Tal implantação permitirá uma circulação de veículos, bicicletas e pedestre com menos áreas de conflito, com entradas e saídas de veículos protegidas e maior área livre ao nível do térreo para os pedestres, que ganharão espaços livres ajardinados e arborizados.

Dessa maneira, o Projeto da Área Lindeira Sul propõe um processo de transformação incremental que articula infraestrutura viária, acessibilidade universal, paisagismo e programação cultural, constituindo uma estratégia integrada de requalificação do Setor Comercial Sul.

3.1.6 ZONA 6 - Projeto Ruas Norte-Sul

O Projeto das Ruas Norte-Sul constitui uma intervenção estratégica voltada à qualificação da mobilidade ativa e à valorização ambiental dos espaços públicos no Setor Comercial Sul (SCS), com foco nas vias estabelecidas entre as quadras 1 e 2, 2 e 3, 3 e 4 e trechos entre as quadras 4 e 5 e, 5 e 6, correspondendo respectivamente às ruas 1, 2, 3, e os fragmentos das ruas 4 e 5 contidas na avaliação MAR deste trabalho. A proposta organiza-se em torno de dois eixos principais: a melhoria da caminhabilidade para pedestres, com ênfase na acessibilidade universal e a implantação de paisagismo adequado, integrando arborização, canteiros de forrações e infraestrutura de suporte a atividades urbanas.

Figura 39 – Zona 5 do Levantamento Urbanístico do SCS.



Fonte: Autores.

Nas fachadas oeste das quadras, as calçadas existentes serão objeto de intervenções progressivas. A curto prazo, prevê-se a instalação de parklets como solução transitória de ampliação do espaço para pedestres e permanência. A médio prazo, essas áreas poderão ser consolidadas com a execução de novas calçadas definitivas, incorporando covas de plantio destinadas a árvores de médio porte, que garantirão o sombreamento das faces mais expostas e termicamente desconfortáveis. Essa estratégia permitirá não apenas maior conforto climático, mas também a ativação do espaço urbano, com possibilidade de instalação de mesas e cadeiras de bares e restaurantes, fortalecendo a gastronomia local e viabilizando o funcionamento do SCS como uma área vibrante nos turnos manhã, tarde e noite. A transferência das vagas de estacionamento atualmente existentes será feita para o sentido paralelo, de forma a manter o equilíbrio entre usos do solo e capacidade de acomodação de veículos.

Nas fachadas leste, por sua vez, o projeto opta por preservar o sistema atual de estacionamento, mantendo a lógica de suporte às atividades comerciais. No entanto, os canteiros existentes serão requalificados com a introdução de vegetação nativa do Cerrado, especialmente espécies de forração e arbustivas, configurando-se como elementos de identidade paisagística e de manutenção mais sustentável e ecológica. Além de sua função estética e ambiental, esses canteiros poderão ser integrados à programas sociais de manutenção das áreas públicas, manejo e cuidado com a vegetação, reforçando a apropriação comunitária como reforço de valorização social e com caráter inclusivo da requalificação urbana, além de ajudar na construção de uma identidade paisagística própria para o SCS.

A exceção desta estratégia está na via entre as quadras 2 e 3, correspondendo a rua 2. Nas fachadas leste da quadra 3 há um grande desnível de aproximadamente 2 m, entre o nível térreo das edificações e o nível da rua. Tal desnível permite que o subsolo seja acessível pelas calçadas necessitando apenas de algumas rampas ou escadas. Essa condição permitiu a instalação de vários comércios no subsolo, inclusive restaurantes que acompanham toda a calçada da quadra 3. A calçada pode ser significativamente aumentada na largura e melhorada com um paisagismo e arborização, permitindo mesas e cadeiras como extensão desses estabelecimentos. Neste sentido a calçada passa a ser uma área também de lazer e permanência. O acréscimo se daria com a diminuição de vagas de estacionamento nesse lado da rua 2. Esse processo pode ser iniciado imediatamente com a instalação de parklets, depois pode haver o acréscimo físico das calçadas e a consolidação de calçadões.

Os trechos de conexão entre as faixas lindeiras Norte e Sul também poderão receber atenção especial em um projeto executivo, com a adequação das travessias para garantir acessibilidade universal e a integração direta com a rede cicloviária prevista para os limites do SCS. Essa infraestrutura poderá ser acompanhada da implantação de bicicletários estrategicamente posicionados, ampliando as alternativas de deslocamento sustentável e promovendo a intermodalidade.

Com essa abordagem, o Projeto das Ruas Norte-Sul articula soluções de curto e médio prazo que combinam mobilidade, paisagismo e ativação econômica, consolidando o Setor Comercial Sul como espaço mais inclusivo, confortável e atrativo, alinhado às diretrizes de requalificação urbana sem impactar o conjunto urbanístico tombado. Tomando como referência as estratégias gerais para os

Figura 40 – Zona 6 do Levantamento Urbanístico do SCS.



Fonte: Autores.

espaços livres do SCS apresentadas anteriormente, algumas diretrizes pontuais e específicas são aqui expostas como orientações a serem posteriormente desenvolvidas em um projeto executivo. Essas diretrizes têm como objetivo consolidar as estratégias previamente estabelecidas, buscando aprimorar a qualidade do espaço urbano entendido como um ambiente privilegiado para o pedestre. Nesse sentido, são observadas questões relacionadas à acessibilidade, à fluidez e à caminhabilidade, além da integração com outros modais de circulação, como o ciclismo, articulando-os aos sistemas de transporte coletivo estabelecidos por linhas de ônibus e de metrô já existentes na região.

As diretrizes apresentadas a seguir correspondem a um detalhamento de ações específicas das estratégias delineadas anteriormente e estão detalhadas no quadro subsequente. O quadro organiza a estratégia geral e as diretrizes derivadas da avaliação in loco das vias, das informações provenientes do levantamento realizado pela Universidade Católica na região e das discussões entre as equipes envolvidas. Ressalta-se, ainda, que tais diretrizes são resultado de um workshop no qual foram debatidas algumas soluções possíveis para cada um dos temas identificados nesta pesquisa, sendo, em seguida, apresentadas de forma sistematizada.

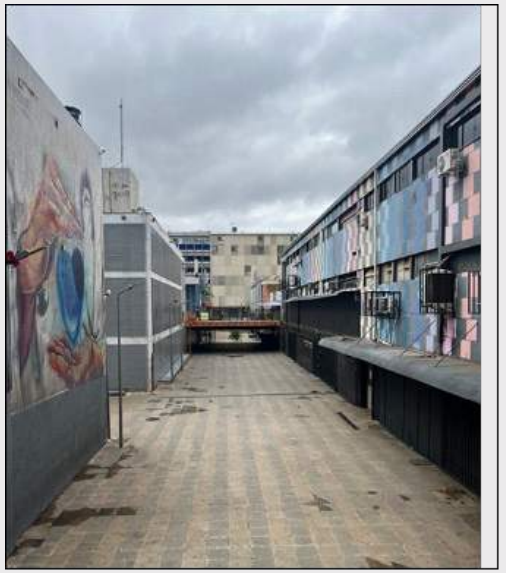
O Quadro 6 traz a listagem das estratégias e seus respectivos projetos de intervenção.

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
Projetos a Curto Prazo				
Projetos a Curto Prazo	1	Praça do Setor Comercial Sul junto à W3	Propõe-se a ampliação da praça existente, de modo a qualificar o fluxo de pedestres entre a Quadra 7 e a Quadra 6. A área já recebeu intervenção prévia, com alargamento da calçada junto à W3 e instalação de mobiliário urbano. A nova proposta prevê a inserção de um marco visual de referência — como um totem de LED que reflita a história do Setor Comercial Sul — associado a uma fonte seca, com jatos d'água que contribuem para a umidificação do ar no período de estiagem. O espaço será emoldurado por um renque de palmeiras, delimitando a praça em relação ao estacionamento na sua face norte e conferindo verticalidade à paisagem. Na porção sul, onde já existem árvores consolidadas, serão implantados bancos para permanência. Está prevista a redução de vagas de veículos e a implantação de travessia em nível, com a via elevada à mesma cota da praça, delimitada por frades, priorizando o pedestre. Essa travessia conecta-se à galeria central do Setor Comercial Sul e ao marco inicial da Rua 24h00.	
	2	Travessia da Quadra 6 para a Quadra 5	Atualmente, há um desnível de aproximadamente 1,20 m que dificulta o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida. A rampa existente é lateral à escada, ocupando posição secundária. Propõe-se a integração entre rampa e escada, configurando um elemento único e acessível, articulado com o eixo de pedestres previsto para a Rua 24h00. A travessia deverá ocorrer no nível da praça da Quadra 5, conferindo prioridade ao pedestre. A passagem veicular será secundária, limitada a um veículo por vez, e as vagas adjacentes serão eliminadas para viabilizar a solução integrada.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	3	Cobertura de proteção na Quadra	Entre os blocos comerciais de baixa altura da Quadra 5, propõe-se a implantação de cobertura leve em estrutura metálica com lona tensionada ou material translúcido similar. A solução permitirá ventilação, iluminação natural e proteção ao sol, qualificando o percurso e protegendo pedestres das intempéries. Essa intervenção eliminará a necessidade de estruturas individuais (toldos, platibandas), resultando em maior unidade estética e funcional.	
	4	Praça entre os blocos ao sul da Quadra 5	O espaço hoje impermeabilizado será coberto por estrutura metálica leve com vedação translúcida ou de lona tensionada, possibilitando uso em diferentes condições climáticas. O local poderá receber mobiliário transitório (mesas, cadeiras), apoiando bares, cafés e restaurantes, além de acolher feiras e eventos culturais. Trata-se de uma intervenção de caráter flexível e multifuncional.	
	5	Passagem da Quadra 5 para a Quadra 4	O desnível existente será vencido por solução mista de rampas e escadas, integradas ao desenho da praça. A travessia de pedestres será nivelada às calçadas da Quadra 4, garantindo acessibilidade universal. O trânsito de veículos ocorrerá sobre a passagem, restrito a um veículo por vez e protegido por frades. A supressão de vagas de estacionamento permitirá soluções com maior conforto e segurança aos pedestres.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	6	Passagem da Quadra 4 para a Quadra 3	A travessia será estabelecida no nível da edificação e da calçada da Quadra 3. O desnível remanescente na Quadra 4 será resolvido por rampa acessível, assegurando continuidade plena do percurso. A intervenção prioriza conforto e inclusão de pessoas com mobilidade reduzida.	
	7	Passagem da Quadra 3 para a Quadra 2	A passagem será nivelada às calçadas e edificações da Quadra 2, com elevação da via para travessia de pedestres em nível das calçadas. O fluxo veicular será restrito a um automóvel por vez, delimitado por frades. Está prevista rampa acessível e a eliminação de vagas de estacionamento, viabilizando o redesenho urbano para maior conforto dos pedestres.	
	8	Passagem da Quadra 2 para a Quadra 1	O nivelamento existente favorece a integração entre a praça da Quadra 1 e a calçada da quadra 2, no qual a passagem se dá ao mesmo nível. O piso será tratado em continuidade com a praça, assegurando acessibilidade plena. O trânsito de veículos será controlado, limitado a um carro por vez, com frades delimitadores. A praça da Quadra 1 será mais arborizada, com jardins e canteiros, ampliando a qualidade local, proporcionando melhor condição microclimática e paisagística.	

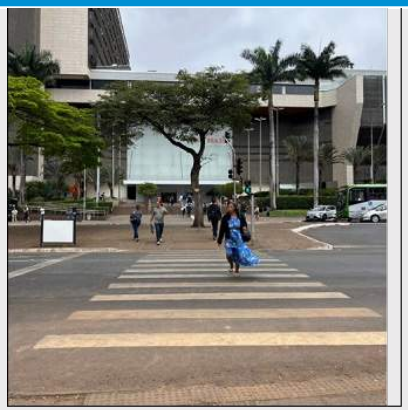
	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	9	Integração com a Praça do Metrô e Galeria dos Estados	No extremo leste do eixo de pedestres, atualmente bloqueado por muro de arrimo, serão implantadas rampas acessíveis, integrando o espaço frontal leste da quadra 1 ao metrô e à Galeria dos Estados. A solução proporcionará leitura clara do percurso contínuo com acessibilidade universal, fortalecendo a articulação deste espaço hoje segregado com a Rua 24h00.	
QUADRA 05	10	Conexão com o Setor Hospitalar	Propõe-se estabelecer uma "porta de entrada" ao SCS, no qual se prevê uma requalificação da praça existente junto à via S3, conectando-a aos demais espaços livres da Quadra 5 de maneira fluida e contínua. A travessia da via S3 será redesenhada, com deslocamento de semáforo e reestruturação do canteiro central, favorecendo pedestres e cadeirantes. A intervenção é considerada prioritária, garantindo acessibilidade e melhorando a leitura urbana.	
	11	Acesso à Galeria Novo Ouvidor (Quadra 5 – face oeste)	Prevê-se a criação de uma sequência de degraus em formato de arquibancada, associados a rampas e escadas, permitindo acesso qualificado ao subsolo da Rua de Serviço. Essa configuração possibilitará o uso cultural do espaço, funcionando como pequeno anfiteatro para apresentações e eventos. Tal estratégia reforça a vocação da Quadra 5 como polo cultural, aproveitando a presença de estabelecimentos de lazer já existentes e conferindo nova vitalidade ao conjunto, sem comprometer sua autenticidade arquitetônica.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	12	Entrada leste da Galeria Novo Ouvidor (Quadra 5)	A entrada existente, hoje marcada por rampas e escadas segregadas, poderá ser redesenhada como espaço integrado e de destaque, configurando um anfiteatro que servirá de acesso privilegiado, permitindo a realização de apresentações no local. Também propõe-se a ligação dos dois edifícios adjacentes por passarela metálica e a instalação de platibanda suspensa revestida por painéis de LED, estabelecendo forte elemento de comunicação visual e conferindo contemporaneidade à fachada. Essa intervenção valoriza o conjunto edificado e transforma o acesso subterrâneo em marco urbano de referência de lazer, ressignificando o atual contexto.	
	13	Requalificação dos acessos à Galeria Novo Ouvidor pela praça dos artistas	Os acessos existentes entre as edificações na porção sudoeste da quadra 5 poderão ser redesenhados para melhor integração entre a praça dos artistas e o subsolo configurado pela galeria novo ouvidor. As intervenções se dão em três intervenções: Praça dos Artistas: prevê-se a criação de arquibancada/anfiteatro na entrada, permitindo eventos e uso cultural contínuo. Intervenções de médio prazo poderão consolidar a integração com a praça, permitindo uma identidade própria como espaço cívico e artístico. Conexão com o eixo de pedestres Leste-Oeste (Rua 24h00): a escada existente será requalificada, permitindo acesso direto às atividades subterrâneas e reforçando a conexão com o fluxo principal de pedestres já existente. Coberturas: Os edifícios do lado sul da Quadra 5 poderão receber coberturas leves em estrutura metálica com vedação em lona tensionada, mais altas que as coberturas das edificações, garantindo ventilação e iluminação natural. Painéis de LED aplicados em platibandas metálicas poderão unir as edificações como um bloco e atuar como suporte de comunicação visual, dinamizando a imagem urbana e fortalecendo a identidade cultural da região. Essas mesmas estruturas servirão como bloqueio sonoro e direcionamento das ondas sonoras, agindo na diminuição de reverberação para a vizinhança.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	14	Revitalização da Praça Existente (Quadra 5)	A requalificação da praça terá como diretriz a integração com a unidade de segurança a ser implantada, bem como com atividades sociais existentes no local. A requalificação deve contemplar melhorias dos banheiros públicos existentes, a previsão de mobiliário adequado, definição de novos canteiros com paisagismo adequado. A proposta busca valorizar a participação comunitária, com manutenção colaborativa e inserção de espécies nativas do Cerrado, hortas urbanas e pomares, ampliando o uso social e educativo do espaço.	
	15	Integração da Quadra 5 com o Setor Hoteleiro Sul	A conexão entre o Setor Comercial Sul e o Setor Hoteleiro Sul é estratégica para a vitalidade da Quadra 5, favorecendo a utilização pelos hóspedes e trabalhadores do setor hoteleiro. A intervenção pretende ser uma "porta de entrada" e prevê travessia fluida e contínua de pedestres e ciclistas, com calçadas requalificadas, ciclovias, arborização e desenho urbano claro e confortável. Essa ação conecta-se ao eixo de mobilidade Leste-Oeste ao longo da via S2, consolidando o papel da Quadra 5 como espaço de serviços, gastronomia e lazer.	
	16	Readequação dos Estacionamentos (Quadras 5 e 4)	Os estacionamentos serão reordenados para atender demandas específicas, como vagas para serviços, ambulâncias e Corpo de Bombeiros. As calçadas adjacentes serão requalificadas, com arborização, mobiliário e possibilidade de instalação de parklets de uso temporário. A face oeste da Quadra 4, em especial, poderá receber mesas e cadeiras ligadas aos bares e restaurantes previstos. Áreas atualmente impermeabilizadas em taludes serão convertidas em canteiros e jardins de chuva, mitigando alagamentos e qualificando o microclima.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
FACE NORTE	17	Passagem entre o Setor Comercial Sul e o Setor Hoteleiro Sul (Quadra 4)	A intervenção prevê travessia fluida e contínua ligando os dois setores e permitindo a instalação de ciclovia como parte da rede nesta região. A conexão cria maior fluidez em um ponto da região central que constitui uma barreira para pedestres e ciclistas, hoje pouco explorado e desconfortável ambientalmente. A intervenção amplia a integração geral e permite a ligação do Setor Comercial Sul com o Eixo Monumental, podendo ser criado um boulevard arborizado e confortável onde hoje não há ligações. Embora barreiras físicas impeçam a plena integração ao leste, melhorias na integração das calçadas, a implantação de arborização e de jardins de chuva podem qualificar o ambiente, promover serviços ecossistêmicos e melhorar significativamente a mobilidade nesta parte da área central.	
FACE LESTE	18	Boulevard de Integração	A calçada existente entre as duas conexões com o Setor Hoteleiro Sul será transformada em boulevard arborizado, com ciclovia integrada. O espaço reforça o papel da Quadra 5 como área voltada à cultura e ao lazer, ampliando sua conexão com a cidade. A estratégia consolida a imagem da região como corredor urbano de referência em caminhabilidade e integração paisagística.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	19	Praça Marielle Franco	A praça, atualmente caracterizada por uma pavimentação de concreto e pouca arborização, será revitalizada para funcionar como elo entre o Setor de Diversões Sul, o Hospital de Base, integrando o acesso ao metrô, à galeria dos estados e à Rua 24h00. Prevê-se a instalação de uma estrutura de cobertura de caráter escultórico e artístico de médio porte, com aproximadamente 8 a 15 metros de altura que permita receber eventos culturais, feiras e atividades diversas. O térreo permanecerá livre, com possibilidade de intervenções e usos temporários e integrado ao atual Serviço de Informação ao Cidadão (SIC) que consiste em um serviço de ouvidoria onde é possível obter informações sobre serviços da administração pública. O espaço conta ainda com infraestrutura de apoio com banheiros e paraciclos para os usuários. A cobertura busca ter um caráter marcante na paisagem, configurando um marco nesta face leste do SCS, mas sem competir com os edifícios icônicos da Quadra 1. O projeto prevê no entorno arborização intensa, além da instalação de canteiros com vegetação nativa e frutíferas, cuja implantação e manutenção pode estar associada a programas sociais. Ciclovias e percursos sombreados garantirão conforto e continuidade da mobilidade ativa. A praça como um todo constituirá novo marco urbano de identidade cultural e paisagística, fortalecendo a apropriação social do espaço.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
Projetos a Médio Prazo				
RUA 24 HORAS/ CORREDOR CENTRAL	A	Requalificação viária da W3	Propõe-se a reestruturação do canteiro central e das calçadas junto às Quadras 6 e 7 do Setor Comercial Sul. A intervenção busca qualificar a circulação de pedestres, assegurando caminhabilidade e acessibilidade universal. A materialidade das calçadas será estendida à via, promovendo integração espacial e leitura clara da continuidade entre as duas quadras, conectando a praça prevista para a Quadra 6 à entrada do Pátio Brasil. Para viabilizar esse redesenho, prevê-se o fechamento do retorno atualmente existente, ampliando a área destinada à travessia de pedestres.	
	B	Tratamento paisagístico da face norte da Quadra 5	Prevê-se o redesenho das calçadas, implantação de ciclovia com bicicletário e revisão do paisagismo, de modo a favorecer atividades comerciais, culturais e de lazer. O tratamento deverá integrar-se às calçadas já existentes e às novas conexões previstas na faixa norte do projeto, ampliando a vitalidade urbana.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
QUADRA 05	C	Requalificação da Praça dos Artistas	As intervenções de curto prazo necessitam ser compatibilizadas com a configuração atual da praça. O redesenho deverá resolver problemas de desnível em relação à via e à Quadras 6, criando condições adequadas para a realização de eventos e atividades culturais. Como a área já conta com arborização consolidada, bastará a implantação de pavimentação contínua, reorganização dos canteiros e adequação das covas das árvores existentes.	
FACE NORTE	D	Requalificação do estacionamento e instalação de subestação de energia	Na porção norte, em frente à W3, o estacionamento será redesenhado para solucionar os recorrentes alagamentos durante chuvas intensas. A área abriga subestação elétrica que poderá demandar ampliação ou modernização, em razão das novas atividades do polo tecnológico e de economia criativa. Taludes impermeabilizados e áreas verdes serão convertidos em jardins de chuva, capazes de reter águas pluviais, inclusive as provenientes da Via S2, mitigando inundações.	
	E	Requalificação do bolsão de estacionamento da face norte da Quadra 4	O redesenho do estacionamento buscará melhorar a circulação de pedestres e integrar ciclovia ao boulevard da faixa norte.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	F	Requalificação da face norte da Quadra 3	A área será reestruturada para implantação de ciclovia e calçada acessível, superando desníveis entre as Quadras 2 e 3. O projeto terá foco na caminhabilidade e continuidade espacial, incorporando arborização e canteiros. O desenho deverá compatibilizar acessos de veículos de serviço da quadra 3 e à rua 2 que fica entre as Quadras 2 e 3.	
	G	Requalificação da face norte da Quadra 1	Prevê-se a integração do Setor de Diversões Sul com o Setor Hoteleiro Sul, mediante requalificação do espaço livre e do bolsão de estacionamento. O novo traçado incluirá ciclovia e áreas de circulação de pedestres mais seguras e contínuas.	
FACE LESTE	J	Travessia da Via S3 – Hospital de Base	Será implantada travessia confortável na altura da fachada sul do Hospital de Base, configurando uma nova porta de entrada para a Quadra 1. Nesse ponto, poderá ser criada uma praça de recepção ao público oriundo do hospital, conectada à Praça Marielle Franco. O espaço contará com acessibilidade universal e arborização, garantindo fluidez e segurança para pedestres.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	K	Requalificação dos acessos à Quadra 1	A implantação de feiras ou espaços de múltiplo uso exigirá adequação da infraestrutura, contemplando carga e descarga, estacionamentos e pontos de apoio a bombeiros e ambulâncias. Essa requalificação deverá preservar a prioridade dos pedestres e ciclistas, assegurando calçadas contínuas e ciclovias integradas.	
	L	Boulevard na face sul do Setor Comercial Sul (Quadras 1 a 6)	O redesenho dos estacionamentos dará lugar a boulevard arborizado, com calçada ampla e ciclovia contínua, estruturando a face sul como eixo de mobilidade ativa e qualificação paisagística.	
	M	Requalificação do canteiro central da Via S3	Prevê-se reorganização dos estacionamentos e da ciclovia, com foco na segurança de pedestres e ciclistas	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	N	Boulevard na face sul (continuidade)	Complementação da intervenção descrita no item L, consolidando ciclovia e calçada arborizada ao longo de toda a face sul do setor.	
	O	Revisão dos retornos da Via S3	Os retornos ao longo do canteiro central serão reconfigurados, com adequação de faixas de aceleração e desaceleração, associadas à revisão semafórica. A medida busca maior fluidez para veículos e segurança para pedestres e ciclistas.	
	P	Requalificação da rua 1 que fica entre as Quadras 1 e 2	Redesenho dos estacionamentos e calçadas, garantindo prioridade ao pedestre e condições adequadas para atividades urbanas nos três turnos de uso.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
	Q	Requalificação da rua 2 que fica entre as Quadras 2 e 3	Idêntica ao item anterior, com redesenho que privilegie pedestres e atividades urbanas contínuas.	
	R	Requalificação da rua 3 que fica entre as Quadras 3 e 4	Reconfiguração de estacionamentos e calçadas, priorizando pedestres e integração das atividades urbanas nos três turnos.	
	S	Requalificação de segmentos das ruas 4 e 5 que ficam entre as Quadras 4 e 5 e 5 e 6.	Redesenho dos estacionamentos, calçadas e acessos, ampliando a qualidade da circulação de pedestres e reforçando a vitalidade urbana, conectando estes segmentos de rua com os espaços livres mais abertos da quadra 5.	

	PROJETOS		DESCRIÇÃO/ESTRATÉGIA	IMAGENS
Projetos a Longo Prazo				
FACE SUL	i	Edifício-garagem subterrâneo na Via S2	Prevê-se a construção de edifício-garagem subterrâneo, liberando o térreo para pedestres e para implantação de boulevard arborizado. O espaço no nível da rua poderá receber quiosques, equipamentos de lazer e comércio de pequeno porte, reforçando a identidade cultural do Setor Comercial Sul. O estacionamento subterrâneo abrigará também pontos de recarga e compartilhamento de veículos elétricos, integrados aos modais de transporte público (metrô e ônibus). A medida permitirá melhor aproveitamento urbano e conexão estratégica entre o Setor Hoteleiro Sul, a Esplanada dos Ministérios, o Setor Bancário e demais áreas centrais.	
	ii	Ampliação do viaduto da Via S1	A obra ampliará o viaduto existente, garantindo travessia mais confortável para pedestres entre o Setor Comercial Sul e o Setor Hoteleiro Sul. O acréscimo será concebido de modo a respeitar a paisagem tombada, reforçando a conexão urbana sem comprometer a percepção do conjunto arquitetônico de Brasília	

3.2 Descrição dos Projetos ao nível do Térreo – Intervenções a Curto Prazo

3.2.1 Praça do Setor Comercial Sul junto à W3

Propõe-se a ampliação da praça existente, de modo a qualificar o fluxo de pedestres entre a Quadra 7 e a Quadra 6. A área já recebeu intervenção prévia, com alargamento da calçada junto à W3 e instalação de mobiliário urbano. A nova proposta prevê a inserção de um marco visual de referência como totens de LED que reflita a história do Setor Comercial Sul. marco pode ainda conter uma fonte seca com jatos d'água que contribuem para a umidificação do ar no período de estiagem, contribuindo positivamente com a qualidade ambiental urbana. O espaço poderá ser emoldurado por um renque de palmeiras em um jardim de chuva, voltado a contribuir com os impactos de drenagem local, evitando alagamentos. A vegetação delimitará a praça em relação ao estacionamento na sua face norte, conferindo verticalidade à paisagem. Na porção sul, onde já existem árvores consolidadas, serão implantados bancos para permanência. Para implementar essa praça será necessário a supressão de vagas de veículos na parte central. Todo este contexto permitirá uma travessia em nível mais confortável e ampla na W3, com essa via elevada à mesma cota da praça e delimitada por frades, priorizando o pedestre. Essa travessia conecta-se à galeria central do Setor Comercial Sul e ao marco inicial da Rua 24h00.

3.2.2 Travessia da Quadra 6 para a Quadra 5

Atualmente há um desnível de aproximadamente 1,20 m que dificulta o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida. A rampa existente é lateral à escada, ocupando posição secundária. Propõe-se a integração entre rampa e escada, configurando um elemento único e acessível, articulado com o eixo de pedestres previsto para a Rua 24h00. A travessia deverá ocorrer no nível da praça da Quadra 5, conferindo prioridade ao pedestre. A passagem veicular será secundária, limitada a um veículo por vez, e as vagas adjacentes serão eliminadas para viabilizar a solução integrada.

3.2.3 Cobertura de proteção na Quadra 5

Entre os blocos comerciais de baixa altura da Quadra 5, propõe-se a implantação de cobertura leve em estrutura metálica com lona tensionada ou material translúcido similar. A solução permitirá ventilação, iluminação natural e proteção ao sol, qualificando o percurso e protegendo pedestres das intempéries. Essa intervenção eliminará a necessidade de estruturas individuais (toldos, platibandas), resultando em maior unidade estética e funcional.

3.2.4 Praça entre os blocos ao sul da Quadra 5

O espaço hoje impermeabilizado será coberto por estrutura metálica leve com vedação translúcida ou de lona tensionada, possibilitando uso em diferentes condições climáticas. O local poderá receber mobiliário transitório (mesas, cadeiras), apoiando bares, cafés e restaurantes, além de acolher feiras e eventos culturais. Trata-se de uma intervenção de caráter flexível e multifuncional.

3.2.5 Passagem da Quadra 5 para a Quadra 4

O desnível existente será vencido por solução mista de rampas e escadas, integradas ao desenho da praça. A travessia de pedestres será nivelada às calçadas da Quadra 4, garantindo acessibilidade universal. O trânsito de veículos ocorrerá sobre a passagem, restrito a um veículo por vez e protegido por frades. A supressão de vagas de estacionamento permitirá soluções com maior conforto e segurança aos pedestres.

3.2.6 Travessia da Quadra 4 para a Quadra 3

A travessia será estabelecida no nível da edificação e da calçada da Quadra 3. O desnível remanescente na Quadra 4 será resolvido por rampa acessível, assegurando continuidade plena do percurso. A intervenção prioriza conforto e inclusão de pessoas com mobilidade reduzida.

3.2.7 Passagem da Quadra 3 para a Quadra 2

A passagem será nivelada às calçadas e edificações da Quadra 2, com elevação da via para travessia de pedestres em nível das calçadas. O fluxo veicular será restrito a um automóvel por vez, delimitado por frades. Está prevista rampa acessível e a eliminação de vagas de estacionamento, viabilizando o redesenho urbano para maior conforto dos pedestres.

3.2.8 Passagem da Quadra 2 para a Quadra 1

O nivelamento existente favorece a integração entre a praça da Quadra 1 e a calçada da Quadra 2, no qual a passagem se dá ao mesmo nível. O piso será tratado em continuidade com a praça, assegurando acessibilidade plena. O trânsito de veículos será controlado, limitado a um carro por vez, com frades delimitadores. A praça da Quadra 1 será mais arborizada, com jardins e canteiros, ampliando a qualidade local, proporcionando melhor condição microclimática e paisagística.

3.2.9 Integração com a Praça do Metrô e Galeria dos Estados

No extremo leste do eixo de pedestres, atualmente bloqueado por muro de arrimo, poderão ser implantadas rampas acessíveis, integrando o espaço frontal leste da Quadra 1 ao metrô e à Galeria dos Estados. A solução proporcionará leitura clara do percurso contínuo com acessibilidade universal, fortalecendo a articulação deste espaço hoje segregado com a Rua 24h00.

3.2.10 Conexão com o Setor Hospitalar

Propõe-se estabelecer uma "porta de entrada" ao SCS, no qual se prevê uma requalificação da praça existente junto à via S3, conectando-a aos demais espaços livres da Quadra 5 de maneira fluida e contínua. A travessia da via S3 poderá ser redesenhada com deslocamento de semáforo e reestruturação do canteiro central, favorecendo pedestres e cadeirantes. A intervenção é considerada plenamente factível e se for priorizada, pode trazer a curto prazo ganhos sensíveis de acessibilidade universal e ainda contribuir com a maior funcionalidade dos fluxos e melhorar a percepção das continuidades de passagem e a própria leitura urbana.

3.2.11 Acesso à Galeria Novo Ouvidor (Quadra 5 – face oeste)

Prevê-se a criação de uma sequência de degraus em formato de arquibancada, associados a rampas e escadas, permitindo acesso qualificado ao subsolo da Rua de Serviço. Essa configuração possibilitará o uso cultural do espaço que poderá funcionar como pequeno anfiteatro para apresentações e eventos. Tal estratégia reforça a vocação da Quadra 5 como polo cultural, aproveitando a presença de estabelecimentos de lazer já existentes e conferindo nova vitalidade ao conjunto, sem comprometer sua autenticidade arquitetônica.

3.2.12 Entrada leste da Galeria Novo Ouvidor (Quadra 5)

A entrada existente, hoje marcada por rampas e escadas segregadas, poderá ser redesenhada como espaço integrado e de destaque, configurando um anfiteatro que servirá de acesso privilegiado, permitindo a realização de apresentações no local. Também se propõe a ligação dos dois edifícios adjacentes por passarela metálica e a instalação de platibanda suspensa revestida por painéis de LED, estabelecendo forte elemento de comunicação visual e conferindo contemporaneidade à fachada. Essa intervenção valoriza o conjunto edificado e transforma o acesso subterrâneo em marco urbano de referência de lazer, ressignificando o atual contexto. As platibandas também podem contribuir como elementos dissipadores de som, mitigando os efeitos dos ruídos gerados nos eventos culturais e de lazer.

3.2.13 Requalificação dos acessos à Galeria Novo Ouvidor pela praça dos artistas

Os acessos existentes entre as edificações na porção sudoeste da quadra 5 poderão ser redesenhados para melhor integração entre a praça dos artistas e o subsolo configurado pela galeria novo ouvidor (buraco do rato). As intervenções se dão em três intervenções:

a) Praça dos Artistas: prevê-se a criação de arquibancada/anfiteatro na entrada, permitindo eventos e uso cultural contínuo. Intervenções de médio prazo poderão consolidar a integração com a praça, permitindo uma identidade própria como espaço cívico e artístico.

b) Conexão com o eixo de pedestres Leste-Oeste (Rua 24h00): a escada existente será requalificada, permitindo acesso direto às atividades subterrâneas e reforçando a conexão com o fluxo principal de pedestres já existente.

c) Coberturas: Os edifícios do lado sul da Quadra 5 poderão receber coberturas leves em estrutura metálica com vedação em lona tensionada, mais altas que as coberturas das edificações, garantindo ventilação e iluminação natural. Painéis de LED aplicados em platibandas metálicas poderão unir as edificações como um bloco e atuar como suporte de comunicação visual, dinamizando a imagem urbana e fortalecendo a identidade cultural da região. Essas mesmas estruturas servirão como bloqueio sonoro e direcionamento das ondas sonoras, agindo na diminuição de reverberação para a vizinhança.

3.2.14 Revitalização da Praça Existente (Quadra 5)

A requalificação da praça terá como diretriz a integração com a unidade de segurança a ser implantada, bem como com atividades sociais existentes no local. A requalificação deve contemplar melhorias dos banheiros públicos existentes, a previsão de mobiliário adequado, definição de novos canteiros com paisagismo adequado. A proposta busca valorizar a participação comunitária, com manutenção colaborativa e inserção de espécies nativas do Cerrado, hortas urbanas e pomares, ampliando o uso social e educativo do espaço.

3.2.15 Integração da Quadra 5 com o Setor Hoteleiro Sul

A conexão entre o Setor Comercial Sul e o Setor Hoteleiro Sul é estratégica para a vitalidade da Quadra 5, favorecendo a utilização pelos hóspedes e trabalhadores do setor hoteleiro. A intervenção pretende ser uma “porta de entrada” e prevê travessia fluida e contínua de pedestres e ciclistas, com calçadas requalificadas, ciclovias, arborização e desenho urbano claro e confortável. Essa ação conecta-se ao eixo de mobilidade Leste-Oeste ao longo da via S2, consolidando o papel da Quadra 5 como espaço de serviços, gastronomia e lazer.

3.2.16 Readequação dos Estacionamentos (Quadras 5 e 4)

Os estacionamentos poderão ser reordenados para atender demandas específicas, como vagas para serviços, ambulâncias e Corpo de Bombeiros. As calçadas adjacentes serão requalificadas com arborização, mobiliário e possibilidade de instalação de parklets de uso temporário. A face oeste da Quadra 4, em especial, poderá receber mesas e cadeiras ligadas aos bares e restaurantes previstos. Áreas atualmente impermeabilizadas em taludes poderão ser convertidas em canteiros e jardins de chuva, mitigando alagamentos e qualificando positivamente o microclima.

3.2.17 Passagem entre o Setor Comercial Sul e o Setor Hoteleiro Sul (Quadra 4)

A pesquisa indica que é importante prever uma travessia fluida e contínua ligando os dois setores, permitindo a instalação de ciclovia como parte da rede nesta região. A conexão cria maior fluidez em um ponto da região central que constitui uma barreira para pedestres e ciclistas, hoje pouco explorado e desconfortável ambientalmente. A intervenção aponta para a ampliação da integração geral da zona central sul e permite a ligação do Setor Comercial Sul com o Eixo Monumental, podendo ser criado um boulevard arborizado e confortável onde hoje não há ligações. Embora barreiras físicas impeçam a plena integração ao leste, melhorias na integração das calçadas, a implantação de arborização e de jardins de chuva podem qualificar o ambiente, promover serviços ecossistêmicos e melhorar significativamente a mobilidade nesta parte da área central.

3.2.18 Boulevard de Integração

A calçada existente entre as duas conexões com o Setor Hoteleiro Sul poderá ser transformada em um boulevard arborizado com ciclovia integrada. O espaço reforça o papel da Quadra 5 como área voltada à cultura e ao lazer, ampliando sua conexão com a cidade. A estratégia consolida a imagem da região como corredor urbano de referência em caminhabilidade e integração paisagística.

3.2.19 Praça Marielle Franco

A praça que é atualmente caracterizada por uma pavimentação de concreto e pouca arborização, poderá ser revitalizada para funcionar como elo entre o Setor de Diversões Sul, o Hospital de Base, integrando o acesso ao metrô, à galeria dos estados e à Rua 24h00. A pesquisa aponta que é importante a instalação de uma estrutura de cobertura de caráter escultórico e artístico de médio porte, com aproximadamente 8 a 12 metros de altura que permita receber eventos culturais, feiras e atividades diversas, inclusive comércio de camelôs.

O térreo permanecerá livre, com possibilidade de intervenções e usos temporários e integrado ao atual Serviço de Informação ao Cidadão (SIC) que consiste em um serviço de ouvidoria onde é possível obter informações sobre serviços da administração pública. O espaço conta ainda com infraestrutura de apoio com banheiros e paraciclos para os usuários.

A cobertura busca ter um caráter marcante na paisagem, configurando um marco nesta face leste do SCS, mas sem competir com os edifícios icônicos da Quadra 1. O projeto prevê no entorno uma arborização intensa e ornamental, no qual se aliam estética, bioclimatismo e delimitação de fluxos, por meio da instalação de canteiros com vegetação nativa, incluindo frutíferas. A implantação e manutenção destes canteiros e arborização urbana pode estar associada a programas sociais. Envolvido neste contexto aprazível também podem ser definidos ciclovias e percursos sombreados para pedestres que garantirão conforto e continuidade da mobilidade ativa na zona central sul de Brasília. Por fim, a praça como um todo deixará de ser um mero local de passagem desconfortável e segmentado para constituir um novo marco urbano de identidade cultural e paisagística, fortalecendo a apropriação social do espaço.

3.3 Descrição dos Projetos ao nível do Térreo – Intervenções a Médio Prazo

3.3.1 Requalificação viária da W3

Propõe-se a reestruturação do canteiro central e das calçadas junto às Quadras 6 e 7 do Setor Comercial Sul. A intervenção busca qualificar a circulação de pedestres, no intuito de melhorar a caminhabilidade e a acessibilidade universal. Entende-se que é importante entender a materialidade das calçadas à via, promovendo integração espacial e leitura clara da continuidade entre as duas quadras, conectando a praça prevista para a Quadra 6 à entrada do Pátio Brasil. Para viabilizar esse redesenho, prevê-se o fechamento do retorno atualmente existente, ampliando a área destinada à travessia de pedestres.

3.3.2 Tratamento paisagístico da face norte da Quadra 5

Prevê-se o redesenho das calçadas, implantação de ciclovia com bicicletário e revisão do paisagismo, de modo a favorecer atividades comerciais, culturais e de lazer. O tratamento deverá integrar-se às calçadas já existentes e às novas conexões previstas na faixa norte do projeto, ampliando a vitalidade urbana.

3.3.3 Requalificação da Praça dos Artistas

As intervenções de curto prazo necessitam ser compatibilizadas com a configuração atual da praça. O redesenho deverá resolver problemas de desnível em relação à via e à Quadras 6, criando condições adequadas para a realização

de eventos e atividades culturais. Como a área já conta com arborização consolidada, bastará a implantação de pavimentação contínua, reorganização dos canteiros e adequação das covas das árvores existentes.

3.3.4 Requalificação do estacionamento e instalação de subestação de energia

Na porção norte, em frente à W3, o estacionamento poderá ser redesenhado para solucionar os recorrentes alagamentos durante chuvas intensas. A área abriga subestação elétrica que poderá demandar ampliação ou modernização, em razão das novas atividades do polo tecnológico e de economia criativa. Os taludes impermeabilizados e áreas verdes serão remanescentes com gramados poderão ser convertidos em jardins de chuva, capazes de reter águas pluviais e promover infiltração no solo por meio de poços de permeabilidade, podendo inclusive, captar e infiltrar águas pluviais provenientes da Via S2, mitigando inundações nos estacionamentos e diminuindo a força cinética das águas que escorrem ao longo da via, diminuindo processos erosivos à jusante.

3.3.5 Requalificação do bolsão de estacionamento da face norte da Quadra 4

O redesenho do estacionamento buscará melhorar a circulação de pedestres e integrar ciclovia ao boulevard da faixa norte.

3.3.6 Requalificação da face norte da Quadra 3

A área poderá ser reestruturada para implantação de ciclovia e calçada acessível, superando desníveis entre as Quadras 2 e 3. O projeto terá foco na caminhabilidade e continuidade espacial, incorporando arborização e canteiros. O desenho deverá compatibilizar acessos de veículos de serviço da quadra 3 e à rua 2 que fica entre as Quadras 2 e 3.

3.3.7 Requalificação da face norte da Quadra 1

Prevê-se que é importante a integração do Setor de Diversões Sul com o Setor Hoteleiro Sul. Essa ligação pode se dar por meio da requalificação do espaço livre remanescente e do bolsão de estacionamento hoje implementado. O novo traçado trará benefícios para pedestres e pode incluir uma ciclovia, melhorando significativamente as áreas de circulação em geral na região central sul, mas com benefícios específicos para o pedestre que circula junto ao eixinho W, estabelecendo calçadas de pedestres mais seguras e contínuas.

3.3.8 Requalificação do bolsão em frente ao Edifício Márcia (Quadra 1)

A reestruturação permitirá passagem confortável aos pedestres provenientes do Setor de Diversões Sul e da estação de metrô em direção ao viaduto sobre a Via S2. Prevê-se a reorganização viária com possível deslocamento do semáforo e supressão de um pequeno bolsão de estacionamentos junto ao prédio Márcia e Gilberto Salomão, no intuito de aumentar e qualificar os espaços livres, melhorando a segurança do usuário, garantindo mais conforto para a travessia dos pedestres, reforçando a integração com o centro da cidade.

3.3.9 Requalificação do vazio urbano ao sul do Setor de Diversões Sul

A área, hoje marcada por percursos informais pavimentados em cimento, será redesenhada com maior arborização, elementos artísticos e soluções de conforto bioclimático. A intervenção promoverá integração com o projeto da faixa leste e com a plataforma prevista para esta área.

3.3.10 Travessia da Via S3 – Hospital de Base

Poderá ser implantada uma travessia mais confortável na altura da fachada Leste do Hospital de Base, configurando uma nova porta de entrada para a Quadra 1. Nesse ponto, poderá ser criada uma praça de recepção ao público oriundo do hospital, no intuito de alcançar a Praça Marielle Franco. O espaço poderá contar com acessibilidade universal e arborização, garantindo fluidez, conforto ambiental e mais segurança para pedestres.

3.3.11 Requalificação dos acessos à Quadra 1

A implantação de feiras ou espaços de múltiplo uso exigirá adequação da infraestrutura, contemplando carga e descarga, estacionamentos e pontos de apoio a bombeiros e ambulâncias. Essa requalificação deverá preservar a prioridade dos pedestres e ciclistas, assegurando calçadas contínuas e ciclovias integradas.

3.3.12 Boulevard na face sul do Setor Comercial Sul (Quadras 1 a 6)

O redesenho dos estacionamentos proporcionará espaço para um boulevard arborizado, com calçada ampla e ciclovia contínua, estruturando a face sul como eixo de mobilidade ativa e qualificação paisagística.

3.3.13 Requalificação do canteiro central da Via S3

Prevê-se reorganização dos estacionamentos e da ciclovia, com foco na segurança de pedestres e ciclistas.

3.3.14 Boulevard na face sul (continuidade)

Complementação da intervenção descrita no item L, consolidando ciclovia e calçada arborizada ao longo de toda a face sul do setor.

3.3.15 Revisão dos retornos da Via S3

Os retornos ao longo do canteiro central poderão ser reconfigurados com adequação de faixas de aceleração e desaceleração, associadas à revisão semafórica. A medida busca maior fluidez para veículos e segurança para a travessia estratégica de pedestres e ciclistas, com prioridade de continuidade de fluxos consolidados de pedestres.

3.3.16 Requalificação da rua 1 que fica entre as Quadras 1 e 2

Redesenho dos estacionamentos e calçadas, garantindo prioridade ao pedestre e condições adequadas para atividades urbanas nos três turnos de uso.

3.3.17 Requalificação da rua 2 que fica entre as Quadras 2 e 3

Idêntica ao item anterior, com redesenho que privilegie pedestres e atividades urbanas contínuas.

3.3.18 Requalificação da rua 3 que fica entre as Quadras 3 e 4

Reconfiguração de estacionamentos e calçadas, priorizando pedestres e integração das atividades urbanas nos três turnos.

3.3.19 Requalificação de segmentos das ruas 4 e 5 que ficam entre as Quadras 4 e 5 e 5 e 6.

Redesenho dos estacionamentos, calçadas e acessos, ampliando a qualidade da circulação de pedestres e reforçando a vitalidade urbana, conectando estes segmentos de rua com os espaços livres mais abertos da quadra 5.

3.4 Descrição dos Projetos ao nível do Térreo – Intervenções a Longo Prazo

3.4.1 Edifício-garagem subterrâneo na Via S3

Prevê-se como intervenção estratégica par longo prazo a construção de edifício-garagem subterrâneo, liberando o térreo para pedestres e para implantação de boulevard arborizado. O espaço no nível da rua poderá receber quiosques, equipamentos de lazer e comércio de pequeno porte, reforçando a identidade cultural do Setor Comercial Sul. O estacionamento subterrâneo poderá abrigar também pontos de recarga e compartilhamento de veículos elétricos, integrados aos modais de transporte público (metrô e ônibus). A medida permitiria melhor aproveitamento urbano e conexão estratégica entre o Setor Hoteleiro Sul, a Esplanada dos Ministérios, o Setor Bancário e demais áreas centrais.

3.4.2 Ampliação do viaduto da Via S2

A obra ampliaria a área de pedestres do viaduto existente, garantindo travessia mais confortável para pedestres que circulam entre o Setor Comercial Sul, o setor de Diversões Sul e o Setor Hoteleiro Sul. O acréscimo deverá ser concebido de modo a respeitar a paisagem tombada, mas reforçando a conexão urbana sem comprometer a percepção do conjunto arquitetônico de Brasília. Tal ampliação pode se conectar ao projeto de requalificação do bolsão de estacionamento hoje existente entre o edifício Márcia e o edifício Gilberto Salomão. A conexão destes espaços permitiria significativo ganho na conexão urbana entre os setores e um espaço qualificado para pedestres e ciclistas no estabelecimento da rede de circulação na zona central sul.

3.5 Considerações e Diretrizes de Projeto para as Edificações Existentes, Retrofit e Requalificação visando a implantação do Polo Criativo e Tecnológico do SCS

Seguindo as mesmas estratégias urbanísticas gerais apresentadas para os espaços livres, é possível entender o impacto dessas estratégias nas edificações existentes, suas potencialidades e restrições. Assume-se como base as informações contidas nas análises desenvolvidas sobre as tipologias edilícias no SCS, cuja base é a NOTA TÉCNICA: Nº 01/2018 –DIHAB/COPLAN/SUPLAN/SEGETH.

Assim, algumas diretrizes pontuais específicas também podem ser estabelecidas para as edificações. As diretrizes seguem a caracterização morfológica do Setor Comercial Sul, o qual baseia a análise no método desenvolvido pela Escola Italiana para interpretação do ambiente construído (PEREIRA COSTA, GIMMLER NETTO, 2015), no qual é reconhecido um conjunto de regras morfológicas que caracterizam a configuração urbana em um local,

conferindo também identidade temporal. Os edifícios podem ser definidos por seus gabaritos e elementos constitutivos, no intuito de se obter modelos padrão que representem as edificações predominantes.

Os tipos básicos edilícios e suas variações foram apresentadas no Produto 1 desta pesquisa. A interpretação dos tipos edilícios resulta na percepção da forma das edificações e como se estabelece uma articulação das edificações entre si resultando na percepção de unidades da paisagem. Entende-se ainda que o conjunto define uma silhueta urbana que caracteriza uma determinada parcela de território urbano. O conjunto dessas parcelas configuram tecidos urbanos que marcam claramente uma porção espacial com características semelhantes.
No contexto maior, entende-se que a zona central da parte sul de Brasília articula um conjunto de setores funcionalmente complementares, entre eles o Setor Bancário Sul (gabaritos médios e altos de uso financeiro), o Setor de Autarquias Sul (edificações institucionais de maior porte), o Setor Hoteleiro Sul (torres altas e prédios baixos destinados à hotelaria), o Setor Médico-Hospitalar Sul (volumetrias especializadas) e, de forma singular o Setor Comercial Sul (SCS). Este último não é contínuo, caracteriza-se por ser fracionado pela Avenida W3 Sul, criando dois tecidos urbanos com volumes e gabaritos distintos: ao sul predominam edifícios baixos e médios voltados ao comércio tradicional; ao norte, surgem volumes mais elevados, mais robustos e adensados, mais semelhantes aos volumes das edificações maiores dos outros setores do centro de Brasília, ostentando maior monumentalidade, característica da área central.

Essa ruptura evidencia que a silhueta central de Brasília não é homogênea, mas sim estratificada em fragmentos. Destaca-se, ainda, que o trecho do SCS das quadras 1 a 6 apresenta caracterização única, marcada por tipologias que embora modernistas, incluem ruas como o espaço público integrador de atividades, arranjo espacial típico das cidades tradicionais. Nesse sentido o SCS mescla um espaço arquetípico tradicional com uma setorização que traz arranjos edilícios do modernismo. Isso gera um tecido único em Brasília que merece ser preservado como exemplo de excepcionalidade no contexto modernista da cidade.

Em geral as quadras são compostas por lotes geminados que compartilham o mesmo gabarito e volume, também são circundadas e ligadas por galerias de pedestres. As variações de altura, ocupação de subsolo e existência de galerias permitem uma variedade de estabelecimentos comerciais e de serviços, denotando forte aptidão para a vitalidade comercial, no qual se estabelece um espaço de encontro para as pessoas, com portas para as ruas e convergência de trajetos. Esta caraterística distingue as quadras 2 a 6 do SCS, e claramente são exceções que contrastam com os demais setores que compõe o centro de Brasília, constituindo um espaço urbano especial e único no Plano Piloto.

Apesar da localização privilegiada e das “atividades vivas” do entorno do SCS, existe um fenômeno de desocupação e esvaziamento das atividades. Esse contexto de desocupação que tem se apresentado é algo presente em várias outras áreas centrais no Brasil e no mundo. Esse processo de esvaziamento e decadência das atividades nos centros urbanos é normalmente acompanhado pela deterioração física das edificações e, em casos mais extremos, formação de ambientes propícios à marginalidade urbana. Esse contexto é preocupante e tem sido tema de formulação de políticas públicas e legislação específica para reverter

a desocupação das edificações. Requerendo respostas específicas e adequadas para cada cidade e região, apontando para a necessidade de desenho e aplicação de medidas concretas, formulação de políticas públicas e incentivos financeiros de vários tipos para conter e reverter o processo.

O Brasil também tem enfrentado esse quadro a partir das complexidades existentes em suas metrópoles. O Centro de São Paulo e áreas centrais do Rio de Janeiro são exemplos que apontam como os governos municipais e a sociedade tem se organizado pera enfrentar a questão no contexto brasileiro. De maneira geral alguns pontos aparecem como recorrentes dentro do processo, no qual se destacam questões da degradação imobiliária, acompanhada de insegurança e informalidade que afetam a população como um todo e trazem obsolescência de usos e retração econômica. Esses casos ilustram a dimensão nacional do problema e fornecem referências para compreender dinâmicas semelhantes em outras capitais.

Nos últimos anos, diversas estratégias de enfrentamento têm sido implementadas no Brasil, como programas de retrofit habitacional, estímulo à moradia no centro, flexibilização de usos, alguns investimentos em mobilidade ativa, reformas de qualificação de praças e espaços públicos importantes, além da formulação de políticas de indução econômica, inclusive algumas voltadas à economia criativa e ao empreendedorismo. De modo geral, todas as preocupações relativas à requalificação de centros urbanos convergem para duas estratégias fundamentais: o retrofit e a reforma das edificações existentes, ou a implantação de novas construções capazes de atuar como catalisadoras de transformações mais amplas, desencadeando processos de ressignificação e revitalização das zonas centrais.

No caso específico do Setor Comercial Sul (SCS), verifica-se que a maior parte dos edifícios é de propriedade privada. Embora nem todas estejam ocupadas e no mesmo estado de uso. No entanto, não se pode falar em abandono estrutural ou uma situação social de calamidade pública que demande ações incisivas por parte do estado, o que implica que qualquer mudança depende da adesão voluntária dos proprietários. Nos casos de situações extremas em que o Estado optasse por intervir diretamente, desapropriando imóveis e conduzindo políticas públicas de forma impositiva, seria necessário a estruturação de política pública ampla para viabilizar as desapropriações, o que não se apresenta dentro do cenário atual como provável e recomendável. Assim, torna-se essencial a elaboração de políticas públicas que incentivem, facilitem e estimulem tanto os proprietários quanto a população em geral a participarem ativamente do processo de mudança e requalificação em uma dinâmica sinérgica orientada por um propósito comum de resgatar o SCS e restituir seu protagonismo na centralidade urbana de Brasília.

As análises realizadas pelos estudos sobre o Setor Comercial Sul (SCS) evidenciam que há a presença de um conjunto relativamente reduzido de tipos edilícios, distribuídos pelas quadras 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Essas tipologias, embora poucas, apresentam singularidades relevantes em sua configuração espacial, volumétrica e funcional, permitindo avaliar com precisão suas potencialidades de transformação. Os parâmetros considerados incluem o gabarito tombado pelo patrimônio histórico, o atual quadro de ocupação e desocupação, a natureza dos

usos vigentes e, sobretudo, o conjunto de desafios relacionados à adequação legal, desde normas de construção e legislação de acessibilidade até critérios de segurança contra incêndio e requisitos complementares. Tais informações são essenciais para projetar cenários de intervenção e reforma dentro de um horizonte temporal realista, em sintonia com fenômenos observados em outras áreas centrais de grandes cidades ao redor do mundo.

Vale ressaltar que diferentemente de outras metrópoles consolidadas, Brasília tem ainda, um contexto específico que apresenta relativa simplicidade territorial, no qual o SCS é um recorte urbano compacto, composto majoritariamente por edificações de pequeno e médio porte, cuja escala já limita, por si só, o impacto visual de eventuais transformações. Apesar disso, nada impede que novas construções atendam plenamente às exigências legais e às diretrizes de tombamento sem provocar interferências significativas na paisagem consolidada. Exemplos internacionais reforçam esse potencial, como o Fórum Les Halles, em Paris, ou complexos subterrâneos de uso comercial e de transporte presentes em capitais europeias, norte-americanas e canadenses, como Toronto e Montreal. Até mesmo intervenções mais simples, como estacionamentos sob praças, a exemplo da Praça Mahatma Gandhi no Rio de Janeiro, demonstram soluções discretas, compatíveis com áreas de preservação paisagística.

As características distintas das edificações existentes no SCS sugerem de maneira geral que intervenções de menor escala podem atender de forma eficaz às demandas identificadas pelas pesquisas de opinião pública realizadas na região por esse projeto de pesquisa. Essas demandas convergem para a necessidade de requalificação edilícia orientada à economia criativa, às novas tendências tecnológicas e a possível introdução do uso residencial, no intuito de fortalecer a vitalidade urbana.

3.5.1 Considerações sobre o uso residencial nos programas de requalificação de zonas centrais em metrópoles no Brasil

Seguindo as mesmas estratégias urbanísticas gerais apresentadas para os espaços livres, é possível entender o impacto dessas estratégias nas edificações existentes, suas potencialidades e restrições. Assume-se como base as informações contidas nas análises desenvolvidas sobre as tipologias edilícias no SCS, cuja base é a NOTA TÉCNICA: Nº 01/2018 –DIHAB/COPLAN/SUPLAN/SEGETH. Assim, algumas diretrizes pontuais específicas também podem ser estabelecidas para as edificações. As diretrizes seguem a caracterização morfológica do Setor Comercial Sul, o qual baseia a análise no método desenvolvido pela Escola Italiana para interpretação do ambiente construído (PEREIRA COSTA, GIMMLER NETTO, 2015), no qual é reconhecido um conjunto de regras morfológicas que caracterizam a configuração urbana em um local, conferindo também identidade temporal. Os edifícios podem ser definidos por seus gabaritos e elementos constitutivos, no intuito de se obter modelos padrão que representem as edificações predominantes.

Os tipos básicos edilícios e suas variações foram apresentadas no Produto 1 desta pesquisa. A interpretação dos tipos edilícios resulta na percepção da forma das edificações e como se estabelece uma articulação das edificações entre si resultando na percepção de unidades da paisagem. Entende-se ainda que o conjunto define uma silhueta urbana que caracteriza uma determinada parcela de território urbano. O conjunto dessas parcelas configuram tecidos urbanos que marcam claramente uma porção espacial com características semelhantes.

No contexto maior, entende-se que a zona central da parte sul de Brasília articula um conjunto de setores funcionalmente complementares, entre eles o Setor Bancário Sul (gabaritos médios e altos de uso financeiro), o Setor de Autarquias Sul (edificações institucionais de maior porte), o Setor Hoteleiro Sul (torres altas e prédios baixos destinados à hotelaria), o Setor Médico-Hospitalar Sul (volumetrias especializadas) e, de forma singular o Setor Comercial Sul (SCS). Este último não é contínuo, caracteriza-se por ser fracionado pela Avenida W3 Sul, criando dois tecidos urbanos com volumes e gabaritos distintos: ao sul predominam edifícios baixos e médios voltados ao comércio tradicional; ao norte, surgem volumes mais elevados, mais robustos e adensados, mais semelhantes aos volumes das edificações maiores dos outros setores do centro de Brasília, ostentando maior monumentalidade, característica da área central.

Essa ruptura evidencia que a silhueta central de Brasília não é homogênea, mas sim estratificada em fragmentos. Destaca-se, ainda, que o trecho do SCS das quadras 1 a 6 apresenta caracterização única, marcada por tipologias que embora modernistas, incluem ruas como o espaço público integrador de atividades, arranjo espacial típico das cidades tradicionais. Nesse sentido o SCS mescla um espaço arquetípico tradicional com uma setorização que traz arranjos edilícios do modernismo. Isso gera um tecido único em Brasília que merece ser preservado como exemplo de excepcionalidade no contexto modernista da cidade.

Em geral as quadras são compostas por lotes geminados que compartilham o mesmo gabarito e volume, também são circundadas e ligadas por galerias de pedestres. As variações de altura, ocupação de subsolo e existência de galerias permitem uma variedade de estabelecimentos comerciais e de serviços, denotando forte aptidão para a vitalidade comercial, no qual se estabelece um espaço de encontro para as pessoas, com portas para as ruas e convergência de trajetos. Esta caraterística distingue as quadras 2 a 6 do SCS, e claramente são exceções que contrastam com os demais setores que compõe o centro de Brasília, constituindo um espaço urbano especial e único no Plano Piloto.

Apesar da localização privilegiada e das “atividades vivas” do entorno do SCS, existe um fenômeno de desocupação e esvaziamento das atividades. Esse contexto de desocupação que tem se apresentado é algo presente em várias outras áreas centrais no Brasil e no mundo. Esse processo de esvaziamento e decadência das atividades nos centros urbanos é normalmente acompanhado pela deterioração física das edificações e, em casos mais extremos, formação de ambientes propícios à marginalidade urbana. Esse contexto é preocupante e tem sido tema de formulação de políticas públicas e legislação específica para reverter a desocupação das edificações. Requerendo respostas específicas e adequadas para cada cidade e região, apontando para a necessidade de desenho e aplicação de medidas concretas, formulação de políticas públicas e incentivos financeiros de vários tipos para conter e reverter o processo.

O Brasil também tem enfrentado esse quadro a partir das complexidades existentes em suas metrópoles. O Centro de São Paulo e áreas centrais do Rio de Janeiro são exemplos que apontam como os governos municipais e a sociedade tem se organizado pera enfrentar a questão no contexto brasileiro. De maneira geral alguns pontos aparecem como recorrentes dentro do processo, no qual se destacam questões da degradação imobiliária, acompanhada de insegurança e informalidade que afetam a população como um todo e trazem obsolescência de usos e retração econômica. Esses casos ilustram a dimensão nacional do problema e fornecem referências para compreender dinâmicas semelhantes em outras capitais.

Nos últimos anos, diversas estratégias de enfrentamento têm sido implementadas no Brasil, como programas de retrofit habitacional, estímulo à moradia no centro, flexibilização de usos, alguns investimentos em mobilidade ativa, reformas de qualificação de praças e espaços públicos importantes, além da formulação de políticas de indução econômica, inclusive algumas voltadas à economia criativa e ao empreendedorismo. De modo geral, todas as preocupações relativas à requalificação de centros urbanos convergem para duas estratégias fundamentais: o retrofit e a reforma das edificações existentes, ou a implantação de novas construções capazes de atuar como catalisadoras de transformações mais amplas, desencadeando processos de ressignificação e revitalização das zonas centrais.

No caso específico do Setor Comercial Sul (SCS), verifica-se que a maior parte dos edifícios é de propriedade privada. Embora nem todas estejam ocupadas e no mesmo estado de uso. No entanto, não se pode falar em abandono estrutural ou uma situação social de calamidade pública que demande ações incisivas por parte do estado, o que implica que qualquer mudança depende da adesão voluntária dos proprietários. Nos casos de situações extremas em que o Estado optasse por intervir diretamente, desapropriando imóveis e conduzindo políticas públicas de forma impositiva, seria necessário a estruturação de política pública ampla para viabilizar as desapropriações, o que não se apresenta dentro do cenário atual como provável e recomendável. Assim, torna-se essencial a elaboração de políticas públicas que incentivem, facilitem e estimulem tanto os proprietários quanto a população em geral a participarem ativamente do processo de mudança e requalificação em uma dinâmica sinérgica orientada por um propósito comum de resgatar o SCS e restituir seu protagonismo na centralidade urbana de Brasília.

As análises realizadas pelos estudos sobre o Setor Comercial Sul (SCS) evidenciam que há a presença de um conjunto relativamente reduzido de tipos edilícios, distribuídos pelas quadras 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Essas tipologias, embora poucas, apresentam singularidades relevantes em sua configuração espacial, volumétrica e funcional, permitindo avaliar com precisão suas potencialidades de transformação. Os parâmetros considerados incluem o gabarito tombado pelo patrimônio histórico, o atual quadro de ocupação e desocupação, a natureza dos usos vigentes e, sobretudo, o conjunto de desafios relacionados à adequação legal, desde normas de construção e legislação de acessibilidade até critérios de segurança contra incêndio e requisitos complementares. Tais informações são essenciais para projetar cenários de intervenção e reforma dentro de um

horizonte temporal realista, em sintonia com fenômenos observados em outras áreas centrais de grandes cidades ao redor do mundo.

Vale ressaltar que diferentemente de outras metrópoles consolidadas, Brasília tem ainda, um contexto específico que apresenta relativa simplicidade territorial, no qual o SCS é um recorte urbano compacto, composto majoritariamente por edificações de pequeno e médio porte, cuja escala já limita, por si só, o impacto visual de eventuais transformações. Apesar disso, nada impede que novas construções atendam plenamente às exigências legais e às diretrizes de tombamento sem provocar interferências significativas na paisagem consolidada. Exemplos internacionais reforçam esse potencial, como o Fórum Les Halles, em Paris, ou complexos subterrâneos de uso comercial e de transporte presentes em capitais europeias, norte-americanas e canadenses, como Toronto e Montreal. Até mesmo intervenções mais simples, como estacionamentos sob praças, a exemplo da Praça Mahatma Gandhi no Rio de Janeiro, demonstram soluções discretas, compatíveis com áreas de preservação paisagística.

As características distintas das edificações existentes no SCS sugerem de maneira geral que intervenções de menor escala podem atender de forma eficaz às demandas identificadas pelas pesquisas de opinião pública realizadas na região por esse projeto de pesquisa. Essas demandas convergem para a necessidade de requalificação edilícia orientada à economia criativa, às novas tendências tecnológicas e a possível introdução do uso residencial, no intuito de fortalecer a vitalidade urbana.

a) Considerações sobre o uso residencial nos programas de requalificação de zonas centrais em metrópoles no Brasil

Desde a década de 1990 observa-se um processo contínuo e acentuado de degradação das áreas centrais das metrópoles brasileiras, no qual emerge uma discussão ampla em várias esferas da sociedade. No meio acadêmico várias pesquisas se consolidaram em estudos urbanos com diferentes vieses, nos quais se destacam vertentes econômicas, sociais e ambientais. Na esfera política também surgem as agendas de políticas urbanas com destaque para a organização social em torno do tema. São vários aspectos a serem considerados e muitos atores envolvidos, assim como muitos temas relacionados ao esvaziamento funcional dos centros. No bojo desse contexto se destaca a migração de atividades econômicas e residenciais para áreas periféricas das cidades, resultando em elevados índices de vacância imobiliária, perda de vitalidade urbana e intensificação de desigualdades socioespaciais nos centros urbanos.

Nesse contexto, os centros urbanos tornaram-se também objeto de mobilização social, especialmente por meio de ocupações de edificações desocupadas que passaram a evidenciar, de forma concreta, a demanda reprimida por moradia bem localizada. Assim, a habitação emerge como fator central para a ressignificação e reativação das áreas centrais, sendo reconhecida como elemento indutor de vitalidade urbana, no qual o uso contínuo do espaço significa o fortalecimento da vida pública. As estratégias contemporâneas para reintrodução do uso residencial nesses territórios têm se estruturado predominantemente em duas frentes complementares.

A primeira refere-se à reforma e adaptação de edificações existentes, por meio de processos de retrofit que se apresentam como alternativa urbanisticamente sustentável ao aproveitar a infraestrutura instalada, reduzindo os custos de implantação e contendo a expansão territorial das metrópoles que significa um alto custo social. O retrofit permite ainda, a requalificação de edifícios obsoletos, muitas vezes dotados de valor histórico, reinserindo-os na dinâmica urbana e permitindo uma ressignificação simbólica, cultural e econômica.

A segunda frente corresponde à construção de novos empreendimentos residenciais em áreas centrais consolidadas, aproveitando a infraestrutura urbana instalada, sendo impulsionada pela conjuntura atual do mercado imobiliário e por novas oportunidades de investimento. Esses projetos têm se caracterizado, em grande medida, pela produção de unidades de pequena metragem, voltadas ao aluguel, à locação temporária ou à habitação popular, buscando atender demandas latentes e novos perfis de moradia urbana.

Apesar desse movimento estar se consolidando como tendência há mais de duas décadas, consiste em estratégias que suscitam questionamentos, dúvidas e não estão isentas de controvérsias. Seus desdobramentos e impactos urbanos incluem pressões sobre a infraestrutura urbana implementada, demandando novos investimentos, aumento de congestionamentos nas zonas centrais, impactando os sistemas de transporte coletivo, valorização acelerada dos imóveis e intensificação da especulação imobiliária que aumentam e aceleram processos de gentrificação. Atualmente, São Paulo e Rio de Janeiro concentram a maior parte dessas experiências, tornando-se laboratórios centrais para a compreensão dos limites, oportunidades e desafios do retrofit e da reintrodução da temática da habitação nas áreas centrais das metrópoles brasileiras

b) O uso residencial na zona central de São Paulo

A reintrodução do uso residencial na zona central de São Paulo vem se consolidando como um dos principais eixos das políticas urbanas voltadas à requalificação da área central. Esse movimento é reflexo de um processo de décadas que envolve movimentos sociais, decadência econômica e transformação nos meios de produção e comércio e o aumento do estoque de edificações abandonadas. Estes fatores articulam dimensões econômicas, sociais e simbólicas da cidade que apontam para a requalificação de edificações.

Como suporte intelectual para definições de políticas públicas de habitação na zona central, estudos acadêmicos convergem na compreensão de que a habitação desempenha papel estruturante na recuperação da vitalidade urbana, na ampliação da segurança e na promoção do uso contínuo do território central. A moradia é compreendida não apenas como uma função complementar, mas como elemento capaz de sustentar atividades econômicas, dinamizar o comércio local e reforçar a centralidade simbólica e metropolitana da região.

Em geral, a consolidação de políticas públicas de reabilitação urbana envolve a caracterização e identificação de edifícios subutilizados ou vazios, a adoção de incentivos urbanísticos e fiscais para viabilizar seus retrofits, a flexibilização de usos e o estímulo a parcerias público-privadas, evidenciando uma abordagem pragmática voltada à viabilidade econômica e à atração

de investimentos. O Relatório de Gestão 2023, elaborado pela Prefeitura de São Paulo no âmbito do Programa Requalifica Centro, explicita de forma clara essa orientação. O documento assume posição favorável à reocupação residencial do centro histórico, defendendo a diversificação de usos como estratégia fundamental para enfrentar a degradação urbana.

Em contraponto crítico e complementar a essa perspectiva institucional, o artigo de Moretti e Milano (2024) aprofunda a discussão ao tratar da regularização fundiária e da requalificação de prédios ocupados nos centros urbanos. Os autores partem do entendimento de que as ocupações de edifícios ociosos no centro de São Paulo não devem ser vistas apenas como problema urbano, mas como indicadores objetivos de uma demanda real por moradia em áreas dotadas de infraestrutura e acessibilidade. Utilizando o referencial da regularização fundiária plena, o estudo problematiza a ausência de políticas públicas consistentes voltadas às ocupações verticais, apontando que a precariedade jurídica e a gestão inadequada dos riscos ampliam a vulnerabilidade social e urbana desses grupos.

O livro "Morar em centros históricos: habitação social em São Paulo" (2023) reforça essas conclusões ao apresentar uma análise atualizada do Programa Morar no Centro e de outras iniciativas implementadas pela Prefeitura Municipal de São Paulo. Os resultados evidenciam que muitos edifícios existentes no centro possuem alto potencial para adaptação habitacional por meio de retrofit, frequentemente com custos inferiores à produção de novas unidades em áreas periféricas.

Em síntese, o caso de São Paulo revela uma convergência entre políticas públicas recentes e produção acadêmica no reconhecimento de que a requalificação do centro passa, necessariamente, pela consolidação do uso residencial. Regularizar, reabilitar e integrar a habitação a políticas sociais mais amplas mostra-se uma estratégia urbanisticamente sustentável, socialmente mais justa e economicamente eficiente, desde que acompanhada de mecanismos capazes de evitar a gentrificação e assegurar o direito à cidade para diferentes grupos sociais.

A cidade de São Paulo entre 2020 e 2025 tem evidenciado o retrofit de edifícios existentes como uma das estratégias mais relevantes para a ampliação do uso residencial, especialmente nas áreas centrais. Diante de um estoque significativo de imóveis subutilizados ou vazios, herdados de ciclos econômicos anteriores, o retrofit passou a ser entendido não apenas como solução arquitetônica, mas como instrumento urbanístico, social e ambiental, capaz de articular adensamento, sustentabilidade e direito à moradia em áreas bem infraestruturadas. Nesse período, além do Programa Requalifica Centro, a consolidação de diretrizes do Plano Diretor Estratégico favoreceu a conversão de edifícios comerciais e institucionais em uso residencial, por meio de incentivos urbanísticos, flexibilização normativa e estímulo à diversificação de usos.

No centro histórico, especialmente regiões como República, Santa Cecília, Campos Elíseos e Luz, tornou-se território prioritário para esse tipo de intervenção, dada a presença de infraestrutura consolidada, transporte público de alta capacidade e centralidade metropolitana. Entre os exemplos mais emblemáticos está o Edifício Virgínia, na região da República, frequentemente citado como caso

bem-sucedido de retrofit residencial voltado a unidades compactas. A conversão do edifício demonstra a viabilidade técnica e econômica do reaproveitamento estrutural, reduzindo custos de implantação e impactos ambientais quando comparada à construção nova. Esse tipo de empreendimento tem atendido sobretudo jovens, estudantes e pequenos domicílios, reforçando o uso residencial contínuo no centro.

Outro caso paradigmático é o Edifício Prestes Maia, cuja trajetória como ocupação urbana consolidou-se como referência central no debate acadêmico e institucional sobre regularização fundiária vertical e habitação de interesse social em edifícios existentes. Embora não tenha sido integralmente convertido em empreendimento formal, o edifício ocupa lugar estratégico na formulação de políticas e estudos que defendem o retrofit como alternativa socialmente mais justa do que a remoção e a produção periférica de habitação.

O Edifício Martinelli, por sua vez, representa uma abordagem híbrida, combinando reabilitação patrimonial e usos mistos. Ainda que sua função residencial seja parcial, o caso é relevante por demonstrar a compatibilidade entre preservação histórica, reuso contemporâneo e reintrodução da moradia no centro, reforçando a dimensão simbólica da requalificação urbana.

Além desses casos emblemáticos, observa-se um conjunto significativo de retrofits difusos, promovidos tanto por incorporadoras privadas quanto por programas públicos como o Morar no Centro. Esses projetos incluem a adaptação de antigos prédios de escritórios das décadas de 1940 a 1970 para habitação de interesse social (HIS), habitação de mercado popular (HMP) e locação residencial. Muitos deles se beneficiam da redução de exigências de estacionamento, do aproveitamento da estrutura existente e da proximidade com transporte coletivo. Em síntese, os exemplos de retrofit em São Paulo demonstram que a requalificação do centro passa, de forma decisiva, pelo reaproveitamento do estoque edificado existente. Quando articulado a políticas habitacionais, instrumentos fundiários e controle dos efeitos de mercado, o retrofit se consolida como estratégia urbanística sustentável, capaz de promover inclusão social, reduzir a ociosidade imobiliária e fortalecer o papel residencial da área central.

No entanto, essas políticas de incentivo ao retrofit residencial no centro de São Paulo têm revelado resultados ambíguos, gerando controvérsias importantes no campo do planejamento urbano. Embora apresentadas como estratégias para combater a ociosidade imobiliária, elas têm sido apropriadas predominantemente pelo mercado imobiliário, reduzindo seu alcance social. Uma das principais críticas refere-se ao desvirtuamento da função social da requalificação, com a produção concentrada em unidades compactas voltadas a rendas médias, enquanto a população de baixa renda permanece marginalizada.

Outro problema recorrente é o risco de gentrificação indireta. A introdução de novos empreendimentos residenciais, associada à valorização do espaço urbano e à melhoria da infraestrutura tem provocado aumento dos valores fundiários e dos custos de permanência, pressionando moradores antigos, ocupações e atividades populares. Mesmo sem remoções diretas, esse processo compromete a diversidade social que se pretende preservar no centro.

Do ponto de vista institucional, destacam-se fragilidades na aplicação de instrumentos urbanísticos como ZEIS, HIS e HMP. A flexibilização normativa e a

fiscalização limitada têm permitido que incentivos públicos sejam utilizados sem contrapartidas sociais efetivas, incluindo casos de transformação de habitação social em produto de mercado ou locação de curta duração. Tais práticas fragilizam a função social da propriedade e geram conflitos com movimentos de moradia.

Há ainda questionamentos técnicos relacionados à qualidade habitacional dos retrofits, especialmente quanto à excessiva redução das unidades, ventilação inadequada e precarização de áreas comuns. Soma-se a isso a ausência de políticas estruturadas de locação social, que restringe o acesso permanente das populações mais vulneráveis à moradia central.

Em síntese, a experiência recente demonstra que a requalificação do centro de São Paulo, quando dissociada de políticas sociais robustas e mecanismos de controle público, tende a reproduzir desigualdades. O desafio central é transformar o retrofit em instrumento efetivo de inclusão urbana, e não apenas de valorização imobiliária.

c) A habitação no contexto da requalificação da zona central do Rio de Janeiro

A requalificação da zona central do Rio de Janeiro tem atribuído ao retrofit de edificações existentes um papel relevante no discurso urbano, mas limitado na prática. Apesar de o centro histórico e a área portuária concentrarem infraestrutura consolidada e expressivo estoque de imóveis subutilizados, o retrofit não se consolidou como eixo estruturante de uma política habitacional voltada à permanência e inclusão social. Ao contrário, as intervenções realizadas revelam tensões permanentes entre revitalização urbana, valorização econômica e efetivação do direito à moradia.

A literatura sobre a questão urbana brasileira é ampla e apresenta aspectos regionalizados, Orlando Alves dos Santos Junior (2007) oferece uma visão estrutural sobre o tema, no qual trata de aspectos fundamentais para compreender o processo de transformação dos centros e dos atores envolvidos. Os autores demonstram que as metrópoles concentram os conflitos sociais mais intensos do país, no qual a segmentação socioespacial separa territórios de integração e abundância dos espaços de precariedade e exclusão. No entanto, o Rio de Janeiro traz essas contradições também no ambiente central da cidade, cuja lógica manifesta também a ausência de políticas habitacionais consistentes e impede o acesso das populações de baixa renda às áreas bem localizadas, reforçando desigualdades históricas e reproduzindo o processo de exclusão. Essa interpretação é aprofundada por Raquel Rolnik em Guerra dos lugares, em particular quando analisa o projeto Porto Maravilha na região portuária e central do Rio. Ela considera o projeto uma expressão da financeirização urbana, no qual o retrofit de edificações existentes está subordinado à lógica da valorização imobiliária e da produção da imagem urbana. Grandes investimentos e parcerias público-privadas transformaram o território em ativo financeiro, enquanto a função social da moradia foi relegada a um plano secundário, agravado pela gentrificação por remoções de populações locais, com respectivo encarecimento do solo e substituição de populações vulneráveis, sem que o retrofit habitacional tivesse escala suficiente para contrabalançar esses efeitos.

Na prática, os empreendimentos de retrofit residencial no centro do Rio de Janeiro concentraram-se em áreas como Cinelândia, Castelo, entorno da Avenida Rio Branco e Lapa. Em geral, trataram-se de conversões de antigos edifícios de escritórios ou serviços em apartamentos compactos, voltados predominantemente à locação e a públicos de renda média, como jovens profissionais e estudantes. Embora bem localizados e tecnicamente viáveis, esses projetos apresentaram baixa diversidade social e impacto reduzido na mitigação do déficit habitacional, reforçando processos de valorização imobiliária e gentrificação indireta.

Segundo reportagem recente de 5 de janeiro de 2026, publicada no jornal O Dia, as transformações das edificações originalmente destinadas a prestações de serviços e comércio que ficaram vazias, principalmente após a COVID-19, passam por uma transformação profunda e transformam Centro do Rio. A matéria trata dos impactos no comércio e na vida das pessoas. Segundo o Jornal, "com a redução da demanda por prédios comerciais, muitos desses imóveis passaram a ser revitalizados e convertidos em empreendimentos residenciais."

Segundo informações da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Licenciamento (SMDU), já existem projetos em andamento voltados à recuperação de imóveis degradados em Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APACs), principalmente por meio do programa "Reviver Centro Patrimônio Pró-APAC" com enfoque na recuperação urbanística, cultural, social e econômica:
"A iniciativa irá oferecer subsídios de R$ 3.212/m² para reformas desses imóveis, por meio de leilões públicos para atrair investidores privados. O foco está na revitalização urbana, na preservação do patrimônio histórico e na atração de novos moradores e empreendimento para a região central. Quem arrematar o imóvel deverá recuperá-lo".

Na Lapa, os retrofits se articularam à reativação cultural e noturna do bairro, mas também intensificaram tensões associadas ao aumento dos aluguéis e à substituição de moradores e atividades tradicionais. Segundo a reportagem, o vice-presidente do Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis e dos Condomínios Residenciais e Comerciais em todo o Estado do Rio de Janeiro (Secovi Rio), Leonardo Schneider, vê a revitalização como um cenário amplamente positivo, apesar da gentrificação em processo. Para mitigar tais efeitos, o professor de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) Wagner Rufino ressalta a importância de que parte das unidades habitacionais resultantes dos projetos de retrofit seja destinada a valores acessíveis, permitindo o acesso de famílias de menor renda.

Por outro lado, já é perceptível impactos positivos no comércio derivados das novas ocupações residenciais. Segundo o presidente do Sindicato dos Lojistas do Comércio do Município do Rio de Janeiro (SindilojasRio) e do Clube dos Diretores Lojistas (CDLRio), Aldo Gonçalves (O Dia, 5/1/26), já é possível observar um crescimento no fluxo de clientes em algumas áreas:

"Nos locais onde a ocupação residencial já avançou, os lojistas relatam alguma mudança nos horários de maior movimento e um fluxo mais distribuído, inclusive à noite e nos fins de semana. Isso fortalece o comércio de proximidade — alimentação, mercados, farmácias e serviços. A presença de moradores aumenta a demanda cotidiana e estimula investimentos. É uma retomada ainda inicial, mas consistente".

O caso do Edifício A Noite, na Praça Mauá, ilustra essa orientação: embora requalificado como empreendimento de uso misto ainda não foi implementado, o projeto permanece fortemente associado à lógica da valorização simbólica e imobiliária.

Os retrofits do antigo Edifício Mesbla, no Centro do Rio de Janeiro, e do antigo Hotel Glória, no bairro do Glória, configuram dois casos emblemáticos das recentes estratégias de requalificação urbana carioca, revelando tanto o potencial quanto os limites desse tipo de intervenção. Embora ambos envolvam a reutilização de edifícios históricos e bem localizados, seus objetivos, escalas e impactos urbanos são distintos.

O retrofit do Edifício Mesbla, atualmente conhecido como Passeio 56 (ORA Residencial), foi erguido em 1934, na Rua do Passeio, no Centro do Rio, e utilizado como prédio comercial. O retrofit caracteriza-se pela conversão de um edifício comercial em uso predominantemente residencial com preservação da fachada original, com unidades compactas voltadas ao mercado de locação e a públicos de renda média. Beneficiado por incentivos do programa Reviver Centro, o empreendimento evidencia a viabilidade econômica do retrofit como estratégia de reativação do centro histórico, mas também exemplifica uma requalificação orientada pelo mercado, com baixa incorporação de habitação de interesse social. Já o antigo Hotel Glória representa um retrofit de grande porte e alto valor simbólico, transformado em condomínio residencial de luxo. A intervenção preserva a fachada histórica e incorpora novos volumes, reforçando a lógica de valorização patrimonial associada ao mercado imobiliário de alto padrão. Nesse caso, o retrofit atua mais como instrumento de reposicionamento imobiliário do que como resposta às demandas habitacionais centrais.

Em conjunto, esses empreendimentos ilustram como o retrofit no Rio de Janeiro tem sido aplicado de forma seletiva, priorizando segmentos de maior rentabilidade e deixando em segundo plano a função social da moradia.
No campo da habitação social, os retrofits são escassos e pontuais, restritos a pequenos programas de locação social ou reassentamento. Em contraste, as ocupações de edifícios no Centro, Saúde e Gamboa emergem como resposta direta à ausência de políticas públicas estruturadas, evidenciando o potencial do estoque edificado para uso residencial. Em síntese, o retrofit no centro do Rio de Janeiro permanece fragmentado e insuficiente, revelando que a requalificação urbana, quando orientada prioritariamente por interesses econômicos e simbólicos, tende a aprofundar desigualdades e subutilizar seu potencial habitacional.

d) Potencialidades e diferenças no contexto da requalificação urbana em áreas centrais de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília.

A requalificação das zonas centrais de São Paulo, Rio de Janeiro e do Setor Comercial Sul (SCS) de Brasília revela um conjunto de potencialidades comuns, mas também diferenças estruturais significativas, diretamente relacionadas à forma urbana, à escala territorial, ao estoque edificado existente e aos instrumentos de planejamento disponíveis. A análise comparativa desses três contextos permite compreender que, embora partilhem desafios sociais semelhantes, as estratégias e os limites de intervenção são substancialmente distintos.

São Paulo apresenta a maior escala territorial e o mais amplo estoque de edifícios subutilizados, especialmente antigos prédios comerciais e institucionais do século XX. Essa condição favoreceu a adoção de políticas de requalificação baseadas na reconversão em larga escala, com forte estímulo ao retrofit residencial e à diversificação de usos. Programas como o Requalifica Centro e a aplicação de ZEIS centrais criaram condições para a reintrodução da moradia, ainda que com forte predominância de iniciativas de mercado. O principal desafio paulistano reside no risco de gentrificação indireta e no descompasso entre o discurso de inclusão social e a efetiva produção de habitação acessível.

No Rio de Janeiro, a potencialidade urbana do centro está associada à localização estratégica, ao patrimônio histórico e à infraestrutura existente, sobretudo na área portuária e no Centro tradicional. No entanto, a experiência recente de requalificação, exemplificada pelo projeto Porto Maravilha, privilegiou intervenções emblemáticas, voltadas à valorização imobiliária, à produção de imagem urbana e ao turismo. O retrofit residencial foi pontual e a habitação social permaneceu marginal, o que resultou na manutenção de edifícios vazios e no fortalecimento de ocupações informais como principal resposta à demanda por moradia bem localizada. Assim como em São Paulo, os processos de exclusão socioespacial e gentrificação se mantiveram como efeitos colaterais das estratégias adotadas.

O caso do Setor Comercial Sul de Brasília se apresenta uma condição singular, diferentemente de São Paulo e Rio de Janeiro, o SCS corresponde a uma área urbana substancialmente menor, com um estoque edificado limitado e composto majoritariamente por edificações de pequeno e médio porte. Consequentemente, a área passível de intervenção por meio de retrofit também é significativamente reduzida, o que inviabiliza estratégias de reconversão em larga escala. Além disso, ao contrário das duas outras metrópoles, os edifícios do SCS não se encontram abandonados, mas sim ocupados de forma parcial, muitas vezes com usos pouco dinâmicos ou incompatíveis com o potencial urbano do setor.

Essa condição implica que a requalificação do SCS não se coloca como resposta a um problema de vacância extrema, mas como um desafio de readequação funcional e social. A rigidez normativa decorrente do tombamento de Brasília e do PPCUB impõe limites às transformações físicas, mas, ao mesmo tempo, favorece intervenções graduais, reversíveis e baseadas no reuso adaptativo. Ainda assim, assim como São Paulo e Rio de Janeiro, Brasília está sujeita aos mesmos processos sociais de exclusão e gentrificação, especialmente quando intervenções pontuais geram valorização imobiliária sem mecanismos eficazes de inclusão.
Em síntese, enquanto São Paulo opera na lógica da escala e da reconversão, o Rio de Janeiro na lógica de projetos emblemáticos e fragmentados, Brasília se insere em uma lógica de ajustes finos em um território reduzido e altamente regulado. Apesar das diferenças, as três cidades compartilham o desafio de incorporar a moradia e o uso misto como instrumentos de vitalidade urbana, evitando que a requalificação reproduza desigualdades e exclusões sociais.

O Quadro 7 evidencia que São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília enfrentam desafios semelhantes na requalificação de suas áreas centrais, especialmente no que se refere à introdução do uso residencial e aos riscos de gentrificação. Contudo, diferenciam-se pela escala territorial, pelo estoque edificado disponível e pelo grau de ocupação existente.

Quadro 7 – Comparativo da Requalificação Urbana e Uso Residencial São Paulo x Rio de Janeiro x Brasília (SCS).

Dimensão de análise	São Paulo (Centro)	Rio de Janeiro (Centro e Área Portuária)	Brasília (Setor Comercial Sul – SCS)
Escala territorial	Grande área central contínua, com múltiplos bairros e eixos estruturais	Área central extensa, porém, fragmentada por montanhas e delimitada pelo mar (Centro tradicional + Porto Maravilha)	Área urbana reduzida e bem delimitada
Estoque edificado disponível	Muito elevado: grande quantidade de edifícios comerciais e institucionais subutilizados ou vazios	Elevado, porém heterogêneo: patrimônio histórico, prédios vazios e imóveis subutilizados e alguns prédios de interesse histórico	Limitado: edifícios de pequeno e médio porte, não abandonados, mas majoritariamente sub ocupados
Condição dos imóveis	Alto índice de vacância e obsolescência funcional, estruturalmente comprometidos	Vacância seletiva; muitos imóveis preservados, mas subutilizados, edificações em risco de desabamento	Baixa vacância; uso parcial ou pouco dinâmico, edifícios necessitando de reformas
Políticas públicas associadas	Requalifica Centro, ZEIS centrais, incentivos urbanísticos e fiscais	Porto Maravilha, "Reviver Centro Patrimônio Pró-APAC", projetos culturais e turísticos; pouca política habitacional central	PPCUB, PDOT, diretrizes de preservação do Plano Piloto

Tipos de moradia emergentes	Studios, micro apartamentos, retrofit residencial, locação social	Apartamentos compactos, uso temporário, locação	Potencial para habitação de média densidade, uso temporário e uso misto
Habitação de interesse social (HIS)	Presente, porém subdimensionada frente à escala do mercado	Muito limitada	Ainda incipiente, mas com potencial regulatório
Impacto social da requalificação	Gentrificação indireta, pressão sobre moradores e comércio popular	Exclusão socioespacial, remoções e valorização simbólica	Risco de gentrificação futura se não houver controle
Patrimônio histórico	Presente, mas com maior flexibilidade de adaptação	Forte presença e alto peso simbólico	Patrimônio modernista tombado (IPHAN/ UNESCO)
Grau de rigidez normativa	Médio	Médio a alto	Alto
Principal desafio	Conciliar mercado e inclusão social	Recolocar a moradia no centro da política urbana	Compatibilizar uso residencial com preservação
Principal oportunidade	Reverter vacância e fortalecer centralidade residencial	Aproveitar patrimônio para moradia permanente	Reuso adaptativo qualificado em área estratégica

Fonte: Autores.

O Quadro 8 sistematiza diferentes possibilidades de atendimento à demanda de transformação de imóveis localizados no Setor Comercial Sul em imóveis com destinação residencial na área. Os programas e modalidades habitacionais identificados como estratégias possíveis de transformação, e requalificação são elencadas abaixo e contemplam distintos perfis socioeconômicos, instrumentos de financiamento e arranjos fundiários, permitindo avaliar soluções compatíveis com a diversidade tipológica e a condição física dos imóveis existentes.

Cada linha do quadro corresponde a um modelo de intervenção urbana e habitacional, abrangendo desde políticas de caráter assistencial e emergencial, como o aluguel social, até programas estruturados de produção habitacional, como o Minha Casa, Minha Vida, além de estratégias de retrofit, voltadas tanto à locação temporária quanto à moradia permanente da classe média. Esses instrumentos possibilitam a requalificação de edificações subutilizadas ou obsoletas, promovendo o reaproveitamento do estoque construído, a mudança de uso e a revitalização do tecido urbano consolidado.

As colunas organizam as informações essenciais para a análise de viabilidade das propostas, explicitando o público-alvo e as faixas de renda atendidas, os valores dos imóveis ou benefícios associados, o perfil de propriedade e a compatibilidade com quadras específicas do setor. Dessa forma, a tabela constitui uma ferramenta de apoio à tomada de decisão, permitindo correlacionar políticas habitacionais, capacidade de investimento e potencial de transformação imobiliária.

No conjunto, o quadro evidencia que a requalificação do Setor Comercial Sul para uso residencial pode ser viabilizada por meio de soluções combinadas, articulando políticas públicas, iniciativa privada e instrumentos financeiros existentes, contribuindo para a revitalização urbana, o aumento da função habitacional no centro e a promoção de maior diversidade social e funcional na área.

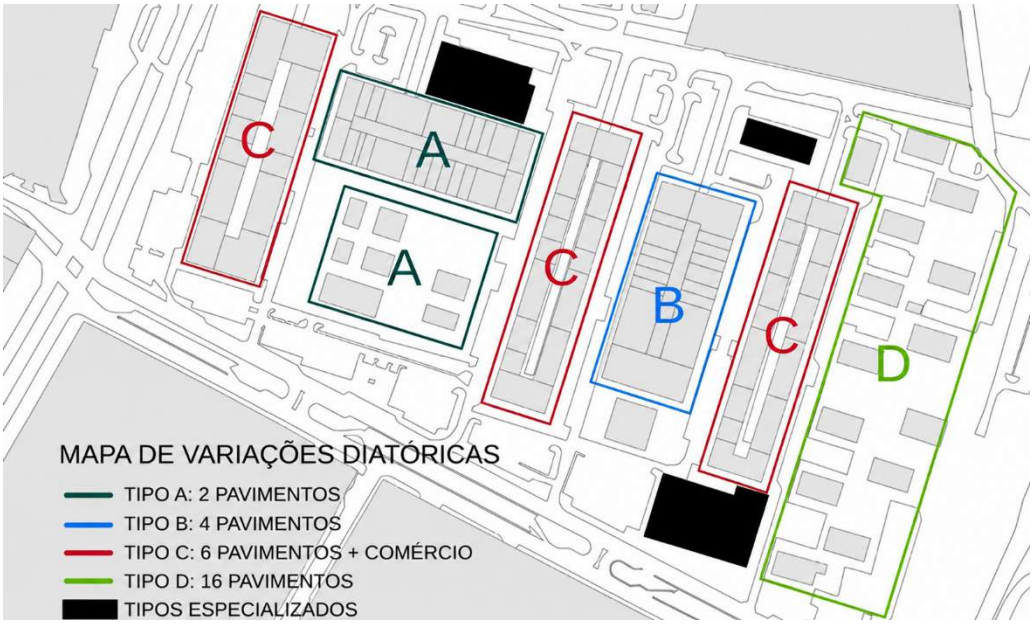
Programa / Descrição	Público-alvo / Faixa de renda	Valor do imóvel / Benefício	Proprietários	Imóveis Compatíveis
Aluguel Social	Famílias de baixa renda em situação de vulnerabilidade social, residentes em áreas de risco, vítimas de calamidades, despejadas, removidas por obras públicas ou mulheres vítimas de violência doméstica com medida protetiva.	Benefício assistencial temporário entre R$ 300 e R$ 600 mensais, com duração definida. Solicitação via CRAS.	Imóveis particulares ou desapropriados destinados à política habitacional emergencial.	Imóveis das quadras 2, 4 e 6.
Minha Casa, Minha Vida (MCMV)	Famílias com renda mensal bruta de até R$ 8.600,00 (Faixas 1, 2 e 3), indicadas pelo ente público e com aprovação de crédito habitacional.	Valor máximo do imóvel: até R$ 264 mil (Faixa 2) e até R$ 350 mil (Faixa 3). Subsídios de até R$ 55 mil e financiamento com juros reduzidos.	Particular/ Empreendedor imobiliário.	Imóveis das quadras 1, 2, 4 e 6.

Retrofit – Aluguel Temporário	Público de média renda, prioritariamente turistas, e profissionais do pólo criativo e tecnológico políticas de locação social.	Financiamento da obra de retrofit via Apoio à Produção – Modalidade Retrofit, incluindo aquisição do imóvel e obras, com antecipação de até 50% dos recursos.	Particular/ empreendedor imobiliário.	Edificações existentes nas quadras 1, 2, 4 e 6.
Retrofit – Classe Média	Famílias de renda média, não enquadradas em subsídios diretos do MCMV, com capacidade de financiamento habitacional.	Financiamento via Apoio à Produção – Modalidade Retrofit, voltado à requalificação de edificações existentes.	Particular/ Empreendedor imobiliário.	Imóveis localizados na quadra 1.

3.5.2 Tipos edilícios definidos pela nota técnica e os potenciais retrofit

No âmbito dos levantamentos realizados, foram identificados quatro tipos edilícios e suas variações diatópicas, conforme a Figura 41, que servirão de base para o desenvolvimento de diretrizes de renovação, retrofit e transformação funcional. Esses tipos oferecem um referencial para projetar ações consistentes de requalificação das edificações, capazes de reposicionar o Setor Comercial Sul como um espaço dinâmico, integrado e contemporâneo dentro da estrutura urbana do Plano Piloto.

Figura 40 – Zona 6 do Levantamento Urbanístico do SCS.



Fonte: Autores.

A discussão sobre o uso do solo no Setor Comercial Sul tem sido objeto de diversos estudos e projetos, bem como de recentes atualizações na legislação. Destaca-se, conforme apontado no Produto 1 deste projeto de zoneamento, que as alterações de uso já foram em grande parte definidas pelo PPCUB. No escopo da nova legislação que regula as áreas tombadas e protegidas pelo patrimônio histórico e artístico nacional e pela UNESCO, Brasília deve seguir diretrizes que visem à preservação e não descaracterização de seu patrimônio urbanístico. Nesse contexto, algumas diretrizes gerais orientam as estratégias específicas para as edificações:

a) Segundo o PPCUB, não deve haver setorização rígida de atividades, de modo a viabilizar o uso misto e promover a diversidade funcional nas edificações;

b) As atividades do Polo Tecnológico e de Economia Criativa do SCS podem ser facilmente absorvidas pelas tipologias existentes, desde que sejam realizadas intervenções de modernização e atualização das infraestruturas elétricas e hidráulicas, considerando que se tratam de edificações antigas, em muitos casos com mais de cinquenta anos;

c) Reformas mais profundas de requalificação provavelmente demandarão intervenções estruturais internas e a atualização de infraestruturas urbanas. Tais modificações devem ser acompanhadas de avaliações técnicas específicas. O retrofit implicará acréscimos não previstos originalmente, que deverão ser aprovados quando da nova configuração da edificação. Nesse sentido, legislações recentes incorporam padrões mais rigorosos de segurança e qualidade definidos por normas brasileiras e códigos de prevenção a incêndios, demandando novas exigências a serem consideradas nos processos de retrofit. Essa questão é especialmente relevante nas edificações de maior porte e deve permear toda a discussão sobre a viabilidade de requalificação;

d) Alterações ao nível do térreo tendem a ser mais facilmente viabilizadas, sobretudo quando alinhadas às estratégias de estímulo à vida pública, premissa central deste trabalho.

A lógica das estratégias urbanísticas gerais apresentadas para o nível do térreo, mantém-se também no caso da ocupação das edificações. À luz dessas diretrizes, podem-se considerar os pontos apresentados a seguir, relativos às possibilidades de uso, potencialidades e formas de integração das edificações ao Polo Tecnológico e Criativo do Setor Comercial Sul.

O Projeto Rua 24h / Corredor Central constitui uma intervenção prioritária, cuja implantação é prevista a curto prazo. Do ponto de vista físico, trata-se de uma reconfiguração do espaço térreo das edificações que conformam a galeria central que atravessa o Setor Comercial Sul. Entende-se, entretanto, que não haverá modificações substanciais nas edificações existentes ao nível do térreo, nem nessa galeria que corta as quadras, nem nas galerias que circundam as quadras. Em respeito às diretrizes de preservação do conjunto tombado, o trajeto atravessa os tipos A, B, C e D definidos pela NOTA TÉCNICA: Nº 01/2018 –DIHAB/COPLAN/SUPLAN/SEGETH.

Ao longo do trajeto, as edificações do tipo A, B e C são cortadas por uma galeria que ao nível do térreo não apresenta aberturas ou portas em alguns trechos, dificultando a permanência de atividades desejáveis como cafés, restaurantes, bares e comércio local. Sugere-se, preferencialmente, a criação de novas aberturas e portas voltadas para a galeria, de modo a fortalecer a relação entre os espaços internos dos estabelecimentos e o espaço público. Em algumas quadras, essa configuração já ocorre, permitindo maior integração entre as edificações e as áreas de circulação de pedestres.

Considera-se também a necessidade de adaptações no espaço livre, de forma a possibilitar a instalação temporária de mobiliário urbano leve como mesas e cadeiras removíveis, ou mesmo bancas temporárias de comércio, possam ser colocados e retirados conforme o uso da galeria. As intervenções propostas não implicam alterações de gabarito nem mudança de uso, mas visam intensificar a vitalidade urbana e o uso público do térreo.

3.5.3 Avaliação das edificações e possibilidades de requalificação nas quadras 2, 3, 4 e 6 do Setor Comercial Sul

As quadras 2, 3, 4 e 6 do Setor Comercial Sul compõem o núcleo central do projeto de requalificação urbana e de consolidação do Polo Tecnológico e de Economia Criativa, em articulação com o Projeto Rua 24 Horas. O diagnóstico destas quadras permite identificar oportunidades concretas para o retrofit de edificações, a diversificação de usos e o fortalecimento da vitalidade econômica e urbana do setor.

As quadras 2, 3, 4 e 6 do Setor Comercial Sul apresentam características edilícias relativamente homogêneas em termos de tipologia, gabarito e inserção urbana, mas com diferenças significativas no padrão de ocupação e nas condições de conservação. O quadro apresenta características que apontam diretrizes para intervenções de retrofit e requalificação arquitetônica e funcional, com vistas à consolidação do projeto Rua 24 Horas e à estruturação do Polo Tecnológico e de Economia Criativa no SCS.

a) Quadras 2, 4 e 6

As Quadras 2, 4 e 6 possuem edificações do tipo C, conforme NOTA TÉCNICA: Nº 01/2018 –DIHAB/COPLAN/SUPLAN/SEGETH. São edificações de seis pavimentos, com térreo, sobreloja e subsolo. As quadras 2, 4 e 6 compartilham o mesmo padrão de edificação, com gabarito médio de seis pavimentos, sendo o térreo ocupado por galerias de pé-direito alto, muitas vezes complementadas por sobrelojas. As edificações contam com subsolos que acessam ruas de serviço exclusivas à cada quadra. Esse modelo construtivo que é típico do conjunto edificado original, também foi concebido para intensa circulação de pedestres e uso comercial diversificado ao nível do térreo, o que ainda se verifica, sobretudo quando consideramos as quadras 2 e 6, que mantêm os índices de ocupação

mais elevados e que são voltados ao comércio e à prestação de serviços.

O potencial de retrofit nessas quadras é expressivo, embora condicionado pelo porte médio das edificações e pelos limites de gabarito e de tombamento estabelecidos pelo patrimônio urbano. Intervenções de requalificação devem priorizar a modernização das infraestruturas hidráulicas, sanitárias e elétricas, além da recuperação das fachadas, frequentemente deterioradas. Reformas estruturais também se mostram necessárias para atender às normas atuais de segurança e controle de incêndio.

A incorporação de usos residenciais deve ser avaliada com cautela. Embora empreendimentos de habitação permanente enfrentem restrições físicas e regulatórias, há forte viabilidade para usos habitacionais temporários, como apartamentos compactos, hospedarias urbanas, colivings e unidades voltadas para a hospedagem de nômades digitais. Essa tipologia poderia oferecer suporte direto às atividades do Polo Tecnológico e Criativo do SCS, garantindo ocupação em três turnos e promovendo vitalidade urbana contínua sem conflitos de uso, como os decorrentes da aplicação da Lei do Silêncio.

Além disso, essa modalidade de moradia temporária poderia atender famílias de pacientes dos hospitais Sarah Kubitschek e de Base que enfrentam dificuldades de hospedagem na cidade. No nível térreo, recomenda-se destinar espaços para atividades de apoio urbano, como cafés, restaurantes, academias, pequenos mercados e serviços culturais, além de comércio em geral, favorecendo a integração dessas quadras ao circuito ativo da Rua 24 Horas e estimulando a reapropriação cotidiana do setor.

Essas edificações mostram-se adequadas para a instalação de pequenas e médias empresas de tecnologia e economia criativa, dependendo apenas de ajustes nas instalações elétricas, hidráulicas e de dados. Revisões de layout interno podem ser realizadas sem impacto significativo no conjunto tombado.

b) Quadra 3

A Quadra 3 é caracterizada por lotes tipo B, a qual apresenta excelente potencial de readaptação e requalificação, mesmo com apenas três pavimentos, térreo e subsolo.

A quadra 3 apresenta um perfil diferenciado das demais, com edificações de menor porte e geralmente com três pavimentos, térreo em galeria (por vezes com sobreloja) e subsolo com acesso à rua de serviço. Apesar da menor densidade construtiva, essa configuração oferece excelente potencial para abrigar pequenas e médias empresas de base tecnológica e criativa, sendo, portanto, indicada como núcleo piloto para implantação do Polo Tecnológico do SCS.

Parte de seu subsolo já abriga restaurantes, o que reforça seu caráter ativo. Por suas dimensões e localização privilegiada, a Quadra 3 pode ser considerada uma das áreas mais propícias à requalificação a curto prazo, com foco em usos mistos e de dinamização do espaço urbano. Sua escala mais reduzida e a presença de propriedades de domínio concentrado facilitam processos de requalificação inicial. O incentivo à ocupação de blocos ociosos e o aproveitamento das atividades gastronômicas já instaladas no subsolo (voltadas para a Rua 2) podem funcionar como catalisadores da reativação da quadra,

conferindo-lhe identidade e vitalidade urbana. Assim, a quadra 3 pode assumir papel estratégico de laboratório urbano, antecipando práticas de retrofit e gestão compartilhada a serem replicadas em outras quadras do setor. A indicação preliminar da quadra 3 para abrigar um projeto piloto de empresas de tecnologia é adequado, pois pelo porte das edificações e o baixa expectativas de gastos para as adequações edilícias, facilitam a implementação a curto prazo desse hub de tecnologia. Ademais trata-se de um conjunto com baixa ocupação atual, o que facilita substancialmente uma negociação global do conjunto ou de grande parte dele.

De modo geral, as quadras analisadas apresentam baixo índice de ocupação e subutilização do potencial edificado, embora com diferenças de dinamismo entre elas. A requalificação dessas áreas deve considerar tanto as condições físicas dos edifícios quanto os aspectos de governança, destacando a importância da articulação com os proprietários locais, especialmente onde há concentração de imóveis sob um único titular, o que pode facilitar a implementação de projetos de retrofit integrados.

As estratégias de intervenção devem priorizar a ativação do térreo, a diversificação de usos e o incremento da permanência e circulação de pessoas ao longo do dia e da noite. Tais ações são essenciais para reverter a atual percepção de insegurança, reforçar a imagem positiva do Setor Comercial Sul e consolidar sua transformação em centralidade contemporânea, inovadora e criativa.

c) Projeto Quadra 5

A Quadra 5 é igualmente considerada um projeto prioritário, com previsão de implementação a curto prazo. Sua complexidade manifesta-se em diversos níveis, tanto do ponto de vista da configuração física, seus tipos de edificação e os espaços livres circundantes, que demonstram uma diversidade que facilita usos distintos e pode absorver dinâmicas sociais existentes.

As edificações da Quadra 5 são do tipo A e suas variações. São edificações baixas com térreo, sobre loja e subsolo. As variações são basicamente na maneira como os lotes se organizam em grupos, definidos como conjuntos. Há um grande conjunto mais a norte e outros 5 que configuram conjuntos menores. Entre esses conjuntos são definidos espaços livres que configuram praças muito importantes no contexto geral do SCS, pois abrigam ainda atividades de cultura e lazer e estão ligadas a empreendimentos atuais de educação, como o SENAC, edifício do DEX/UnB e outras instituições importantes.

Apesar das atividades ainda presentes, das ações em curso e das potencialidades que a Quadra 5 oferece, outras questões são apontadas como desafios a serem resolvidos. A questão da segurança constitui um aspecto central a ser considerado, uma vez que foi identificada pela pesquisa desenvolvida pela Universidade Católica como um dos principais problemas da região.

Do ponto de vista das edificações, não se preveem alterações de gabarito, mas sim a reativação e o fortalecimento das atividades já existentes. Não se propõe a retirada das funções sociais, mas a reocupação de edificações atualmente desocupadas, incentivando o aproveitamento de espaços ociosos.

Dada a complexidade e o potencial do local, propõe-se a implantação

de um mercado urbano que combine atividades sociais, culturais, de lazer, turismo, gastronomia e economia criativa. A ideia de mercado não configura um equipamento a ser instalado, mas de um espaço integrado que poderia se instalar em toda a quadra 5. Destaque para o bloco contínuo que atualmente abriga uma ONG social e que também sediará a futura Agência da Secretaria de Segurança Pública, este bloco pode catalisar o espírito da economia criativa promovendo uma sinergia entre usos institucionais e coletivos.

d) Quadra 1

A Quadra 1 concentra a maior parte das edificações de grande porte, definidas como edificações tipo D pela NOTA TÉCNICA: Nº 01/2018 –DIHAB/COPLAN/SUPLAN/SEGETH. Esses edifícios apresentam elevado potencial de reuso e podem abrigar data centers e grandes empresas de tecnologia. O principal desafio para a implementação desse tipo de uso é a infraestrutura de energia e conectividade, exigindo novas redes de cabeamento e potenciais adequações promovidas pelas concessionárias responsáveis.

Mudanças para outros usos, como hotéis ou residências, caso venham a ser permitidos, implicariam complexos processos de retrofit, considerando que as edificações são antigas e não atendem plenamente às normas atuais de segurança, acessibilidade e combate a incêndios. Seria necessária a instalação de novas colunas de circulação vertical com portas corta-fogo, modernização dos elevadores e criação de áreas de estacionamento. Tais intervenções demandariam investimentos elevados, possivelmente superiores aos custos de uma nova construção, o que levanta questões de viabilidade econômica e de compatibilidade com o patrimônio tombado.

Apesar desse contexto limitador, entende-se que há grande expectativa, por parte de diferentes setores da sociedade, quanto à inserção do uso residencial no Setor Comercial Sul, principalmente nas edificações da Quadra 1. Em estudos anteriores sobre o SCS foi levantada a hipótese de introduzir o uso residencial como forma de atender às demandas reprimidas de habitação no Plano Piloto. As alternativas propostas variam desde a criação de uma zona de interesse social, voltada à habitação de baixa renda, até a construção de unidades residenciais destinadas à classe média. Todas essas possibilidades, entretanto, esbarram em um conjunto de variáveis que levantam as seguintes questões:

i. Todas as projeções possuem proprietários, e nenhuma se encontra abandonada. Embora existam edifícios vazios, não há abandono efetivo por parte dos proprietários;
ii. O uso residencial implica um programa de necessidades complexo, que provavelmente exigiria a demolição de edifícios existentes e a construção de novas estruturas;
iii. A relação custo-benefício entre reforma, retrofit, demolição e nova construção constitui um fator determinante, especialmente considerando que o gabarito existente, entendido como sendo um elemento definidor da silhueta do SCS, cuja configuração é regulada pela legislação vigente e protegido pelo tombamento da cidade pelo GDF, IPHAN e UNESCO;

iv. A introdução de novas edificações suscita o debate sobre o programa de necessidades desses empreendimentos e sobre a compatibilidade de determinadas atividades com o uso residencial, sobretudo quanto aos níveis de incomodidade no térreo das novas construções. A discussão envolve preocupações quanto à possível descaracterização da escala gregária do Setor Comercial Sul, sendo o tombamento um fator central nesse processo de análise e tomada de decisão;
v. Formas alternativas de uso residencial podem se adequar melhor ao contexto do SCS, como moradias temporárias voltadas a usuários que frequentam a região por motivos de trabalho ou conveniência, a exemplo de nômades digitais, visitantes da cidade e famílias de pacientes dos hospitais Sarah Kubitschek e de Base;

Todas essas questões remetem à possibilidade de promover maior vitalidade urbana no Setor Comercial Sul ao longo dos três turnos do dia, ainda que apresentem o risco de descaracterização dos usos originais do setor. Assim, conclui-se que os usos voltados a serviços e atividades administrativas continuam sendo, no presente contexto urbano e legal, os mais viáveis e compatíveis com as diretrizes de preservação e funcionamento do Setor Comercial Sul e que a inserção de habitação precisa ser avaliada com atenção e com estudos de viabilidade econômica caso a caso.

3.6 Considerações e Diretrizes de Projeto para a Infraestrutura pública, visando a implantação do Polo Criativo e Tecnológico do SCS.

O Setor Comercial Sul (SCS) apresenta uma infraestrutura urbana consolidada, porém envelhecida e defasada frente às demandas contemporâneas de desempenho técnico, eficiência energética e conectividade digital. A requalificação dessa base física é condição essencial para sustentar a transformação do setor em um polo tecnológico e criativo, capaz de abrigar atividades de alta complexidade, como data centers, empresas de desenvolvimento de softwares, startups e laboratórios de inovação.

As diretrizes de infraestrutura para o projeto de requalificação do SCS orientam-se pela necessidade de atualização dos sistemas existentes, cujas redes de energia, telecomunicações, abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem e iluminação pública são antigas e demandam atualizações, de modo a garantir sua capacidade, resiliência e integração com soluções inteligentes. De maneira geral a nova configuração deve promover uma infraestrutura robusta e flexível, apta a atender tanto as exigências técnicas das novas atividades quanto as condições de conforto e segurança urbana.

A modernização deve incorporar princípios de sustentabilidade e inovação de acordo com as definições de cidades inteligentes, priorizando o uso racional de recursos, ampliação de redes subterrâneas, implementando a digitalização dos serviços públicos e a adoção de tecnologias de monitoramento e gestão em tempo real. Ao mesmo tempo, entende-se que é necessário compatibilizar as

intervenções com a estrutura urbana existente, respeitando o patrimônio edificado e o tecido social característico do setor.

Assim, as diretrizes de infraestrutura têm como meta geral criar um ambiente urbano eficiente e preparado para o futuro, capaz de sustentar o crescimento das economias criativas e tecnológicas no SCS, fortalecendo o papel de Brasília como referência latino-americana em inovação, sustentabilidade e requalificação urbana. Com base nesse direcionamento geral, aponta-se aspectos específicos de cada disciplina de projeto observadas no levantamento do Setor Comercial Sul.

O zoneamento projetual, fundamentado nas análises técnicas desenvolvidas, permite articular de forma estratégica as áreas prioritárias para adequação da infraestrutura, requalificação e modernização das redes existentes, bem como o redimensionamento e a compatibilização dos usos do solo, promovendo maior resiliência urbana, eficiência operacional dos serviços públicos e qualificação do ambiente construído. Essa abordagem integrada contribui para a otimização dos investimentos públicos, a racionalização dos recursos e a indução de processos de desenvolvimento urbano sustentável, alinhados às diretrizes contemporâneas de planejamento e gestão territorial.

A leitura técnica permitiu identificar áreas críticas, fragilidades operacionais e oportunidades estratégicas de intervenção nos diferentes subsistemas urbanos, evidenciando tanto as necessidades de adequação e reforço da infraestrutura quanto potenciais de reestruturação espacial e funcional. Esses elementos constituem subsídios para a definição de diretrizes projetuais, o estabelecimento de prioridades de intervenção e a formulação de estratégias integradas de requalificação urbana.

3.6.1 Sistema Viário

A análise do sistema viário do Setor Comercial Sul (SCS) evidenciou fragilidades relevantes nas condições de circulação de pedestres, ciclistas e veículos, especialmente no que se refere à acessibilidade, continuidade dos percursos, qualidade da pavimentação, sinalização e segurança viária. Nas áreas destinadas aos pedestres, verificaram-se descontinuidades entre os passeios públicos e os espaços sob os pilotis, pavimentação inadequada, presença de desníveis, obstáculos, iluminação deficiente e intervenções irregulares que avançam sobre o espaço público, comprometendo a fluidez, a segurança e a acessibilidade universal, em desconformidade com os parâmetros da ABNT NBR 9050:2020. Observou-se ainda deficiência na conservação dos espaços públicos, com ocorrência de pavimentação degradada, mobiliário urbano danificado, sinalização insuficiente e conflitos de uso associados à ocupação informal, fatores que impactam negativamente a funcionalidade, o conforto ambiental e a percepção de segurança urbana.

No sistema viário destinado ao tráfego veicular, constatou-se pavimento em condição regular, com desgaste superficial, trincas, fissuras e falhas localizadas, além de sinalização horizontal e vertical deficiente, reduzindo a legibilidade e a segurança das vias. Identificou-se também a ausência de

infraestrutura adequada para a mobilidade ativa e eletro mobilidade, como ciclovias, bicicletários e pontos de recarga, bem como inadequações nas áreas de estacionamento, incluindo falhas na demarcação de vagas e na compatibilização com rotas acessíveis. Soma-se a esse quadro a deficiência na manutenção do sistema de drenagem superficial, com obstruções e dispositivos danificados, elevando o risco de alagamentos. Esse conjunto de condições evidencia a necessidade de um plano integrado de requalificação viária, voltado à melhoria da acessibilidade, segurança, conectividade urbana, sustentabilidade e eficiência operacional do Setor Comercial Sul.

3.6.2 Redes de Energia Elétrica e Iluminação Pública

Quanto à rede de energia elétrica, constata-se a necessidade de sua modernização e ampliação, de modo a viabilizar a implantação de infraestrutura para geração distribuída de energia solar fotovoltaica, especialmente em edificações e áreas de estacionamento, fortalecendo a aderência do setor às diretrizes contemporâneas de transição energética, eficiência energética e redução de emissões de gases de efeito estufa. Nesse contexto, destaca-se igualmente a implantação de estações de recarga para veículos elétricos em pontos estratégicos, como medida essencial à atualização do sistema urbano e ao atendimento das novas demandas associadas às modalidades emergentes de mobilidade sustentável. Adicionalmente, impõe-se o redimensionamento da capacidade da rede elétrica local, a fim de assegurar suporte adequado às cargas adicionais decorrentes da requalificação do setor, da intensificação do uso de tecnologias digitais, da expansão das atividades econômicas de maior complexidade e da incorporação de soluções de geração distribuída e mobilidade elétrica.

Adicionalmente, o sistema de iluminação pública do Setor Comercial Sul (SCS) apresenta defasagens em relação às demandas contemporâneas de segurança, eficiência energética, conforto visual e facilidade de manutenção, uma vez que, embora tenha ocorrido a substituição das luminárias convencionais por equipamentos com tecnologia LED, verifica-se a necessidade de expansão da cobertura e de qualificação do projeto luminotécnico, de modo a assegurar níveis adequados de iluminância, melhorar a percepção de segurança nos espaços públicos e compatibilizar os pontos de luz com os percursos dos pedestres e a configuração das calçadas. Nesse contexto, recomenda-se a adoção de sistemas inteligentes integrados às soluções de cidade inteligente, permitindo o monitoramento remoto, a detecção automática de falhas, a gestão operacional em tempo real e a otimização dos custos de operação e manutenção. Ademais, observa-se a necessidade de reforço da infraestrutura elétrica associada à iluminação pública, considerando o cenário de requalificação urbana e a possível implantação de um Polo de Economia Criativa no SCS, o que tende a elevar significativamente a demanda energética, tornando estratégica a adoção de soluções de modernização, tais como a ampliação da capacidade da rede e a incorporação de fontes renováveis de energia.

3.6.3 Sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário

Observou-se que as redes hidráulicas existentes no Setor Comercial Sul (SCS) apresentam idade avançada e indícios de subdimensionamento frente às atuais demandas e às projeções de intensificação das atividades comerciais e de serviços decorrentes do processo de requalificação urbana. Nesse contexto, recomenda-se a substituição progressiva das tubulações obsoletas por materiais de maior durabilidade, desempenho hidráulico e resistência operacional, associada à implantação de sistemas inteligentes de monitoramento e controle de consumo (smart metering). Essa diretriz visa à redução de perdas físicas e aparentes, ao aprimoramento da gestão operacional e ao aumento da eficiência global do sistema de abastecimento.

No que se refere ao sistema de esgotamento sanitário, a adequação da infraestrutura deve considerar cenários de maior adensamento populacional e intensificação do uso do solo, assegurando compatibilidade entre a capacidade hidráulica instalada e as demandas futuras. Recomenda-se, ainda, a incorporação de soluções complementares voltadas à sustentabilidade hídrica, tais como sistemas de captação, armazenamento e reuso de águas pluviais em edificações e espaços públicos, contribuindo para a redução da pressão sobre a rede de abastecimento, a mitigação de impactos ambientais e o fortalecimento da resiliência hídrica do setor.

3.6.4 Sistema de Águas Pluviais e Drenagem Urbana

Observa-se a inexistência de um sistema de drenagem urbana eficiente, integrado e homogêneo na região, o que evidencia um relevante déficit de infraestrutura no Setor Comercial Sul (SCS). Historicamente, o setor apresenta recorrentes problemas de alagamento, associados principalmente ao elevado grau de impermeabilização do solo, à insuficiência das redes de micro e macrodrenagem e à carência de dispositivos adequados de infiltração, retenção e detenção das águas pluviais. Nesse contexto, a atualização do sistema de drenagem deve contemplar, de forma integrada, tanto a requalificação e ampliação das infraestruturas convencionais quanto a incorporação de estratégias contemporâneas de manejo sustentável das águas urbanas.

Destaca-se, nesse sentido, o elevado potencial para a implantação de Soluções Baseadas na Natureza (SBNs), tais como jardins de chuva, pavimentos permeáveis, bacias de retenção, bioáreas e faixas verdes drenantes, especialmente em áreas de estacionamento, calçadas e espaços públicos. Essas intervenções permitem ampliar a capacidade de infiltração, retardar o escoamento superficial e reduzir a sobrecarga sobre a rede existente, contribuindo para a mitigação de alagamentos e enchentes. Adicionalmente, promovem benefícios ambientais e paisagísticos, favorecendo o resfriamento do microclima urbano, a redução das ilhas de calor, o aumento da permeabilidade ambiental e a melhoria do conforto térmico e da qualidade dos espaços públicos, reforçando, assim, a resiliência urbana e a sustentabilidade ambiental do SCS.

Ainda sobre as demandas originadas pela necessidade de tecnologia e inteligência urbana, recomenda-se verificar a viabilidade de implementação de um data center, com a infraestrutura específica para suprir nova demanda, assim como um centro de monitoramento integrado a segurança pública, em um local centralizado no setor.

No que diz respeito à infraestrutura complementar existente, um fator crítico é a ausência de banheiros públicos, especialmente considerando que os poucos existentes não funcionam no período noturno. Também é notória a necessidade de bicicletários, associados a vestiários, havendo potencial de desenvolvimento desse tipo de infraestrutura nos subsolos.

De modo geral, constatou-se que parte das intervenções executadas no Setor Comercial Sul (SCS) ocorreu de forma pontual e pouco integrada ao conjunto do setor, resultando em soluções construtivas fragmentadas, interfaces mal resolvidas entre áreas reformadas e não reformadas, além de inconsistências nos acabamentos e na funcionalidade dos espaços públicos. Essas condições comprometem a eficiência operacional da infraestrutura urbana, a segurança dos usuários, a acessibilidade universal e a qualidade ambiental, evidenciando a necessidade de ações sistemáticas de compatibilização, requalificação e manutenção corretiva e preventiva, associadas a um planejamento contínuo, coordenado e orientado por critérios técnicos.

As constatações reforçam a importância da implementação de um plano integrado de requalificação da infraestrutura urbana, fundamentado nas normas técnicas vigentes, nas diretrizes de sustentabilidade, mobilidade e inclusão social, bem como em estratégias de gestão contínua dos espaços públicos. Tal abordagem demanda a atuação articulada dos diferentes agentes institucionais, gestores públicos, equipes técnicas, representantes do setor produtivo e comunidade local, de modo a assegurar a efetividade das intervenções, a racionalização dos recursos públicos e a consolidação de um ambiente urbano seguro, funcional, resiliente e alinhado às demandas contemporâneas de uso, desempenho e qualidade urbana.

3.6.5 Estacionamentos em áreas centrais

Nas áreas centrais das cidades, a questão dos estacionamentos de veículos assume papel estratégico na organização do espaço urbano, influenciando diretamente a mobilidade, a qualidade ambiental e a vitalidade dos espaços públicos. Modelos consolidados ao longo do século XX, baseados na priorização do automóvel, resultaram frequentemente na fragmentação do tecido urbano, na ampliação de áreas impermeáveis e na redução da escala do pedestre. No Setor Comercial Sul essa lógica se manifesta de forma particularmente evidente por meio de extensos bolsões de estacionamento em superfície que circundam e atravessam todo o setor. Esses vazios destinados quase exclusivamente aos veículos funcionam como barreiras físicas e visuais, desconectando a continuidade e ligação com os setores seu redor, separando-as por vias de circulação e grandes áreas livres sem uso qualificado. Como consequência, o SCS apresenta percursos pouco convidativos, baixa continuidade espacial e dificuldade de articulação entre outras quadras do mesmo setor, comprometendo o potencial de uso intensivo, a

permanência de pessoas e a consolidação de um ambiente urbano mais diversos e ativo.

Observa-se, nas últimas décadas, uma tendência mundial de retirar ou restringir a circulação de veículos nas porções mais estratégicas dos centros urbanos, priorizando o pedestre, o ciclista e os usos coletivos. Cidades como Copenhague, referência nos estudos de Jan Gehl, Barcelona com as superilles e Paris com a requalificação de eixos centrais ilustram esse movimento. Segundo Gehl, cidades devem ser planejadas na escala humana, promovendo permanência, encontros e vitalidade urbana, objetivos incompatíveis com a predominância do automóvel em áreas centrais

A discussão sobre a implantação de um edifício-garagem em longo prazo no Setor Comercial Sul (SCS) não é nova e deve ser compreendida como parte de uma estratégia urbana mais ampla, voltada à requalificação do espaço público e à reorganização da mobilidade no coração de Brasília.

Diferentemente da lógica tradicional, em que o estacionamento ocupa grandes áreas em superfície no formato de bolsões de estacionamento, fragmentando o tecido urbano. A proposta de concentrar vagas em estruturas dedicadas, preferencialmente subterrâneas ou compactas permite liberar o nível do térreo para o uso qualificado do pedestre e para a ativação dos espaços livres. No contexto do SCS, os extensos bolsões de estacionamento atualmente existentes configuram-se como um dos principais obstáculos à continuidade dos percursos urbanos, comprometendo a caminhabilidade, a integração com ciclovias e a relação entre as quadras e seu entorno imediato. A implantação de um edifício-garagem, concebido como infraestrutura urbana estratégica e não apenas como equipamento funcional possibilita a redução significativa dessas barreiras físicas, reorganizando fluxos e promovendo maior conectividade entre os diferentes setores centrais da cidade.

Ao concentrar o estacionamento, abre-se a oportunidade de requalificar as áreas liberadas no nível do solo, transformando-as em praças com eixos para pedestres, espaços de permanência e corredores verdes. Esses espaços podem acolher equipamentos urbanos de lazer, cultura e convivência, como áreas para eventos, feiras, instalações culturais temporárias, mobiliário urbano qualificado e infraestrutura de apoio à economia criativa. Dessa forma, o edifício-garagem deixa de ser um fim em si mesmo e passa a atuar como elemento estruturador da vida urbana, viabilizando a ocupação ativa e contínua do espaço público.

Os edifícios-garagem subterrâneos multifuncionais vêm assumindo papel estratégico nos processos contemporâneos de requalificação urbana, sobretudo em cidades europeias e asiáticas, onde o aproveitamento do subsolo é tratado como componente fundamental da qualidade do espaço público. Inseridos no conceito de groundscape, esses projetos deixam de funcionar apenas como infraestruturas de estacionamento para atuar como elementos de ligação urbana, articulando mobilidade, serviços, equipamentos culturais e áreas livres qualificadas na superfície.

Um dos exemplos mais emblemáticos dessa abordagem é o complexo da Ewha Womans University, em Seul, projetado por Dominique Perrault e inaugurado em 2008. O edifício, inteiramente implantado no subsolo, organiza-se ao longo de um grande vale artificial cortado por um “canyon” envidraçado que garante

iluminação e ventilação naturais. Sob o nível do solo concentram-se salas de aula, auditórios, áreas culturais e estacionamento, enquanto a cobertura ajardinada restitui à cidade um parque público contínuo. O projeto conecta diferentes partes do campus e transforma o subsolo em espaço ativo de convivência, não apenas em infraestrutura técnica.

Também de autoria de Dominique Perrault, a Bibliothèque nationale de France, em Paris, embora não seja uma garagem em sentido estrito, é referência fundamental para compreender a lógica do groundscape. Seus extensos espaços subterrâneos abrigam depósitos, áreas técnicas e estacionamento, organizados em torno de um grande jardim interno rebaixado. Esse vazio central funciona como elemento articulador entre as torres da biblioteca, qualificando a experiência do espaço público em um contexto urbano denso e consolidado.

Outro exemplo icônico é o Fórum des Halles em Paris, no qual já na década de 1980 configurou-se como um exemplo pioneiro da ocupação estratégica do subsolo como elemento estruturador do espaço urbano. Implantado sobre um dos maiores nós de transporte da cidade, o complexo integrou estações de metrô e RER[5], áreas comerciais, serviços e equipamentos públicos, liberando a superfície para usos coletivos e espaços de permanência. Essa solução antecipou o conceito contemporâneo de groundscape, demonstrando como o subsolo pode absorver fluxos, infraestruturas e atividades intensivas, reorganizando a cidade e qualificando o espaço público em nível do pedestre.

Outros projetos na Europa se destacam, como a Lammermarkt Parking Garage em Leiden, Holanda. Esse projeto ilustra a aplicação direta dessa lógica à escala da cidade. Implantada sob uma praça histórica, a garagem subterrânea permitiu a liberação total da superfície para usos públicos, transformando a Lammermarkt em espaço de eventos, lazer e permanência. O estacionamento com centenas de vagas distribuídas em múltiplos níveis permanece invisível na paisagem urbana, enquanto a praça acima se consolida como elemento estruturador da vida urbana local.

No Oriente Médio, o projeto Msheireb Downtown Doha, no Catar, representa uma aplicação em grande escala dessa estratégia. Considerado um dos maiores complexos de estacionamento subterrâneo do mundo, o sistema centraliza milhares de vagas sob todo o distrito, liberando as ruas para pedestres, transporte público e usos mistos. O estacionamento subterrâneo sustenta um tecido urbano compacto, climático e integrado, viabilizando edifícios residenciais, comerciais e institucionais em superfície, sem a fragmentação típica causada por estacionamentos convencionais.

No Japão, os estacionamentos subterrâneos automatizados para bicicletas, como o sistema EcoCycle, constituem uma variação altamente tecnológica do conceito. Implantados em cidades como Tóquio, esses sistemas armazenam centenas de bicicletas em cilindros subterrâneos acessados por pequenas

[5]O RER (Réseau Express Régional, ou Rede Expressa Regional) é parte do sistema de transporte público ferroviário de alta velocidade que conecta o centro de Paris aos seus subúrbios e arredores, mais precisamente a região da Île-de-France. O transporte combina características de um metrô subterrâneo no centro da cidade com trens de subúrbio de longo alcance.

estações na superfície. Além de liberar calçadas e praças, funcionam como nós de conexão entre mobilidade ativa, transporte público e centros comerciais, melhorando significativamente a paisagem urbana e incentivando modos sustentáveis de deslocamento.

No Brasil, embora o conceito de groundscape ainda não esteja plenamente consolidado como estratégia urbana sistemática, como ocorre em partes da Europa e da Ásia, existem exemplos relevantes de aproveitamento do subsolo, especialmente associados a estacionamentos urbanos, que dialogam diretamente com essa lógica de liberar o nível do solo para qualificação do espaço público.
Um dos casos mais emblemáticos é o Estacionamento da Praça Roosevelt, em São Paulo. Implantado em subsolo, o equipamento permitiu a completa requalificação da praça em superfície, que hoje abriga áreas de convivência, lazer, eventos culturais e equipamentos esportivos. Embora o projeto não tenha sido originalmente concebido sob o termo "groundscape", ele expressa claramente seus princípios ao deslocar a infraestrutura veicular para o subsolo e devolver o solo ao uso coletivo.

Ainda em São Paulo, o Estacionamento Subterrâneo do Parque Ibirapuera constitui outro exemplo relevante. Ao concentrar vagas abaixo do nível do solo, o projeto preserva a integridade paisagística do parque e reduz a pressão por estacionamentos em superfície, garantindo a continuidade dos espaços verdes e dos percursos de pedestres. A intervenção reforça a lógica de que o subsolo pode suportar funções técnicas sem comprometer o caráter público do espaço.

No Rio de Janeiro, destaca-se o estacionamento subterrâneo da Praça Mauá, implantado no contexto do projeto Porto Maravilha. Embora envolto em controvérsias quanto aos impactos sociais da requalificação, o projeto adota a estratégia de ocultar o estacionamento sob a praça, liberando a superfície para uso público, eventos culturais e circulação de pedestres, em articulação com museus e equipamentos urbanos do entorno.

Outro exemplo carioca é o estacionamento subterrâneo da Praça XV, associado à requalificação do espaço histórico e à reorganização dos fluxos no centro da cidade. O mesmo contexto se aplica ao estacionamento subterrâneo sob a Praça Mahatma Gandhi, no Rio de Janeiro. Ambos permitem liberar a superfície para uso público qualificado, integrando mobilidade, requalificação urbana e valorização do espaço histórico central. A retirada de veículos da superfície permitiu melhorar a ambiência urbana, fortalecer o uso turístico e ampliar áreas de permanência nessas praças simbólicas do Rio.

Em Curitiba, referência nacional em planejamento urbano, existem estacionamentos subterrâneos sob praças centrais, como na região da Praça Rui Barbosa, integrados à lógica de transporte coletivo e à qualificação do espaço público, ainda que de forma mais funcional do que arquitetonicamente exploratória.

Em conjunto, esses exemplos demonstram que o uso inteligente do subsolo permite transformar garagens em infraestruturas urbanas qualificadas, capazes de articular mobilidade, serviços e espaço público. Longe de serem meros depósitos de veículos, esses projetos reforçam a conectividade urbana, ampliam áreas livres na superfície e contribuem para cidades mais compactas, habitáveis e ambientalmente eficientes.

A médio e longo prazos, essa estratégia contribui para reposicionar o SCS como área central viva e acessível, alinhada a princípios contemporâneos de sustentabilidade, desenho urbano inclusivo e prioridade ao pedestre. Ao permitir que o solo seja destinado a usos coletivos e à convivência, o edifício-garagem torna-se ferramenta fundamental para transformar o SCS em um espaço mais integrado, atraente e socialmente dinâmico.

3.6.6 Paisagismo

O paisagismo pode ser compreendido como uma disciplina que trata a qualificação do espaço, especialmente o urbano e resulta da integração entre forma, função e percepção. Nesse contexto se destaca o papel da vitalidade e da apropriação coletiva do espaço, no qual a vegetação tem um papel de destaque. Segundo Macedo (1999), o paisagismo é uma prática projetual que ultrapassa a dimensão ornamental, integrando-se ao urbanismo e à arquitetura como instrumento de estruturação da paisagem urbana e da própria mediação entre natureza e cultura. Nesse contexto, a vegetação desempenha um papel essencial, atuando simultaneamente nas dimensões ambiental, estética, funcional e bioclimática, influenciando e condicionando o uso social do espaço, contribuindo de maneira efetiva para o conforto térmico, a permeabilidade do solo, a redução da poluição atmosférica e sonora, a regulação microclimática e ao suporte ecológico de espécies que configuram os ecossistemas urbanos, integrando elementos, fatores e serviços fundamentais em áreas densamente edificadas, especialmente zonas centrais.

Tratar da questão do paisagismo de Brasília requer avaliar um contexto maior e muito específico que remonta às características da cidade e também do ambiente do Cerrado. Neste contexto não é possível não se referenciar ao modelo modernista funcionalista de Le Corbusier, o qual exerceu influência decisiva na concepção da configuração da paisagem de Brasília como um todo. Neste contexto espaços livres e áreas verdes se confundem, pois não tem um conteúdo programático, apenas vegetação composta principalmente por estrato arbóreo e gramados, seguindo princípios corbusianos expressos na Carta de Atenas (1933). Lucio Costa incorporou à cidade a ideia de setorização funcional com predomínio de edificações isoladas em meio ao verde e continuidade visual entre o espaço construído e o natural. Assim, Brasília foi planejada para integrar amplos vazios e extensas áreas ajardinadas como partes estruturantes do tecido urbano, em contraste com o adensamento das cidades tradicionais. As áreas verdes assumem papel simbólico e social neste contexto, refletindo o ideal modernista de que a natureza deveria equilibrar o crescimento urbano e proporcionar qualidade de vida.

O Setor Comercial Sul constitui uma exceção notável dentro do tecido urbano do Plano Piloto, cuja lógica modernista se baseia na setorização funcional e na separação entre edifícios e espaços livres. Diferentemente dessa matriz, o SCS apresenta quadras compactas e edificações agrupadas, conformando uma morfologia mais próxima à das cidades tradicionais, com maior densidade e diversidade de usos. Entretanto, o setor mantém traços marcantes do urbanismo

rodoviarista característico de Brasília, evidenciado pela predominância de vias de múltiplas faixas e amplos bolsões de estacionamento, originalmente concebidos para atender ao intenso fluxo de veículos associado às atividades comerciais e de serviços. Essa dualidade entre a escala humana da ocupação edificada e o domínio das infraestruturas viárias definem o principal desafio contemporâneo do SCS que é reconciliar a vitalidade urbana e o uso do pedestre com a estrutura espacial herdada do planejamento modernista.

No contexto da requalificação do espaço público do Setor Comercial Sul, a vegetação urbana, em especial as árvores, assume papel fundamental na recuperação da qualidade ambiental do setor, no qual evidencia-se uma carência de sombreamento nas praças, calçadas e áreas de permanência, hoje bastante impermeabilizadas com pavimentação. A falta de sombreamento reduz a atratividade desses espaços e limita o uso público, sobretudo em um clima caracterizado por altas temperaturas e baixa umidade. O pesquisador Rubens do Amaral (2015) aborda de forma explícita a importância do aumento da biomassa vegetal na recuperação de ecossistemas urbanos. Em seu estudo sobre a provisão de serviços ecossistêmicos em áreas livres na cidade de Belo Horizonte, ele analisa a biomassa (vegetal e do solo) como indicador de qualidade ambiental e destaca que "parte dessa matéria orgânica no solo transforma-se em substâncias húmicas... estimando-se que o montante sequestre mais de quatro vezes o volume armazenado na biomassa aérea no planeta". Esse enfoque reforça a ideia de que a vegetação, por meio do acúmulo de biomassa, não apenas captura carbono como também melhora solo, regula o microclima urbano e reforça os fluxos ecológicos críticos para a resiliência das cidades.

Entende-se que o paisagismo, quando tratado sob a ótica da infraestrutura verde, transcende o papel meramente estético e assume uma função essencial na sustentabilidade e resiliência urbana. A integração planejada de áreas vegetadas como parques, jardins, arborização viária e sistemas de drenagem natural podem melhorar significativamente o desempenho ecológico das cidades, restabelecendo fluxos hidrológicos e ecológicos interrompidos pela impermeabilização do solo. Essa abordagem contribui diretamente para a mitigação de inundações, erosões e deslizamentos de encostas ao favorecer a infiltração da água da chuva, reduzir o escoamento superficial e estabilizar o solo. Assim, a infraestrutura verde atua como um sistema vivo de suporte urbano, promovendo equilíbrio ambiental, conforto térmico e qualidade de vida.

No contexto do Setor Comercial Sul, a adoção de infraestruturas verdes é essencial para mitigar os impactos das fortes chuvas que frequentemente provocam alagamentos em áreas de estacionamento e correntes intensas nas vias de circulação. Dada a alta impermeabilização do solo, recomenda-se a implementação de jardins de chuva, biovaletas e pavimentos permeáveis, que promovem a retenção, infiltração e filtragem das águas pluviais. Essas soluções baseadas na natureza permitem reduzir o escoamento superficial, restabelecer o ciclo hidrológico local e contribuir para a recarga do lençol freático. Associadas a arborização densa e canteiros drenantes, essas medidas aumentam a resiliência climática e o conforto ambiental do setor, integrando funcionalidade hidráulica, paisagismo e sustentabilidade urbana.

O quadro técnico abaixo apresentado propõe a adoção de soluções

baseadas na natureza (SbN) como diretriz fundamental para a requalificação ambiental e funcional do Setor Comercial Sul. Essas estratégias buscam transformar o atual sistema de drenagem, predominantemente impermeável e concentrador de fluxos pluviais em uma infraestrutura verde multifuncional, capaz de reter, infiltrar e tratar as águas da chuva de forma descentralizada.

A aplicação de jardins de chuva e biovaletas ao longo das vias e estacionamentos permite reduzir significativamente o volume de escoamento superficial, evitando alagamentos e erosões recorrentes no setor. A inserção de pavimentos permeáveis e áreas arborizadas aumenta a infiltração e reduz o calor superficial, criando um microclima mais confortável e saudável. Já os corredores de arborização com diversidade ecológica atuando como áreas verdes conectadas restauram a biodiversidade e reconstituem a paisagem urbana como sistema ambiental ativo.

Assim, a infraestrutura verde no SCS não é apenas uma solução técnica, mas uma estratégia integrada de resiliência urbana, que alia eficiência ecológica, conforto ambiental e valorização do espaço público.

a) Estratégias de Paisagismo

As estratégias de paisagismo aplicadas à requalificação do Setor Comercial Sul (SCS) integram o conceito de Soluções Baseadas na Natureza (SbN), buscando conciliar sustentabilidade ambiental, conforto urbano e valorização social dos espaços públicos. Essas intervenções têm como objetivo restaurar funções ecológicas em um ambiente altamente impermeabilizado, promovendo resiliência climática e melhoria da qualidade de vida. Nesse contexto, destacam-se cinco categorias complementares e sinergéticas.

Os Jardins de Chuva (JC) consistem em depressões rasas com vegetação adaptada à umidade, que captam e filtram a água das chuvas provenientes de áreas pavimentadas, retardando o escoamento superficial e favorecendo a infiltração no solo. Essa técnica reduz alagamentos, contribui para a recarga dos aquíferos e melhora a qualidade da água urbana. As Biovaletas ou valas vegetadas (BV) seguem o mesmo princípio, porém em formato linear, acompanhando vias ou calçadas. Elas funcionam como canais verdes que drenam e infiltram a água de forma controlada, podendo também servir como elementos de composição paisagística e de delimitação de percursos.

Os Pavimentos Permeáveis (PP), por sua vez, permitem a passagem da água através de juntas ou substratos porosos, diminuindo significativamente o escoamento superficial e o calor acumulado no solo. Essa solução é essencial para requalificar áreas de estacionamento e calçadas, conciliando acessibilidade e sustentabilidade, vale ressaltar que as reformas urbanas implementadas nas reformas das quadras do SCS já implementaram grande quantidade de áreas com blocos intertravados de concreto, aumentando a permeabilidade do e água no solo local.

A Arborização Urbana e Sombreadora (AU) desempenha papel fundamental no conforto térmico, na redução das ilhas de calor e na ampliação da biomassa vegetal. Espécies nativas e de copa densa devem ser priorizadas, assegurando sombreamento efetivo, suporte ecológico à fauna e integração

visual com a paisagem construída. Associado a isso há a questão do aumento da biomassa, fator primordial para o aumento do sequestro de carbono em área urbana.

Por fim, a Jardinagem Ecológica e Social (JES), associada à ação comunitária e hortas urbanas, representa o componente de maior engajamento social do sistema. Essa categoria incentiva a participação dos usuários na gestão e manutenção dos espaços verdes, fortalecendo vínculos comunitários e promovendo educação ambiental. Hortas, jardins sensoriais e viveiros colaborativos transformam áreas ociosas em territórios produtivos e de convivência.

Quadro 9 – Diretrizes de Infraestrutura Verde no SCS.

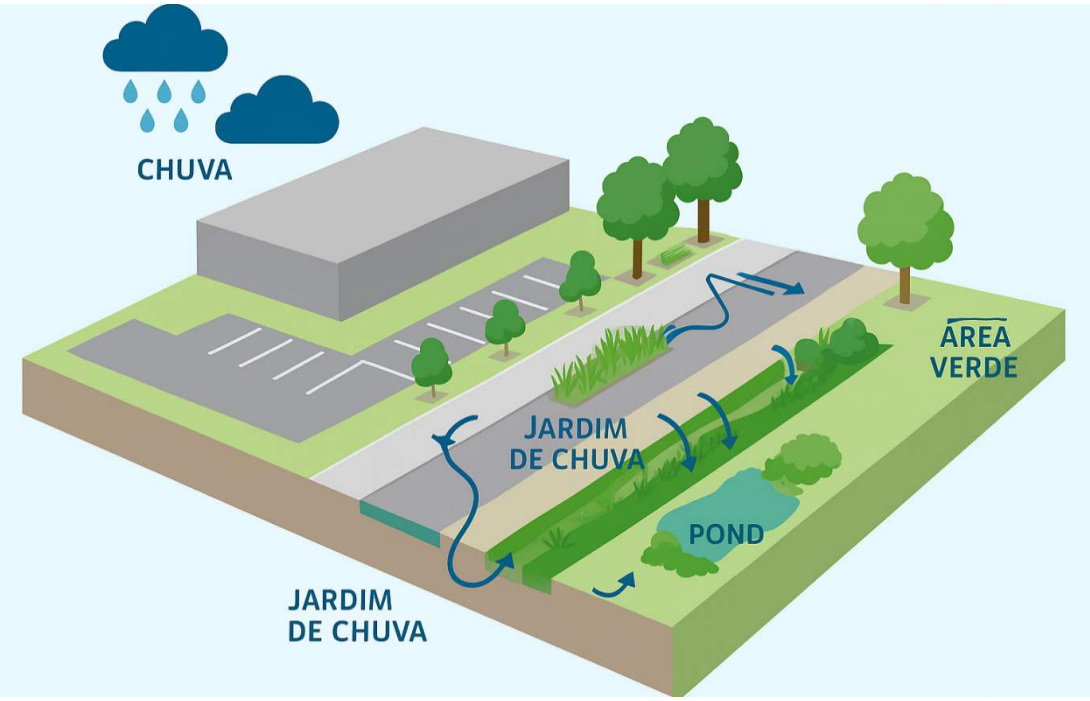
Categoria	Solução Baseada na Natureza	Objetivo Principal	Aplicação no SCS	Benefícios Esperados
Gestão de águas pluviais/ Drenagem urbana sustentável/	Jardins de chuva (JC)	Captar e infiltrar águas de enxurrada provenientes das calçadas e estacionamentos.	Instalação em áreas de recuo, canteiros e praças.	Redução de alagamentos e filtragem de poluentes urbanos.
	Biovaletas-valas vegetadas (BV)	Retardar e direcionar o escoamento superficial, favorecendo a infiltração.	Ao longo das vias marginais e entre estacionamentos.	Mitigação de erosão e sobrecarga no sistema de drenagem.
	Pavimentos permeáveis (PP)	Permitir infiltração direta da água no solo.	Substituição parcial de áreas pavimentadas nos estacionamentos e passeios.	Aumento da recarga do lençol freático e redução de ilhas de calor.
Permeabilidade e recarga hídrica	Arborização urbana e sombreamento (AU)	Reduzir temperatura superficial e ampliar o conforto térmico.	Priorização nas calçadas, praças e áreas de convivência.	Redução da temperatura média local e melhoria da qualidade do ar.
	Jardinagem ecológico e social/ ação comunitária e hortas urbanas (JES)	Incentivar participação cidadã e sensibilização ambiental.	Implantação em espaços residuais ou sob pilotis desativados.	Valorização comunitária e apropriação social dos espaços públicos.

Fonte: Autores.

Integradas, essas estratégias formam uma infraestrutura verde multifuncional capaz de regenerar processos ecológicos, mitigar impactos climáticos, aumentar a biodiversidade e transformar o SCS em um modelo de paisagem urbana resiliente, adaptada e inclusiva, alinhada às diretrizes contemporâneas de cidades sustentáveis e inteligentes.

A Figura 42 define o entendimento e configuração das soluções propostas.

Figura 42– Soluções de infraestrutura verde.



Fonte: Autores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Setor Comercial Sul constitui uma das áreas mais emblemáticas do Plano Piloto de Brasília, resultado direto da concepção urbanística de Lucio Costa. Inserido na escala gregária, o setor desempenhou durante décadas um papel central na vida cotidiana da capital, reunindo comércio, serviços e convivência urbana em um mesmo espaço. Contudo, as transformações nos padrões de consumo e a emergência de novas centralidades urbanas, associadas à expansão do modelo comercial dos shopping centers, de centros empresariais e hospitalares, deslocaram as atividades tradicionais do setor para outras regiões da cidade e do próprio DF, principalmente em virtude do novo modelo que oferece mais conforto e segurança aos usuários.

Apesar das mudanças, o SCS resiste mantendo seu caráter de centro comercial popular, porém com pouca vitalidade, pois para essa parcela da população também surgiram novas opções como a feira dos Importados no Setor de Industria e Abastecimento - SIA e outras opções espalhadas pelas Regiões Administrativas.

Entende-se também que houve uma contribuição significativa no processo de esvaziamento do SCS, por razão da mudança do padrão de consumo, advindo da internet e das plataformas digitais que alteraram profundamente o comportamento do consumidor e a dinâmica das atividades econômicas locais. Como consequência, o SCS gradualmente perdeu relevância na estrutura produtiva e social do Distrito Federal, tornando-se um território de contrastes que revela vestígios de sua importância histórica e da realidade do seu esvaziamento contemporâneo.

Atualmente, o quadro urbano do SCS é marcado pela percepção generalizada de insegurança e subutilização dos espaços edificados e livres. A combinação de fatores sociais, econômicos e tecnológicos contribuiu para a redução do fluxo de pessoas e para o fechamento de muitos estabelecimentos, fenômeno agravado após a pandemia de COVID-19, quando as restrições sanitárias e o trabalho remoto aceleraram o processo de desocupação. Esse contexto resultou na desvalorização imobiliária e simbólica do setor, que hoje apresenta um cenário de desvalorização urbana evidente, mas também de potencial latente. Apesar das dificuldades, o SCS ainda abriga atividades remanescentes que se destacam, especialmente ligadas à produção cultural, ao lazer e a serviços de pequeno porte que indicam uma vocação emergente para um novo ciclo urbano, semelhante ao observado em outras centralidades requalificadas no Brasil e no exterior.

Neste contexto, fica claro que qualquer proposta de requalificação urbana para o SCS depende de uma estrutura de governança sólida, capaz de articular os diversos atores envolvidos, principalmente o poder público, proprietários, comerciantes, associações civis, entidades culturais e instituições acadêmicas. Essa governança deve promover a convergência de interesses e esforços em torno de uma visão compartilhada para o futuro do setor. Nesse sentido, é imprescindível a presença de um ator líder, público ou consorciado, que assume a condução estratégica do processo, conferindo direção, legitimidade e ritmo às ações. O êxito

da requalificação dependerá da capacidade de unir visões e recursos em torno de um projeto urbano inclusivo, realista e sustentável.

Cabe ainda ressaltar que os projetos conduzidos pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (SEDUH) no Setor Comercial Sul representam uma base sólida ao conjunto de ações voltadas à requalificação dos espaços públicos do Setor, no qual se busca a valorização da escala gregária e à retomada da vitalidade urbana na área central de Brasília. Os projetos finalizados ou em fase de finalização englobam intervenções em áreas estratégicas, como a reforma da Praça do Povo, a revitalização das quadras 1, 2 e 6, além da implantação de mobiliário urbano, paisagismo e acessibilidade universal no setor, cujo objetivo principal é melhorar as condições do pedestre e a convivência social no cotidiano do setor.

Essas ações e seus objetivos foram assumidos como estruturadores da proposta de consolidação do polo tecnológico e de economia criativa no SCS. Assim, o objeto desta pesquisa surge como vetor estratégico para integrar e potencializar iniciativas latentes e fomentar um processo de requalificação funcional. O conjunto de ações da SEDUH e o projeto de requalificação convergem para transformar o SCS em um território vivo, multifuncional e socialmente inclusivo.

O zoneamento proposto visa oferecer um novo impulso de vitalidade ao SCS, por meio do incentivo a atividades de tecnologia e economia criativa, capazes de consolidar uma identidade contemporânea. Essa abordagem alinha-se às tendências internacionais de regeneração urbana em áreas centrais, que buscam reconverter espaços obsoletos em polos de inovação, cultura e convivência. O projeto de zoneamento tem como base as definições do PPCUB (Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília) e os dados levantados em documentos, relatórios e estudos técnicos sobre o setor, integrando as análises urbanas, arquitetônicas e socioeconômicas realizadas no âmbito desta pesquisa. A proposta contempla dois grandes eixos de intervenção. O primeiro abrange os espaços públicos, incluindo praças, calçadas e áreas semipúblicas das galerias comerciais, bem como os sistemas de infraestrutura urbana, iluminação e drenagem. As diretrizes buscam reconfigurar esses espaços como áreas de convivência ativa, acessíveis e seguras, priorizando o pedestre e a mobilidade sustentável. O segundo eixo envolve as edificações privadas, que representam a maior parte das propriedades do setor. Nesses casos, o foco recai sobre a promoção de reformas, retrofits e readequações de uso, respeitando as normativas vigentes e o patrimônio arquitetônico tombado. Por se tratar de uma área sob proteção do GDF, IPHAN e pela UNESCO, consideramos que as intervenções devem preservar os gabaritos e silhuetas urbanas originais, mantendo a integridade do plano de Lucio Costa.

Embora o SCS não represente uma grande parcela territorial dentro da cidade, sua requalificação pode ter impacto simbólico e estratégico relevante, funcionando como um laboratório urbano para novas políticas de regeneração de áreas centrais. É importante, contudo, reconhecer que alterações significativas nas edificações, como mudanças de uso, aumento de demanda energética e obras de retrofit devem observar rigorosamente as normas edilícias e urbanísticas do Distrito Federal, incluindo exigências de segurança contra incêndio, acessibilidade

e estacionamento. Tais adequações podem elevar os custos das intervenções, tornando inviáveis projetos puramente especulativos. Em alguns casos, é possível que novas incorporações considerem a demolição e substituição de edifícios antigos, desde que respeitados os parâmetros de proteção e o conceito urbanístico original.

A análise das tendências de uso indica que as atividades de lazer, cultura e gastronomia representam o eixo mais promissor para o SCS, articulando-se naturalmente com a economia criativa e com o perfil de público do Plano Piloto. A consolidação de bares, galerias, cafés, feiras e espaços de eventos pode transformar o setor em um novo ponto de encontro urbano, devolvendo-lhe a vitalidade perdida e reforçando seu caráter gregário. Essa vocação cultural pode coexistir com o fortalecimento de empresas de base tecnológica, coworkings e hubs criativos, diversificando a economia local e estimulando a ocupação contínua dos espaços.

A implementação de um projeto piloto é etapa fundamental para inaugurar o processo de requalificação urbana do Setor Comercial Sul, servindo como catalisador das transformações pretendidas e como modelo para ações futuras. A proposta de intervir de forma estratégica em duas quadras, a quadra 3 e a quadra 5, parte de uma leitura profunda do território e de suas dinâmicas econômicas, sociais e espaciais. A Quadra 3 foi selecionada para sediar um hub de tecnologia e inovação, por concentrar edificações compatíveis com atividades de base tecnológica e dispor de imóveis subocupados ou disponíveis para retrofit, além de estar próxima de eixos de mobilidade e instituições de ensino e pesquisa. Essa condição favorece a instalação de startups, laboratórios, espaços de coworking e empresas de desenvolvimento digital, capazes de atrair jovens empreendedores e consolidar o SCS como polo de economia criativa e tecnológica do Plano Piloto. A Quadra 5, por sua vez, apresenta vocação natural para abrigar um complexo de lazer, cultura e gastronomia, aproveitando a presença de atividades remanescentes do setor cultural e de estabelecimentos de alimentação que resistiram à crise urbana. A proposta é potencializar essas iniciativas, promovendo a requalificação dos espaços públicos e a ocupação ativa das galerias e calçadas, transformando o local em uma nova centralidade de convivência, similar a experiências de sucesso observadas em áreas como a região da Vila Madalena (São Paulo) ou a região da Lapa (Rio de Janeiro), seguindo ainda a experiência do Polo Tecnológico do Recife antigo, estes contextos demonstram o poder da resiliência urbana e demonstram a potencialidade do SCS.

A escolha dessas duas quadras não é aleatória, consideramos que elas reúnem condições físicas, econômicas e simbólicas que as tornam aptas a receber investimentos públicos e privados com impacto direto sobre a percepção urbana. Além disso, essa intervenção se integra à concepção de um projeto de corredor de atividades 24 horas, projeto já conhecido do Governo do Distrito Federal e apoiado por diversas entidades e atores locais e que visa reintroduzir o dinamismo e a vitalidade urbana na região central. Assim, o projeto piloto das quadras 3 e 5 assume papel estratégico como laboratório de requalificação, capaz de demonstrar resultados concretos, mobilizar investidores, testar diretrizes urbanísticas e arquitetônicas e inspirar a expansão gradual das intervenções para o conjunto do Setor Comercial Sul como um todo.

Adicionalmente as intervenções propostas para os espaços livres das Quadras 1 e 6 complementam o Projeto da Rua 24 horas e assumem papel estratégico na requalificação simbólica e imagética do Setor Comercial Sul, consolidando novos marcos urbanos para o setor. A renovação da Praça Marielle Franco, integrada à estação de metrô, reforça sua vocação como espaço de feiras, eventos e convivência coletiva, promovendo vitalidade social e cultural. De forma complementar, a proposta para a Quadra 6 junto à W3, com fontes interativas, painéis de LED e tratamento paisagístico qualificado, busca ampliar a legibilidade urbana e fortalecer a identidade contemporânea do SCS como território de inovação, cultura e centralidade urbana.

Já a questão da introdução do uso residencial permanente, suscita algumas ponderações e reflexões já apontadas pelo IPHAN, que por sua vez, salienta que é necessário ter cautela, pois embora o mercado imobiliário enxergue potencial nessa diretriz, a realidade aponta que há limitações estruturais e conceituais a serem consideradas. O primeiro ponto consiste em o SCS ser uma porção reduzida do Plano Piloto e sua conversão total ou parcial para uso habitacional resultaria em uma oferta limitada de moradias, se considerarmos a manutenção do gabarito atual. O segundo ponto é que as edificações existentes não se encontram aptas a serem transformadas facilmente, necessitando de reformas e requalificações profundas para o uso residencial. Embora haja muitas edificações subocupadas, o que não significa abandonadas pelos proprietários, seria necessário grandes intervenções para a implementação das mudanças, a menos que seja entendido que a região deve ser alvo de uma política pública para tal, inclusive envolvendo desapropriações com interesse social e urbanístico.

Vale ressaltar que em outras metrópoles, como nos centros de São Paulo e Rio de Janeiro, os projetos de retrofit residencial geralmente envolvem grandes volumes de imóveis e padrões de ocupação verticalizados, e que de fato são em sua maioria desvinculados da lógica de uso social, o que contrasta com a visão original de uma intenção de promover uma política de habitação de interesse social reocupando a zona central. O terceiro ponto diz respeito a realidade de Brasília e o projeto tombado de Lucio Costa, no qual há a questão de potencializar as atividades ao nível do térreo para garantir um uso compatível com a escala gregária e o equilíbrio entre funções urbanas na zona central, questão que suscita preocupações dado o modelo de negócios implementados nos empreendimentos imobiliários vistos nas metrópoles paulistana e carioca.

Uma alternativa viável, porém, é o uso residencial temporário, compatível com a dinâmica do setor. A adaptação de edifícios para flats, kitnets e hospedagens de curta duração poderia atrair nômades digitais, profissionais de passagem, familiares de pacientes dos hospitais próximos e turistas de negócios, ampliando o tempo de permanência e garantindo movimento urbano nos três turnos. Essa solução preserva a natureza comercial e cultural do setor, ao mesmo tempo em que reforça sua vitalidade social e econômica.

Por fim, destaca-se que o SCS é uma área privilegiada, com infraestrutura consolidada e potencial técnico para iniciar um processo consistente de renovação urbana. O desafio central reside na mobilização de lideranças e na criação de um projeto coletivo que una poder público, iniciativa privada e sociedade civil em torno de um mesmo propósito. A requalificação proposta busca fortalecer

ainda mais o espaço público como lócus privilegiado da vida urbana, garantindo acessibilidade universal em pontos onde a reforma já implantada não alcançou, dando maior fluidez nos percursos de pedestres, conforto ambiental e valorização da paisagem. Ao promover intervenções pontuais, factíveis e integradas, o projeto pretende restaurar a imagem do SCS como um espaço multifuncional, vibrante e inclusivo que pode ser entendido como um território de encontro entre passado e futuro, tradição e inovação, reafirmando seu papel essencial na estrutura urbana e simbólica de Brasília.

REFERÊNCIAS

ALEXANDER, Christopher. The city is not a tree. Architectural Forum, v. 122, n. 1, p. 58–62, 1965.

AMARAL, Rubens; PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga; MUZZI, Maria Rita Scotti. O sequestro de carbono em trechos da floresta urbana de Belo Horizonte: por um sistema de espaços livres mais eficiente no provimento de serviços ecossistêmicos urbanos. Paisagem e Ambiente, [S. l.], v. 39, p. 163–179, 2015. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i39p163-179.

ANDERSON, Stanford (org.). Calles: problemas de estructura y diseño. Barcelona: Gustavo Gili, 1986.

ANDERSON, Stanford (org.). On streets. New York: MIT Press, 1981.

ANDERSON, Stanford. A ficção da função. In: SEMINÁRIO SOBRE DESENHO URBANO NO BRASIL (SEDUR), 4., 1995, Brasília. Anais... Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, 1995.

APPLEYARD, Donald. Livable streets. Berkeley: University of California Press, 1981.
BÓGUS, Lucia Maria Machado; SOUSA, António Miguel Lopes de. Habitação em centros históricos: um desafio à integração das políticas públicas. Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 18, n. 37, p. 845–861, out. 2016. Disponível em: https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/2236-9996.2016-3711 . Acesso em: 4 nov. 2025.

BONDUKI, Nabil. Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos. Brasília, DF: IPHAN; Programa Monumenta, 2010. (Arquitetura, 3).

BONDUKI, Nabil. Origens da habitação social no Brasil. São Paulo: Estação Liberdade, 2014.

CARDOSO, Adauto Lúcio; ARAGÃO, Thêmis Amorim. Habitação de interesse social no centro do Rio de Janeiro: limites e possibilidades. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 61–79, 2013.

CARMONA, Matthew. Controling urban design (I): a possible renaissance? Journal of Urban Design, London, v. 1, n. 1, 1996.

CARMONA, Matthew; HEATH, Tim; OC, Taner; TIESDELL, Steve. Public places, urban spaces: the dimensions of urban design. New York: Routledge Architectural Press, 2010.

CERDÁ, Ildefonso. Teoria general de la urbanización. v. 1–3. Barcelona, 1857.
FORTUNA, Carlos. URBANIDADES COMPLEXAS: considerações sobre o envelhecimento das cidades. SciELO – Scientific Electronic Library Online, São Paulo, 2022. Disponível em https://www.scielo.br/j/ccrh/a/B6zBG8PMFwdkmmn9bw7s9Wm/abstract/?lang=pt Acesso em: 4 nov. 2025.
GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GOMES, Viridiana. Método de avaliação da rua. Brasília: Universidade de Brasília, 2015.

HOLANDA, Frederico B. O Espaço de Excessão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
MACEDO, Sílvio Soares. Paisagem, lugar e ambiente: textos de arquitetura paisagística. São Paulo: Annablume, 1999.

PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga; GIMMLER NETTO, Maria Manoela. Fundamentos de morfologia urbana. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos (org.). As metrópoles e a questão social brasileira. Rio de Janeiro: Revan; FASE, 2017.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves Dos (Orgs). As metrópoles e a questão social brasileira. Observatório de Metrópoles, Rio de Janeiro: Renavan/Fase, 2007.

SOUTHWORTH, Michael. Designing the walkable city. Journal of Urban Planning and Development, v. 131, n. 4, p. 246–257, 2005.

SPECK, Jeff. Walkable city: how downtown can save America, one step at a time. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2012.

UNIVERSIDADE CATÓLICA. Relatório estudo diagnóstico – primeira etapa – Polo Criativo e Tecnológico do Setor Comercial Sul. [S. l.]: Universidade Católica, 2025.

Estudo e Desenvolvimento de Modelo Urbanístico Digital e Físico - Produto 3

APRESENTAÇÃO

Este RELATÓRIO faz parte da Chamada Pública Nº 01/2024 - Projeto: Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul- SCS que é vinculada ao Edital Nº 01/2024 - Programa Desafio DF, Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal - FAPDF (Processo: Nº 00193-00001969/2024-27).

O projeto de pesquisa tem como objetivo geral "realizar um estudo-diagnóstico abrangente do Sistema Local de Inovação de Brasília, com foco no Setor Comercial Sul (SCS), para identificar a maturidade do ecossistema, desafios, potencialidades e as condições necessárias para fomentar a prática empreendedora, a geração de novos empreendimentos de base tecnológica, a inovação e a revitalização econômica da região, subsidiando a elaboração da estratégia de desenvolvimento do Polo Tecnológico Criativo do SCS".

O projeto de pesquisa proposto é desenvolvido no âmbito de uma parceria técnico-científica entre a Universidade Católica de Brasília – UCB e o Parque de Inovação de Sustentabilidade do Ambiente Construído da Universidade de Brasília (CIP-PISAC/UnB)

O CIP-PISAC[1] é responsável pelos produtos que serão desenvolvidos para atender a Etapa 3 da Chamada Pública nº 01/2024 - Projeto: Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul – SCS.

O objetivo desta etapa é a realização de um estudo e o desenvolvimento de um modelo urbanístico digital e físico para o SCS, a ser desenvolvido a partir dos resultados das etapas anteriores elaboradas pela parceria UCB e UnB. Entre os relatórios se destacam os levantamentos feitos no SCS, abarcando o espaço urbano existente, considerando os aspectos arquitetônicos, urbanísticos, construtivos, infraestrutura e paisagismo.

---

[1] O Parque de Inovação e Sustentabilidade do Ambiente Construído - PISAC é um projeto da Universidade de Brasília, resultado de uma parceria entre agentes públicos e privados do Brasil e do Reino Unido, envolvendo o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI); a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC); o Building Research Establishment (BRE); a Universidade de Brasília (UnB). O PISAC é um Centro Integrado de Pesquisa - CIP da UnB, vinculado a Faculdade de Tecnologia - FT, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU e a Faculdade de Ciências e Tecnologias em Engenharia - FCTE. O PISAC/UnB é um laboratório vivo voltado para atender às demandas de melhoria de processos e produtos na concepção, planejamento, gestão, construção e operação do ambiente construído. Diante da reconhecida expertise em suas áreas de conhecimento; da sua atuação como facilitador para a comunicação e formação de parceria entre detentores de interesse, implementando projetos colaborativos que atendam a demandas de P&D e de capacitação no planejamento, construção e operação do ambiente construído; e da sua atuação como foro para discussões de CT&I, mecanismos de regulação e estruturação de políticas públicas para o setor.

Atualmente, os focos de atuação do PISAC são a cadeia produtiva da indústria da construção, o ambiente construído e os espaços territorial, orbital e artificial. O PISAC tem como missão ser um centro transformador do ambiente construído (processos e produtos), possibilitando o desenvolvimento, a realização de testes e a disseminação de inovações tecnológicas em todo o seu ciclo de vida, incluindo planejamento, gestão, construção e operação. A visão para o PISAC é ser referência no desenvolvimento do futuro sustentável e resiliente do ambiente construído no Brasil, por meio da inovação e de padrões de sustentabilidade.

Como processo geral de desenvolvimento da pesquisa, adotou-se a metodologia "Design Science" que foi aplicada para o desenvolvimento do projeto, cuja natureza aplicada oferece um instrumento de formulação, experimentação e validação de soluções urbanas em contextos dinâmicos e multifacetados. Neste contexto de pesquisa, Hevner, A. R., March, S. T., Park, J., & Ram, S. (2004) estruturam alguns conceitos da Design Science, entre eles a "abordagem científica voltada à criação e avaliação de artefatos". O fundamento da Design Science é a ideia de que o conhecimento pode ser produzido por meio da ação projetual, isto é, pelo próprio processo de concepção, modelagem e implementação de soluções no mundo real. A Design Science propõe uma epistemologia voltada à intervenção orientada por objetivos, focada na resolução de problemas concretos por meio da criação de artefatos, produtos, processos, modelos, sistemas ou políticas.

O processo de planejamento urbano feito nesta pesquisa para o Setor Comercial Sul se iniciou por meio de um levantamento digital desenvolvido com escaneamento digital em nuvem de pontos, conforme metodologia descrita em relatório próprio. Tal levantamento fundamentou o diagnóstico da área e permitiu a construção da uma base digital para o trabalho. O processo está de acordo com o método de desenvolvimento dos produtos em base digital conforme a metodologia Building Information Modeling - BIM.

O "Estudo e desenvolvimento de modelo arquitetônico digital e físico para o SCS" é parte da 3ª ETAPA da pesquisa. Este estudo específico da 3ª ETAPA está dividido em 3 produtos que demonstram o amadurecimento do tema, incluindo:

A. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 1: CARACTERIZAÇÃO DA DEMANDA;
B. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 2: ANÁLISE E DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO;
C. RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 3: CENÁRIOS POSSÍVEIS: CADERNO DE PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO.

O PISAC hoje é reconhecido pela esfera pública, pela cadeia produtiva da indústria da construção e pela academia como um centro que trabalha em prol da absorção e difusão da inovação tecnológica em toda a cadeia produtiva da indústria da construção. Entre os empreendimentos do PISAC citam-se: Praça de Protótipos, que tem como objetivo criar um espaço de experimentação e testes de metodologias, tecnologias, processos e materiais, possibilitando a avaliação de seu desempenho em condições reais de uso; Universidade BIM (UnB-BIM); Núcleo de Estudo e Pesquisa de Edificações Especiais - Penal, Escolar, de Saúde (NUESP); Centro de Excelência de Comunidades Integradas Sustentáveis (CeCis). A equipe do PISAC integra diferentes Faculdades e Departamentos da UnB, além de outras Universidades e Institutos de Pesquisa parceiros.

A presente proposta de requalificação urbanística do Setor Comercial Sul (SCS), está inserida no contexto de atuação do PISAC e corrobora com o papel deste CIP para contribuir com a melhoria urbana de Brasília. Neste contexto, pretende-se que o projeto possa contribuir na requalificação do Setor Comercial Sul, área singular no contexto de Brasília, cuja concepção modernista é reconhecida como patrimônio da humanidade. Neste sentido, requer uma abordagem sensível e propositiva, capaz de equilibrar os valores históricos e simbólicos com as exigências contemporâneas de uso, ocupação e vivência urbana.

O presente documento corresponde ao RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 3: CENÁRIOS POSSÍVEIS: CADERNO DE PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO, cujo objetivo consiste no desenvolvimento e na apresentação de propostas espaciais estruturadas segundo uma perspectiva temporal de curto, médio e longo prazo. Essas propostas configuram-se como estratégias de planejamento urbano que atuam de forma integrada e sinérgica, inseridas em um processo contínuo de diálogo com a sociedade, bem como na implementação de projetos articulados de requalificação urbana.

Ressalta-se que o escopo da requalificação urbana contempla tanto o espaço público, compreendido pelos espaços livres de edificação, quanto a requalificação edilícia das quadras, por meio de alterações de uso já previstas no âmbito do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília - PPCUB. Nesse sentido, o conjunto das intervenções propostas abrange ações de retrofit das edificações, associadas à sua adequação às normas edilícias vigentes, em conformidade com os parâmetros urbanísticos e regulatórios aplicáveis.

O RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 3 está dividido em 4 partes:

a) PROJETOS PRIORITÁRIOS (CURTO PRAZO)
b) PROJETOS ESTRATÉGICOS (MÉDIO PRAZO)
c) PROJETOS COMPLEXOS (LONGO PRAZO)
d) REQUALIFICAÇÃO EDILÍCIA DAS QUADRAS

No âmbito do projeto de pesquisa voltado à requalificação do Setor Comercial Sul (SCS), os projetos urbanos propostos devem ser compreendidos não como intervenções pontuais e isoladas, mas como componentes de um processo contínuo, incremental e adaptativo de transformação urbana. Trata-se de um conjunto articulado de ações espaciais, programáticas e normativas que incidem sobre uma área atualmente caracterizada pela subutilização de seu potencial construtivo, esvaziamento funcional e progressiva desvalorização socioeconômica.

Nesse sentido, os projetos configuram-se como dispositivos estratégicos de indução de dinâmicas urbanas, capazes de reverter processos de degradação por meio da reativação de usos, da diversificação funcional e da requalificação dos espaços públicos e edificados, incluindo medidas de acessibilidade e de qualificação paisagística. A sua concepção está fundamentada na lógica de fases sucessivas (curto, médio e longo prazo), permitindo não apenas a implementação gradual das intervenções, mas também o monitoramento, a avaliação e o ajuste contínuo das estratégias adotadas, em consonância com as transformações do contexto urbano e as demandas emergentes da sociedade.

Os projetos urbanos, assim entendidos, incorporam uma abordagem integrada que articula: (i) a reestruturação do espaço público, com ênfase na qualificação dos espaços livres de edificação, acessibilidade, conforto ambiental e promoção da vida urbana; (ii) a requalificação edilícia, por meio de estratégias como retrofit, mudança de uso e adequação normativa, visando à ocupação mais eficiente e à valorização do patrimônio construído; e (iii) a ativação econômica e social, com destaque para a indução de atividades vinculadas à economia criativa, a produção tecnológica, assumindo a inovação e a sustentabilidade como pressupostos do projeto.

Adicionalmente, tais projetos devem ser entendidos como plataformas abertas de experimentação urbana, especialmente no contexto de um ambiente de pesquisa e inovação como o proposto, permitindo a testagem de soluções, tecnologias e modelos de gestão em escala real. Essa característica reforça o caráter dinâmico e processual da requalificação, na medida em que os projetos deixam de ser produtos finais estáticos e passam a constituir-se como instrumentos evolutivos de transformação. Vale ressaltar que paralelamente à implementação do projeto é necessário a construção de uma governança colaborativa, baseada na participação social e na articulação interinstitucional.

Por fim, destaca-se que a efetividade desses projetos depende da sua inserção em um arcabouço mais amplo de planejamento e regulação urbana a ser construído, garantindo coerência com as diretrizes estabelecidas, segurança jurídica para os agentes envolvidos e a capacidade de atração de investimentos. Dessa forma, os projetos urbanos no SCS assumem papel central como vetores estruturantes de uma estratégia de requalificação que visa não apenas a recuperação física da área, mas, sobretudo, a sua reintegração ativa à dinâmica urbana, econômica e social da cidade.

Objetivo Geral do Projeto

O objetivo geral do projeto reside na restauração da função social do território do SCS, entendida como o direito coletivo de usufruir de um espaço urbano acessível, inclusivo, produtivo e culturalmente significativo. Para tanto, a requalificação deve transcender ações meramente formais ou estéticas, propondo transformações estruturais no modo como o espaço público é apropriado, mantido e compartilhado. A centralidade do SCS deve ser resgatada como um polo de circulação e comércio, além de um lugar de permanência, encontro e identidade, inclusive com permanência de usuários, por meio de residência no local.

Nesse sentido, esta pesquisa assume que a proposta deve ter caráter inovador e sustentável, incorporando tecnologias de comunicação visual, tecnologias de iluminação inteligente, sinalização e sistemas digitais de informação urbana e outros atributos compatíveis com o conceito de cidades inteligentes, contribuindo para a dinamização dos espaços públicos e o fortalecimento de novos usos compatíveis com os modos de vida do século XXI. Essa camada tecnológica deve ser integrada à paisagem urbana tombada, respeitando os princípios estabelecidos pelo Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) e pelas diretrizes da UNESCO.

Para essa requalificação do Setor Comercial Sul (SCS), em especial das Quadras 1 a 6, se faz necessário a criação de uma estrutura de governança sólida, inclusiva e permanente, capaz de articular os diversos agentes envolvidos na recuperação e na gestão da área. Tal estrutura deve ser entendida como um processo de construção da "governança local", como um instrumento essencial para garantir a continuidade das ações de reabilitação, a coordenação das intervenções urbanas e a preservação dos valores históricos, sociais e simbólicos que definem o SCS, enquanto espaço tombado e integrante da concepção urbana de Brasília.

A proposta de governança também deve ser abrangente e envolver representantes do IPHAN, órgão Federal responsável pelo acompanhamento do tombamento da área, visando a manutenção das características fundamentais de Brasília, do Governo do Distrito Federal (GDF), em especial as secretarias responsáveis pelo planejamento urbano, desenvolvimento econômico, cultura, segurança pública e assistência social, articulados com a sociedade civil organizada, os proprietários dos imóveis e as organizações não governamentais que atuam na área com foco em inclusão social, cultura e geração de renda.

É fundamental também, assegurar a participação ativa das associações de comerciantes, dos representantes do Sistema S (como SEBRAE, SENAC e SESC) presentes e atuantes no SCS, de instituições de ensino e pesquisa com experiência em urbanismo, arquitetura, economia criativa e políticas sociais, além dos conselhos e entidades de classe que representam arquitetos, urbanistas e engenheiros. Essa rede de atores deve operar de forma integrada, constituindo a base para uma gestão compartilhada e pactuada do território.

Considera-se que a consolidação dessa governança depende da integração como base do processo, seguindo princípios de planejamento participativo com transparência decisória e corresponsabilidade institucional, possibilitando a construção progressiva de consensos sobre prioridades de investimento, parâmetros de intervenção, além dos próprios modelos de ocupação do espaço.

Entende-se que o objetivo maior é permitir a recuperação funcional e simbólica do Setor Comercial Sul como espaço de convivência, encontro e diversidade, reafirmando a escala gregária idealizada por Lúcio Costa. Vale ressaltar que essa escala foi concebida como o nível mais humano e coletivo da vida urbana da nova capital. Esse papel deve ser fortalecido por meio de políticas que incentivem o uso cotidiano pela população, reativando a econômica local e proporcionando a reocupação do espaço público como lugar de permanência e interação.

Entretanto, vale ressaltar que o processo de revitalização deve ser conduzido com critérios de equidade social e salvaguarda da diversidade socioeconômica, de modo a evitar processos de gentrificação que possam deslocar atores presentes, sejam os comerciantes ou proprietários, ou os usuários tradicionais do setor.

Neste relatório, as propostas são apresentadas por meio de um conjunto articulado de recursos visuais, incluindo perspectivas, imagens, plantas, cortes e esquemas, com o objetivo de explicitar, de forma clara e integrada, as soluções concebidas a partir das análises precedentes e das estratégias de intervenção adotadas. Tais representações cumprem papel fundamental na comunicação técnica das diretrizes projetuais, permitindo a compreensão espacial, funcional e morfológica das transformações propostas. Ademais, destaca-se que as propostas constantes deste caderno foram desenvolvidas com base em levantamentos digitais estruturados em plataforma BIM (Building Information Modeling), o que assegura maior precisão, consistência e interoperabilidade das informações, bem como viabiliza o desdobramento posterior das soluções em nível de estudo preliminar e sua evolução para projetos executivos.

Portanto, a proposta de requalificação do SCS não deve ser compreendida como uma intervenção urbanística tradicional, mas como um processo vivo de construção da cidade que articula inovação tecnológica, justiça espacial, preservação da memória e estímulo à economia urbana. O desafio está em propor cenários urbanos futuros de curto, médio e longo prazo que respeitem o passado, atendam às urgências do presente e antecipem demandas emergentes, transformando o SCS em um território-referência de reativação urbana no centro de Brasília.

INTRODUÇÃO

O projeto de pesquisa tem como objetivo geral "realizar um estudo-diagnóstico abrangente do Sistema Local de Inovação de Brasília, com foco no Setor Comercial Sul (SCS), para identificar a maturidade do ecossistema, desafios, potencialidades e as condições necessárias para fomentar a prática empreendedora, a geração de novos empreendimentos de base tecnológica, a inovação e a revitalização econômica da região, subsidiando a elaboração da estratégia de desenvolvimento do Polo Tecnológico Criativo do SCS".

Localizado no centro de Brasília, o Setor Comercial Sul (SCS) é um espaço emblemático da capital federal. Idealizado como um dos pilares do plano urbanístico de Lúcio Costa, o SCS foi concebido para abrigar atividades comerciais e financeiras, consolidando-se, durante décadas, como um importante centro de negócios, serviços e convivência urbana. A singularidade de Brasília como cidade modernista, evidencia-se na forma como seus espaços urbanos foram estruturados para atender à vida cotidiana predominantemente organizada em setores funcionais, articulados por canais de circulação hierarquizados, nos quais as vias veiculares assumem papel central. Essa lógica espacial resultou na fragmentação do tecido urbano contínuo característico das cidades tradicionais, enfraquecendo a vitalidade das ruas e reduzindo o espaço público, em grande medida, a um mero suporte de circulação. No contexto contemporâneo, entretanto, impõe-se a necessidade de reverter esse quadro, por meio da promoção de sistemas de mobilidade coletiva e pública mais equitativos, capazes de reequilibrar o uso do espaço urbano, assegurando maior protagonismo a pedestres e ciclistas. Nesse sentido, torna-se fundamental avançar na criação de áreas qualificadas de permanência e estar, ao mesmo tempo em que se relega o automóvel e as áreas de estacionamento a um papel secundário e complementar, em consonância com os princípios de um urbanismo mais inclusivo, sustentável e orientado à vida urbana. Adicionalmente o SCS enfrentou uma série de desafios que comprometeram sua vitalidade. O processo de especulação imobiliária, as mudanças de uso que se refletiram na construção e na própria modernização de edifícios emblemáticos da cidade e do próprio SCS, como o retrofit do Venâncio 2.000, a finalização do Shopping Pátio Brasil, além da construção do Edifício Parque Cidade, localizados nas quadras 7, 8 e 9 do SCS. Essas edificações trouxeram um novo padrão ao setor central sul, cujo uso e configuração mais "moderna" se dá em edificações "fechadas" para os espaços livres públicos, com acessos através de entradas específicas, não constituindo "portas para a rua". Tal modelo de construção acentua diferenças em relação aos edifícios antigos do SCS localizados nas quadras de 1 a 6 que tem configurações e usos semelhantes às edificações em ruas de cidades tradicionais.

A sintaxe espacial, conforme discutida por Frederico de Holanda (1999), evidencia que as aberturas e portas voltadas para a rua são elementos estruturantes da vida urbana, pois estabelecem a continuidade entre o espaço público e o privado, favorecendo a copresença[3] expectativa social associada à "vida urbana", além da segurança e da diversidade de atividades. O urbanismo modernista ao adotar edificações isoladas e com "fachadas cegas"[4], rompeu com essa relação direta entre as edificações e as ruas, gerando barreiras, verdadeiras

rupturas na malha de relações visuais e funcionais que sustentam a interação cotidiana das cidades. A ausência de portas para a rua produz ambientes inertes, reduzindo a permeabilidade entre os espaços internos e externos, enfraquecendo o sentido de pertencimento das pessoas, baseado no uso compartilhado do espaço urbano. Ademais, com a proliferação de centros comerciais e shopping centers como representantes das tipologias urbanas modernas, deslocou-se o eixo tradicional do comércio e dos serviços das frentes de rua para espaços internos controlados e climatizados, alterando profundamente a dinâmica socioespacial dos centros urbanos.

Essa "nova centralidade", ou ainda, "nova urbanidade", acabou deslocando os fluxos de consumo e lazer para ambientes privados e controlados, reduzindo a vitalidade das atividades nas áreas centrais e promovendo o esvaziamento gradual de edificações antigas destinadas aos usos mistos. Tal processo resultou na desvalorização imobiliária e simbólica desses edifícios centrais, comprometendo sua diversidade funcional e social que historicamente caracterizava o espaço público das cidades em geral. O SCS também é um claro reflexo desse processo. Para Gehl em "cidades para pessoas" (2015), a vitalidade urbana emerge da escala da própria vida humana, da presença de pessoas interagindo cotidianamente nos espaços públicos, sendo "a vida entre edifícios" o verdadeiro indicador de sucesso urbano. Já Lynch (2011) enfatiza a questão da legibilidade urbana e da imagem da cidade como aspectos preponderantes para a percepção humana, no qual destaca-se a forma urbana por meio das vias, dos marcos visuais, dos limites existentes nas cidades e na configuração de unidades distintas urbanas como bairros e as estruturas que as unem, considerados nós.

Tudo isso se organiza e se estrutura como uma experiência perceptiva e simbólica única para os cidadãos. Entende-se que ambos convergem para a compreensão de que o espaço urbano não é apenas suporte físico, mas uma infraestrutura social e cognitiva que suscita aspectos afetivos, fundamentais para estabelecer relações com a cidade, tais como o senso de pertencimento, de segurança e a própria noção de vitalidade coletiva. Assim, entendemos que a qualidade do ambiente urbano resulta diretamente de a capacidade de seus espaços promoverem encontros, orientação e identificação, elementos essenciais para a vida pública e para a construção da cidadania. Jane Jacobs (2011) também ressalta a importância do espaço urbano na vida das pessoas. Ela salientar que o espaço público é o lócus privilegiado da vida coletiva, no qual o projeto do espaço urbano deve ter a vida pública como eixo central do desenho, contemplando suas dinâmicas e seu conteúdo social, de maneira que possam ser vivenciados como experiências multissensoriais, carregadas de significado e valor simbólico.

[3]Entende-se Copresença como sendo um conceito que define o compartilhamento de um mesmo espaço ou ambiente por duas ou mais pessoas, promovendo encontros e influenciando comportamentos, sem exigir interação direta constante.

[4]As fachadas cegas se referem às fachadas das edificações que não tem portas abertas para as ruas, configurando barreiras físicas de acesso às edificações, ou ainda que possuem muros, causando o mesmo efeito.

Estudos indicam que a degradação dos centros e a contínua tendência de desocupação foi agravada pelo contexto causado pela pandemia de COVID 19. No caso de Brasília não foi diferente, pois o SCS foi profundamente afetado, com diminuição expressiva de alugueis de imóveis comerciais e de serviços, impactando o uso do seu espaço público e sua vitalidade urbana. Este processo levou a outros problemas urbanos. A desocupação de imóveis diminuiu o fluxo de pessoas, aumentando a sensação de insegurança na região, contribuindo para a decadência do setor em um processo retroalimentado: Muitos edifícios ficaram ociosos e a movimentação de pessoas que era intensa, foi gradualmente reduzida. O cenário de esvaziamento comprometeu a economia local e também a percepção do espaço como um ponto não adequado ao encontro e interação social. A pesquisa realizada pela Universidade Católica de Brasília (UCB), apontou que uma das principais razões para essa percepção que acarreta em insegurança é a incidência de pequenos roubos e tráfico de drogas. Além da presença de pessoas em situação de rua.

Porém, apesar desse processo negativo, observa-se que há um movimento de reação e resgate do SCS como local privilegiado da vida urbana de Brasília. Observa-se que tem surgido movimentos organizados que protagonizam atividades a partir de movimentos sociais e de empresas que buscam uma ressignificação do setor, no qual se destaca a organização dos proprietários da região, além de entidades comerciais e representantes de grupos importantes para a economia do Distrito Federal que têm se mobilizado em torno do tema. Paralelamente, coletivos culturais, artistas, produtores e empreendedores também passaram a ocupar o espaço com eventos, festas e atividades culturais, trazendo de volta atividades que antes existiam, como bares e festas com uso noturno, em contraste com a vida comercial diurna em decadência.

Atividades de amparo social também atuam na área com o apoio de organizações não governamentais. Essa mobilização tem sido uma força motriz de transformação do SCS e aponta para novos modelos de organização e apropriação do espaço. Embora o quadro geral de expectativas apresente contradições, a discussão em torno do tema aglutina um desejo em comum: a revitalização e a ressignificação do SCS.

Neste contexto, destaca-se a economia criativa que tem desempenhado um papel fundamental no processo de revitalização de vários centros urbanos em todo o mundo. Projetos que valorizam a cultura local, o artesanato, a música e a arte urbana têm impulsionado a geração de renda e trazido novas oportunidades para os trabalhadores e artistas e apontam para novas soluções condizentes com a preservação patrimonial e revitalização de uso.

1.1 O Relatório da 1ª Etapa - Estudo-Diagnóstico para o Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul

O Relatório da 1ª Etapa – Estudo-Diagnóstico para o Polo Criativo e Tecnológico do Setor Comercial Sul (SCS) foi desenvolvido pela UCB. O documento busca responder à demanda de mapeamento do ecossistema criativo, tecnológico e social do SCS, identificando atores, potencialidades, desafios e oportunidades que possam orientar políticas públicas e estratégias de revitalização urbana e de desenvolvimento inclusivo. Essa demanda foi colocada pela Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação do Distrito Federal (SECTI), em parceria e com o apoio da FAPDF, no âmbito do Programa Desafio DF.

O relatório adotou uma metodologia de caráter qualitativo, quantitativo e cartográfico, com pesquisa de campo em 482 empreendimentos, complementada por dados oficiais e análises territoriais. A pesquisa demonstrou a convergência entre o olhar técnico dos pesquisadores e o registro sensível dos participantes, compondo um retrato complexo e multifacetado da região. A análise dos resultados evidencia que o Setor Comercial Sul constitui um território de contrastes, onde a precariedade estrutural e o potencial criativo coexistem em permanente tensão. O relatório conclui com alguns pontos indispensáveis para a avaliação do setor do ponto de vista urbanístico:

a) O Setor Comercial Sul (SCS) exibe fortes contrastes e apesar de degradado é vibrante, inseguro e inventivo, desafiador e fértil para novas experimentações urbanas e econômicas.

b) O futuro do SCS depende da capacidade de articular políticas públicas, iniciativas privadas e mobilizações comunitárias sob um mesmo horizonte de regeneração urbana e social.

c) O Polo Criativo Tecnológico desponta como instrumento estratégico para rearticular o território, valorizar sua diversidade e promover novas formas de ocupação, cooperação e produção de valor.

d) A criação de ambientes de inovação e incubação voltados à economia criativa e tecnológica torna-se, portanto, condição essencial para revitalizar o tecido produtivo local e atrair novos empreendedores.

e) Entre os eixos condutores propostos para o desenvolvimento do Polo, destacam-se o fortalecimento do empreendedorismo nos setores de gastronomia e moda, segmentos que já possuem presença expressiva na região e que podem atuar como catalisadores de experiências urbanas inovadoras.

f) Outro eixo importante é a criação de um Hub de Jogos e TICs, associado a um parque de pós-produção audiovisual e à consolidação de um mercado editorial mais estruturado. O campo dos games se destaca como vetor de inovação tecnológica, geração de renda e inserção internacional. A existência de programas como Gamifica DF, Brasília Game Hub, Brasília Game Festival e ArtCode Summit demonstra a existência de um terreno fértil, ainda que fragmentado.

g) A ocupação cultural e a promoção turística configuram, por fim, dimensões complementares e estratégicas para o redesenho do SCS. A presença de grupos, artistas e equipamentos culturais na região deve ser potencializada por meio de editais e programas do Fundo de Apoio à Cultura (FAC) e da Lei de Incentivo à Cultura do Distrito Federal, articulados a políticas nacionais como a Lei Aldir Blanc.

h) O reconhecimento de Brasília como Cidade Criativa do Design pela UNESCO e o tombamento do Conjunto Urbanístico como Patrimônio Mundial abrem novas possibilidades para o desenvolvimento de roteiros turísticos criativos e tecnológicos, integrados a programas como Destino Futuro e Destinos Turísticos Inteligentes.

Em síntese, as análises do relatório indicam que o futuro do Setor Comercial Sul depende menos da criação de novos mecanismos e mais da coordenação inteligente dos instrumentos já disponíveis, aliada à construção de um espaço de governança cooperativa. Nesse contexto de integração e cooperação, entende-se que a criação de uma plataforma articuladora entre as instituições públicas, empreendedores, investidores, universidades e sociedade civil seria fundamental para a consolidação de um ecossistema. Essa plataforma atuaria como facilitadora de acesso aos diversos mecanismos de incentivo ao empreendedorismo e à inovação, abrangendo dimensões como arranjos institucionais e marcos normativos; modalidades de financiamento reembolsável e não reembolsável; benefícios e incentivos fiscais; compras públicas; informação e conhecimento; formação e capacitação profissional; infraestrutura; acesso a mercados e públicos; cooperação intersetorial; e estímulo à inovação e à criatividade.

1.2 Avaliação das referências de Polos Criativos para o Polo Criativo Tecnológico do Setor Comercial Sul

O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) estabelece diretrizes para toda a área tombada do Plano Piloto de Brasília, incluindo o Setor Comercial Sul (SCS). Entre os pontos principais do documento estão:

a) A preservação da escala urbano-arquitetônica original (monumental, gregária, residencial e bucólica), ou seja, manutenção de gabaritos, volumes, e características morfológicas que definem o Plano Piloto. https://www.seduh.df.gov.br/w/gdf-regulamenta-o-plano-de-preservacao-do-conjunto-urbanistico-de-brasilia?utm_source=chatgpt.com

b) A regulamentação de uso e ocupação do solo com definição clara de classes e subclasses de atividades permitidas, ampliação de leque de usos (comerciais, serviços, atividades institucionais) e atualização dos parâmetros para garantir segurança jurídica.

c) A promoção de programas de desenvolvimento local e de requalificação urbana em áreas de potencial renovação, ou seja, identificação de setores onde ajustes de uso, incentivo de habitação, diversificação funcional e revitalização do espaço público são recomendados.

Embora o PPCUB não trate de todos os detalhes exclusivos do SCS em seu texto-geral, o documento fornece uma moldura normativa que permite, entre outras coisas, a ampliação dos usos comerciais e de serviços, o estímulo à ocupação mais mista e a readequação dos parâmetros de uso, abrindo caminho para intervenções de requalificação urbana. Entre as principais definições podemos citar:

> Art. 14: O PPCUB é "instrumento central das políticas de preservação, de planejamento e de gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB)", e corresponde "simultaneamente à legislação de uso e ocupação do solo e ao Plano de Desenvolvimento Local" da UPT Central.
>
> A regulamentação (Decreto nº 46.414/2024) complementa a lei ao "estabelecer o uso e a ocupação dos lotes, com detalhes das atividades econômicas permitidas na área tombada" incluindo classes e subclasses de uso.

Considerando que o SCS está inserido na UPT Central (zona tombada e inserida no CUB), os parâmetros do PPCUB se aplicam integralmente, ou seja: altura máxima permitida, coeficientes de aproveitamento, tipos de uso admitidos, ocupação máxima, etc. Como as edificações são de porte médio, com gabarito estabelecido (ex.: 6 andares para quadras 2,4,6; 3 andares para quadra 3, as intervenções devem observar os limites de altura, recuos, volumetria e fachada previstos no PPCUB e nos anexos específicos. A diversificação de uso (comercial, serviços, habitação, tecnologia) é permitida desde que respeite os parâmetros setorizados. O decreto de regulamentação já amplia o "rol de atividades permitidas" na área tombada. Qualquer projeto de retrofit, mudança de uso ou aumento de aproveitamento deverá considerar instrumentos como a "Outorga

Onerosa do Direito de Construir (ODIR)" prevista no PPCUB para edificações que ultrapassem o coeficiente de aproveitamento básico.

As propostas para o Setor Comercial Sul devem prioritariamente seguir as diretrizes definidas pelo PPCUB e propor diretrizes gerais voltadas à requalificação e melhoria urbana, voltadas para o espaço público ao nível do térreo e ajustes, reformas e retrofit visando à diversificação de usos e à recuperação da vitalidade econômica e social da área central de Brasília. As propostas devem ser fundamentadas em princípios de sustentabilidade, inovação e preservação do patrimônio modernista, buscando equilibrar permanência e transformação.
Entre os eixos estruturantes, destacam-se a revalorização do espaço público e da escala gregária, a promoção de usos mistos comerciais, residenciais e criativos, o estímulo à mobilidade ativa e à segurança urbana. Todo esse contexto é condizente com a criação de condições para o desenvolvimento do polo tecnológico e de economia criativa no SCS.

Os pontos analisados do PPCUB evidenciam uma forte convergência com algumas diretrizes já identificadas pela pesquisa e evidenciadas no produto 1 (Qualificação da demanda), sobretudo no que se refere à requalificação de áreas centrais consolidadas a partir de uma abordagem integrada e multissetorial. Destaca-se, em primeiro lugar, a centralidade da governança estruturada como elemento indispensável para organizar, conduzir e assegurar o êxito dos processos de transformação urbana, articulando poder público, iniciativa privada e sociedade civil.

Nesse cenário, a economia criativa emerge como eixo estratégico para a ativação do SCS, associando moda, design, gastronomia, cultura e lazer como motores de dinamização econômica e social, em consonância com tendências nacionais e internacionais. De forma complementar, a consolidação de polos tecnológicos e de inovação, vinculados à economia digital, aos serviços tecnológicos e à produção de conhecimento, aponta para novas oportunidades de emprego e renda, exigindo, entretanto, investimentos robustos em infraestrutura energética e tecnológica, bem como políticas públicas de incentivo à inovação.

A habitação, por sua vez, assume papel estruturante na requalificação do setor, ao reafirmar o direito à moradia e à permanência nos centros urbanos, por meio de políticas habitacionais inclusivas, legalização de ocupações e adaptação de instrumentos, mitigando processos excludentes. As questões sociais, intrinsecamente ligadas à presença de populações em situação de vulnerabilidade, impõem o enfrentamento dos riscos de gentrificação, demandando equilíbrio entre valorização urbana e inclusão social, bem como a rejeição de práticas de arquitetura hostil, incompatíveis com o direito à cidade e aos direitos humanos. Soma-se a esse quadro a necessidade do redesenho do espaço público, no qual deve se incorporar princípios de acessibilidade universal com a prioridade para o pedestre, qualificando percursos e espaços de convivência.

Outro ponto importante para a questão da qualidade do espaço urbano aponta para a relevância da questão bioclimática e o contexto paisagístico que vai além da questão meramente estética. Hoje a questão ecológica e ambiental impõe novas possibilidades de enfrentamento de problemas urbanos por meio da adoção de soluções baseadas na natureza e de infraestruturas verdes,

fundamentais para o controle ambiental, da melhoria da drenagem urbana e do microclima urbano.

Também relacionado ao desenho do espaço público a questão da mobilidade urbana deve ser entendida como eixo estruturador, reforçando a segurança e o conforto das estruturas de transporte coletivo, além da possibilidade da acessibilidade, caminhabilidade e mobilidade ativa presente em todos os trajetos.

Por fim, a segurança pública, enquanto dimensão sensível das áreas centrais pouco habitadas, deve ser enfrentada por meio de políticas integradas que articulem segurança, assistência social e saúde. Conjuntamente, esses pontos indicam que a requalificação do SCS não depende exclusivamente de grandes intervenções físicas, mas sobretudo da construção de um projeto pactuado de cidade, sustentado pelo engajamento social, por políticas públicas consistentes e por um eixo norteador claro, alinhado aos princípios de preservação, inclusão e vitalidade urbana preconizados pelo PPCUB.

1.3 Relatório de Zoneamento Urbano 3: Cenários possíveis: Caderno de Propostas de Intervenção.

A abordagem metodológica adotada para o desenvolvimento do RELATÓRIO 3ª ETAPA – RELATÓRIO DE ZONEAMENTO URBANO 3: CENÁRIOS POSSÍVEIS: CADERNO DE PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO estrutura-se a partir de uma perspectiva integrada, estratégica e prospectiva, orientada à construção de cenários urbanos capazes de responder de forma consistente às dinâmicas contemporâneas do território. Fundamenta-se na articulação entre leitura analítica prévia, a definição de diretrizes estruturantes e a própria elaboração de proposições espaciais que foram concebidas como instrumentos operacionais de transformação urbana.

A metodologia parte da consolidação dos diagnósticos produzidos nas etapas anteriores, reinterpretando-os à luz de uma abordagem projetual que incorpora múltiplas escalas de análise e intervenção. Tal processo permitiu a construção de cenários possíveis organizados segundo horizontes temporais distintos: curto, médio e longo prazo, os quais orientam a priorização de ações, a alocação de recursos e a definição de estratégias progressivas de implementação. As propostas desenvolvidas configuram-se como estratégias integradas de planejamento urbano, pautadas na sinergia entre aspectos sociais, econômicos e ambientais presentes na configuração do espaço urbano. Dessa forma, busca-se promover intervenções que não apenas o qualifiquem, mas também potencializem suas dinâmicas de uso, com ativação econômica e também a inclusão social, contribuindo para a resiliência e a sustentabilidade do território.

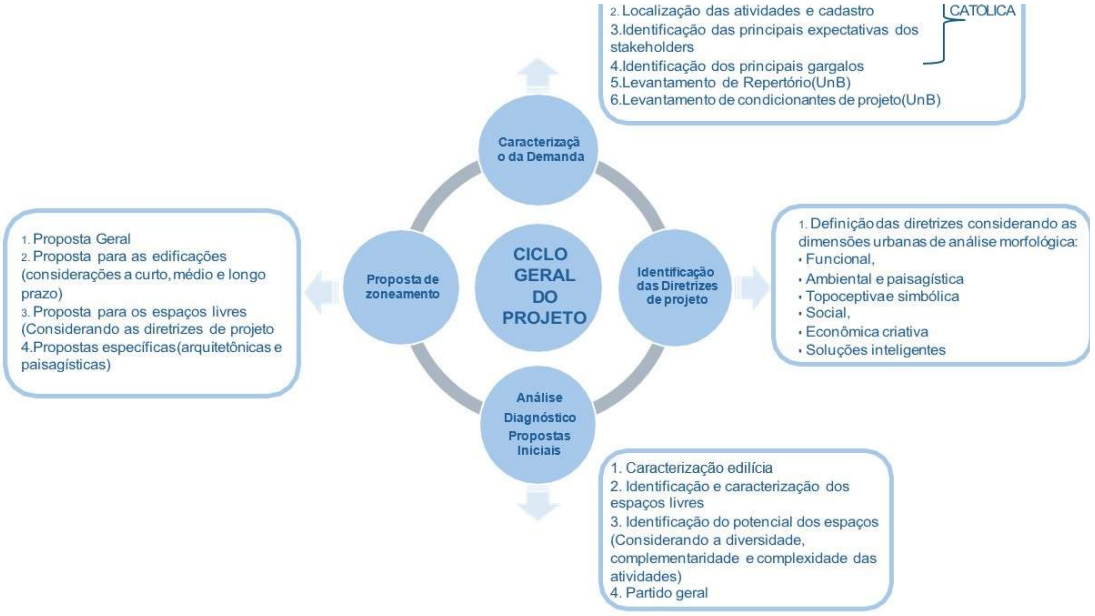
Adicionalmente, cabe ressaltar que a construção deste caderno de propostas está ancorada em um processo contínuo e vivo de diálogo com a sociedade e com os diversos atores institucionais envolvidos, reconhecendo a participação como elemento central na legitimação e no aprimoramento das soluções apresentadas. Assim, as intervenções propostas são concebidas como parte de um processo evolutivo e colaborativo, no qual o planejamento urbano se

materializa por meio da implementação articulada de projetos de requalificação urbana, capazes de promover transformações estruturais e duradouras no espaço urbano.

O método adotado para o desenvolvimento das propostas na presente pesquisa fundamenta-se na abordagem da Design Science, assumida como eixo estruturante do processo investigativo e projetual. Tal escolha responde à necessidade de enfrentar, de forma integrada e inovadora, os desafios contemporâneos do planejamento urbano, marcados por profundas transformações econômicas, tecnológicas e sociais que reconfiguram as cidades no século XXI. Nesse contexto, a Design Science apresenta-se como uma abordagem metodológica particularmente adequada para lidar com a complexidade dos territórios urbanos, ao articular conhecimento científico e ação projetual orientada à solução de problemas concretos. Conforme estabelecido por Alan R. Hevner, Stuart T. March, Jinsoo Park e Sudha Ram (2004), a Design Science constitui uma abordagem científica voltada à criação e avaliação de artefatos, partindo do princípio de que o conhecimento pode ser produzido por meio da ação projetual. Nesse sentido, a pesquisa orienta-se pela concepção, modelagem e implementação de soluções no mundo real, entendendo o projeto urbano como um artefato capaz de sintetizar produtos, processos, modelos e diretrizes operacionais. Trata-se, portanto, de uma epistemologia voltada à intervenção, na qual o desenvolvimento de propostas urbanas é, simultaneamente, um processo de investigação e de produção de conhecimento aplicado[5] . A natureza intrinsecamente transdisciplinar dos projetos urbanos reforça a pertinência da Design Science como abordagem metodológica. A projetação é aqui compreendida como um processo criativo, iterativo e colaborativo, que promove a articulação entre múltiplos atores e campos de conhecimento. Essa integração revela-se especialmente estratégica em processos de requalificação urbana, nos quais a complexidade social e espacial demanda soluções construídas de forma dialogada e testadas em diferentes escalas e temporalidades. Entende-se que por meio da Design Science, o projeto urbanístico transcende sua condição de produto técnico para configurar-se como um processo contínuo de aprendizagem coletiva, no qual cada ciclo de desenvolvimento incorpora feedbacks, diagnósticos de campo e experimentações, permitindo a revisão e o aprimoramento progressivo das propostas. Desse modo, estabelece-se um ambiente propício à construção de redes colaborativas de inovação urbana, no qual o conhecimento é produzido, validado e refinado de forma incremental. Nesse contexto, o ciclo iterativo de projeto (representado na Figura 1), sintetiza a lógica metodológica adotada, evidenciando a integração entre etapas, produtos e resultados no desenvolvimento das soluções propostas.

No contexto de Brasília e de maneira particular no Setor Comercial Sul, evidencia-se a importância da adoção do método Design Science, pois o quadro de centralidade estratégica, relevância histórica e o atual processo de subutilização indicam a necessidade de uma abordagem integrativa, que possibilita a formulação de estratégias experimentais de requalificação urbana, orientadas por uma lógica de teste, avaliação e refinamento contínuo[6].

Figura 1 – Ciclo geral do projeto.



Fonte: Autores.

O Nível de Necessidade de Informação deve ser estabelecido com base na necessidade de decisão, de forma que a informação produzida seja apropriada e suficiente, mas não excessiva. (NBR ISO 19650-1)

[6]A experimentação controlada de soluções permite aferir, de maneira sistemática, os impactos espaciais, econômicos e sociais das intervenções, contribuindo para a construção de um urbanismo responsivo, orientado a resultados e fundamentado em evidências.

PROJETOS

O presente produto estrutura-se como um caderno de propostas espaciais que explicita, de forma articulada e prospectiva, os cenários de curto, médio e longo prazo para o Setor Comercial Sul, com o objetivo de tornar tangíveis e inteligíveis para a sociedade os resultados da pesquisa desenvolvida. As estratégias aqui apresentadas buscam traduzir, em termos espaciais e operacionais, as conclusões dos processos analíticos e as diretrizes construídas ao longo do processo, configurando-se como um instrumento de comunicação, validação e orientação para a transformação urbana do território.

Ressalta-se, contudo, que esta etapa não se encerra em si mesma, sendo compreendida como parte de um processo participativo contínuo, dinâmico e em constante evolução, cuja efetividade depende da consolidação de uma governança local robusta, articulada entre o Governo do Distrito Federal, o Governo Federal, bem como do engajamento ativo dos diversos atores sociais envolvidos.

As propostas fundamentam-se em um conjunto de princípios e diretrizes estruturantes, retomados e consolidados a partir dos Produtos 1 e 2, que orientam tanto o desenho urbano quanto as estratégias de implementação do Polo Tecnológico e Criativo. Nesse sentido, destaca-se a adoção de uma abordagem temporal escalonada que permite absorver transformações progressivas, iniciar processos de mudança e consolidar, ao longo do tempo, uma nova dinâmica de uso e apropriação do espaço urbano. Essa lógica possibilita, ainda, o amadurecimento de intervenções mais complexas, incluindo processos de retrofit, mudanças de uso e eventuais reconfigurações mais profundas do tecido construído.

No campo da mobilidade e do espaço público, as estratégias priorizam a requalificação do térreo como elemento central da vida urbana, promovendo a valorização de áreas para convívio público, como atividades culturais e de lazer. Propõe-se ainda um processo de reorganização do sistema viário e das áreas de circulação com ênfase na acessibilidade universal, na continuidade dos percursos existentes, na integração do SCS com seu entorno imediato, incluindo conexões com áreas estratégicas da Brasília. Essa "costura urbana" busca superar barreiras físicas e funcionais hoje existentes, promovendo maior fluidez e conectividade entre diferentes setores da cidade.

Paralelamente, as diretrizes contemplam a requalificação do ambiente construído, com a identificação de edificações passíveis de retrofit, tanto para usos voltados ao polo tecnológico quanto para habitação, tema emergente que surge como importante para a vitalidade urbana do setor, ampliando a diversidade funcional e promovendo maior ocupação e segurança.

Outro foco importante é dar novos usos para áreas consideradas críticas, como ruas de serviço subutilizadas e espaços marcados por insegurança, a exemplo do "buraco do rato" na quadra 5. Apesar de se tratarem de aspectos específicos, eles suscitam preocupações, mas também apontam possibilidades que podem resultar em ativação urbana, diversificação de usos e qualificação espacial para o SCS.

Adicionalmente, as estratégias enfatizam a valorização da paisagem urbana e da própria identidade local, por meio da sugestão de uma melhor

ambiência com o paisagismo urbano, com ampliação da arborização, da incorporação de soluções baseadas na natureza e da qualificação estética dos espaços de convivência com paisagismo e jardinagem. Entende-se que a criação de um ambiente dinâmico e atraente, inovador e atrativo é fundamental para a atrair usuários e trazer vitalidade urbana.

Ainda nesse viés da requalificação imagética do SCS, entende-se que pode ser reforçado o caráter dinâmico, moderno e atraente do setor com o uso de recursos tecnológicos de baixo impacto, tais como o uso de novas mídias urbanas e iluminação cênica, sempre em consonância com a preservação do patrimônio urbanístico e arquitetônico.

Dessa forma, o conjunto de propostas configura-se como um sistema integrado de intervenções, capaz de orientar uma transformação gradual e "envolvente" do Setor Comercial Sul, não apenas na consolidação de um polo criativo e tecnológico, mas principalmente em uma requalificação urbana de um setor tão importante para Brasília, ancorado em princípios de sustentabilidade, inclusão e inovação, e sustentado por uma governança colaborativa e adaptativa ao longo do tempo.

2.1 Estratégias gerais a serem adotadas pelo projeto de zoneamento:

As principais estratégias adotadas pelo projeto do presente zoneamento estão descritas a seguir e, buscam traçar definições espaciais e territoriais representadas no mapa (Figura 02), onde, são estabelecidas as zonas de projeto a partir das estratégias formuladas. O mapa também indica os principais fluxos de pedestres, concebidos como estruturas fundamentais de percepção do espaço público e tomados como referência prioritária para as estratégias de intervenção urbana.

No mesmo mapa são identificados os pontos principais de intervenção, definidos conforme suas prioridades temporais. Assim, destacam-se as intervenções de curto prazo, correspondentes às ações que podem ser executadas de imediato ou que são essenciais para viabilizar a requalificação do espaço urbano; as intervenções de médio prazo, voltadas à consolidação das estratégias estruturantes do projeto e, por fim, as intervenções de longo prazo, que correspondem a obras de maior porte e complexidade, demandando maior maturação e articulação, embora igualmente indispensáveis para o pleno alcance dos objetivos propostos.

Ressalta-se que essas intervenções têm como propósito criar um ambiente urbano qualificado e acolhedor, capaz de receber adequadamente as futuras obras de retrofit das edificações e seus respectivos novos usos, alinhados ao contexto de um polo tecnológico e de economia criativa.

Todas as ações propostas integram um conjunto articulado dentro de um processo único de requalificação urbana. Entende-se ainda que as diretrizes apresentadas neste trabalho compõem um estudo preliminar, cujas definições de zoneamento servirão de base para o desenvolvimento de projetos executivos posteriores.

Para melhor compreensão, as intervenções foram diferenciadas visualmente por cores distintas, de acordo com a estratégia e o horizonte temporal de execução: as intervenções de curto prazo estão enumeradas em ordem numérica; as de médio prazo, em ordem alfabética; e as de longo prazo, representadas por algarismos romanos (Figura 2).

2.2 Projetos Prioritários (curto prazo)

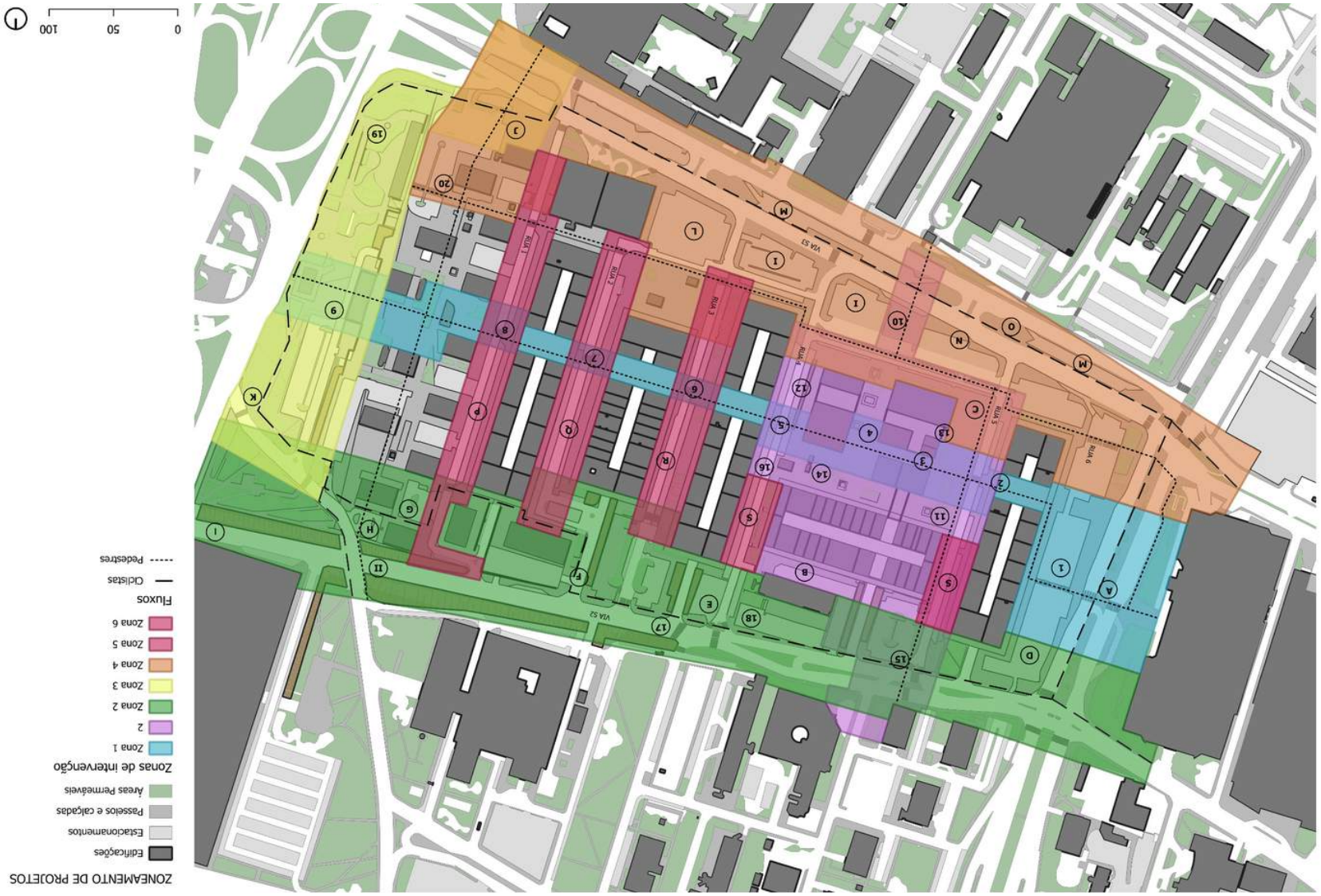
No contexto da requalificação urbana do Setor Comercial Sul, os projetos de curto prazo configuram-se como intervenções estratégicas de rápida implementação, orientadas por elevado impacto local das ações e a viabilidade técnica das propostas, principalmente por considerar a legislação e o contexto existente. As propostas espaciais são derivadas diretamente das diretrizes e estratégias consolidadas no Produto 2.

Tais projetos são concebidos como ações iniciais capazes de desencadear processos de transformação mais amplos, atuando prioritariamente sobre o nível do térreo, cujo espaço público é responsável pela ativação de usos com foco na melhoria imediata da qualidade urbana, na segurança e na atratividade do setor. Nesse sentido, os projetos consideram intervenções já executadas pelo GDF, como a requalificação de calçadas e alguns percursos acessíveis. No entanto, as intervenções são focadas na estruturação mais ampla de fluxos com priorização de pedestres e ciclistas, na costura urbana do SCS com o entorno e a ativação de áreas subutilizadas, especialmente os espaços livres existentes, por meio de usos culturais, comerciais e de lazer, bem como a implementação de mobiliário urbano, sinalização e soluções paisagísticas de baixo custo e alta replicabilidade.

Essas ações assumem caráter tático e experimental, funcionando como projetos-piloto inseridos em uma lógica mais ampla de transformação urbana, na qual a testagem de soluções em escala real permite avaliar sua efetividade, aceitação social e potencial de consolidação. Ao promover intervenções visíveis e de impacto imediato, os projetos de curto prazo desempenham papel fundamental no engajamento da população, na construção de uma nova percepção sobre o espaço urbano e no fortalecimento de dinâmicas iniciais de ativação econômica, especialmente vinculadas à economia criativa e aos usos inovadores previstos para o polo tecnológico. Paralelamente, contribuem para o amadurecimento institucional necessário à condução das etapas subsequentes, criando condições para o desenvolvimento de modelos de governança mais estruturados e colaborativos.

Dessa forma, os projetos de curto prazo não devem ser compreendidos como ações isoladas, mas como parte integrante de um processo contínuo e incremental de requalificação urbana, no qual cada intervenção constitui um passo estratégico na construção de um novo ciclo de desenvolvimento para o Setor Comercial Sul conforme preconiza o Design Science. Ao articular viabilidade técnica, impacto imediato e capacidade de mobilização social, essas iniciativas inauguram um campo de experimentação prática que subsidia, orienta e legitima as transformações de médio e longo prazo, consolidando uma abordagem baseada em evidências, participação e inovação urbana

Figura 2 – Zonas Estratégicas do Projeto.



Fonte: Autores.

2.2.1 Quadra 5 (Mercado, Polo Gastronômico e de Economia Criativa)

O Projeto Quadra 5 configura-se como uma intervenção piloto estratégica no processo de requalificação do Setor Comercial Sul, assumindo papel prioritário na indução de transformações espaciais, funcionais e simbólicas no centro de Brasília. Diferentemente das demais quadras do setor, a Quadra 5 apresenta características morfológicas singulares que a qualificam como território propício à experimentação de novos usos e dinâmicas urbanas. Suas edificações de menor porte, com acessos diretos e maior permeabilidade em relação aos espaços livres, favorecem a implantação de atividades voltadas ao lazer, à cultura e, especialmente, à gastronomia como restaurantes, bares e casas de espetáculo e de lazer, capazes de gerar fluxos contínuos de usuários ao longo do dia e da noite, contribuindo para a ativação permanente da área.

Os espaços livres existentes entre as edificações reforçam esse potencial ao possibilitar ocupações flexíveis e diversificadas, aptas a receber feiras, eventos culturais e manifestações populares, resgatando práticas historicamente associadas ao setor e reintroduzindo dinâmicas de uso coletivo no espaço urbano. Nesse contexto, destaca-se também o processo em curso de transformação do chamado "Buraco do Rato", impulsionado por instituições de assistência social e organizações que atuam junto à população em situação de rua, o que amplia as perspectivas de inclusão social e de reconfiguração do território a partir de uma abordagem mais sensível e integrada.

Outro elemento estruturante relevante é a implantação da nova sede da Secretaria de Segurança Pública, cuja operação em regime contínuo de 24 horas tende a ampliar significativamente a sensação de segurança e a presença institucional na quadra. Essa condição cria um ambiente mais favorável à permanência de usuários e ao desenvolvimento de atividades econômicas e culturais, ao mesmo tempo em que fortalece a capacidade de gestão e monitoramento do espaço urbano.

A ativação comercial prevista para a Quadra 5 permitirá ampliar e diversificar a oferta de serviços de gastronomia, lazer e vida noturna, atendendo não apenas às demandas locais, mas também a públicos estratégicos do entorno, como usuários do Setor Hoteleiro Sul, familiares e acompanhantes de pacientes de importantes equipamentos de saúde da região, além de frequentadores atraídos por novas experiências culturais e de convivência. Essa diversidade funcional contribui para consolidar a quadra como um polo dinâmico de convivência e de ativação econômica, reforçando o papel do Setor Comercial Sul como centralidade urbana.

Articulada à estratégia de implantação de uma "Rua 24h", a Quadra 5 assume protagonismo na construção de um novo modelo de ocupação urbana, baseado na permanência contínua de pessoas e na intensificação dos usos ao longo dos três turnos do dia. Importa destacar que a infraestrutura existente apresenta condições adequadas para viabilizar essas transformações com relativa agilidade e baixo custo, o que reforça o caráter piloto da intervenção e

sua capacidade de gerar resultados concretos em curto prazo.
Dessa forma, o Projeto Quadra 5 apresenta-se como um catalisador de mudanças estruturais, capaz de impulsionar não apenas a requalificação física do espaço, mas também sua valorização econômica e simbólica.

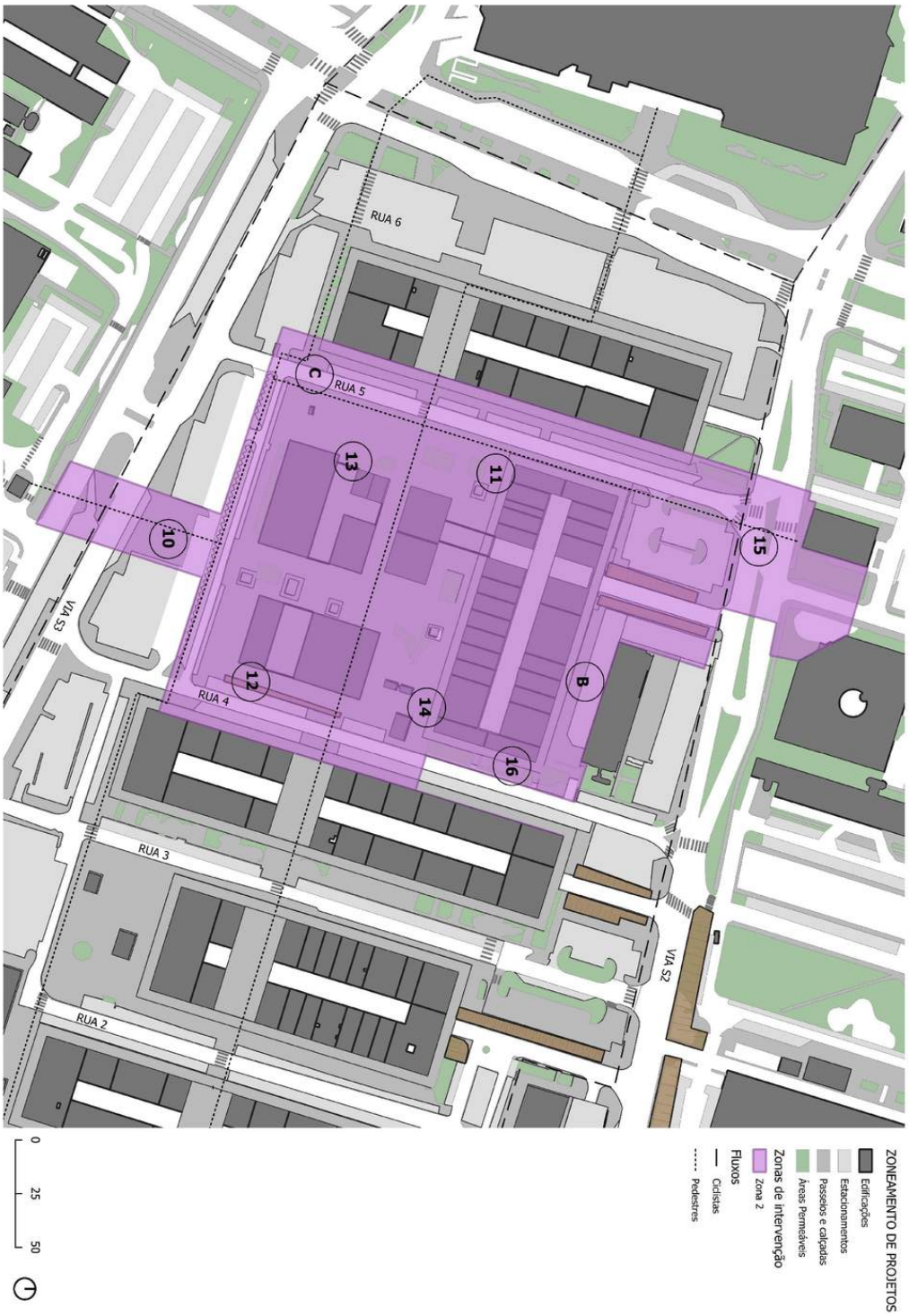


Figura 3 – Mapa da Quadra 5.

Fonte: Autores.

Figura 4 – Visão geral da Quadra 5 (modelo).



Fonte: Autores.

a) Mercado Gastronômico do SCS (Economia Criativa)

A criação de um polo gastronômico na Quadra 5 do Setor Comercial Sul configura-se como uma estratégia estruturante de requalificação urbana ancorada na economia criativa, capaz de ativar o território a partir da valorização da cultura alimentar, da diversidade produtiva e da ocupação intensiva do espaço público. Considerando as características espaciais e tipológicas das edificações existentes, a proposta parte do princípio do reaproveitamento e retrofit dos imóveis, adaptando pavimentos térreos e galerias para abrigar usos gastronômicos diversificados, com forte integração entre interior e exterior. A ativação do térreo, aliada à abertura visual e física das edificações, permite criar frentes ativas contínuas, estimulando a circulação de pedestres, a permanência e a convivência.

A referência a modelos consolidados de mercados urbanos, como o Mercado Municipal de São Paulo, o Mercado Modelo de Salvador e o Mercado Central de Belo Horizonte, oferece parâmetros importantes para a concepção do polo, especialmente no que se refere à diversidade de produtos, à mistura de usos e à capacidade de atração de públicos distintos ao longo do dia e da noite. Esses equipamentos demonstram como a gastronomia pode atuar como catalisador urbano, reunindo comércio tradicional, experiências culinárias contemporâneas, produtos locais e manifestações culturais em um mesmo ambiente dinâmico e acessível.

No caso da Quadra 5, propõe-se a criação de um sistema articulado de espaços gastronômicos que combine restaurantes, bares, cafés, cozinhas compartilhadas, mercados de produtores locais e espaços para feiras e eventos

temporários. A diversidade de ofertas inclui a culinária regional brasileira até propostas inovadoras vinculadas à gastronomia contemporânea, ampliando o potencial de atração e contribui para a construção de uma identidade própria para o lugar, identificada no relatório 1 desta pesquisa como "terroir"[7].

Além disso, a ocupação de áreas hoje subutilizadas ou marcadas por insegurança, como passagens internas e espaços residuais, podem ser transformadas em pontos de encontro e convivência, promovendo maior vitalidade urbana e sensação de segurança.

A gastronomia, nesse contexto, assume papel estruturante na reativação da área central de Brasília, ao funcionar como vetor de dinamização econômica e social. Sua capacidade de atrair fluxos constantes, estimular o empreendedorismo local e gerar empregos diretos e indiretos reforça sua relevância como instrumento de transformação, ao mesmo tempo que integra espaços livres entre si e com o entorno imediato. Dessa forma, o polo gastronômico da Quadra 5 configura-se não apenas como um conjunto de estabelecimentos comerciais, mas como um ecossistema urbano ativo, capaz de articular produção, consumo, cultura e convivência. Inserido em uma estratégia mais ampla de requalificação do Setor Comercial Sul, esse polo tem potencial para redefinir a imagem e o uso da área, consolidando-a como um novo centro de atração na cidade, pautado na diversidade, na inovação e na valorização das experiências urbanas contemporâneas.

Figura 5 – Polo Gastronômico, Quadra 5.



Fonte: Autores.

[7]No contexto da gastronomia e da economia, o termo terroir é sinônimo de "alimento com alma e história". Ele é fundamental para diferenciar produtos, criando experiências sensoriais únicas em um contexto regional que evidencia frutos e temperos locais, além de técnicas e expertises específicas

Figura 6 – Polo Gastronômico, Quadra 5.



Fonte: Autores.

b) Aspectos gerais das reformas nos espaços livres da Quadra 5.

As estratégias de reconfiguração dos espaços livres da Quadra 5 do Setor Comercial Sul partem do princípio de qualificação ambiental, integração espacial e promoção da permanência, transformando áreas hoje subutilizadas ou predominantemente voltadas à circulação em ambientes ativos, confortáveis e multifuncionais. Nesse sentido, propõe-se, inicialmente, a implantação de uma cobertura leve entre os blocos comerciais de baixa altura, estruturada em sistema metálico com lona tensionada ou material translúcido similar. Essa solução visa garantir sombreamento, proteção contra intempéries e, simultaneamente, permitir ventilação cruzada e entrada de luz natural, qualificando significativamente os percursos de pedestres. Além de melhorar as condições de conforto ambiental, a cobertura unificada elimina a proliferação de elementos individuais, como toldos e extensões improvisadas, promovendo maior unidade estética e coerência formal ao conjunto edificado.

Complementarmente, o espaço atualmente impermeabilizado localizado ao sul da quadra é reinterpretado como uma praça de uso intensivo, concebida como elemento estruturador da vida urbana local. A adoção de cobertura leve com vedação translúcida ou lona tensionada amplia a possibilidade de uso contínuo ao longo do dia e em diferentes condições climáticas, conferindo flexibilidade ao espaço. A introdução de mobiliário transitório como mesas, cadeiras e elementos de apoio, permite a apropriação por estabelecimentos gastronômicos adjacentes, ao mesmo tempo em que viabiliza a realização de feiras, eventos culturais e atividades coletivas. Trata-se, portanto, de uma intervenção de caráter adaptável, capaz de acomodar múltiplos usos e públicos, reforçando a vocação da Quadra 5

como espaço de convivência e vida urbana.

Por fim, a qualificação da passagem entre a Quadra 5 e a Quadra 4 assume papel fundamental na estratégia de integração urbana, ao superar o desnível existente por meio de uma solução combinada de rampas e escadas, plenamente articuladas ao desenho da nova praça. A proposta garante acessibilidade universal e continuidade dos fluxos de pedestres, nivelando a travessia às calçadas da quadra adjacente. O trânsito de veículos é mantido de forma controlada, restrito a um veículo por vez e protegido por elementos físicos de segurança, como frades, assegurando a prioridade do pedestre. A eliminação de vagas de estacionamento nesse trecho possibilita a ampliação das áreas de circulação e permanência, promovendo maior conforto, segurança e legibilidade espacial.

Em conjunto, essas estratégias configuram uma reestruturação qualificada dos espaços livres, orientada à criação de um ambiente urbano mais acolhedor, acessível e ativo, no qual a articulação entre proteção climática, flexibilidade de uso e integração espacial contribui para consolidar a Quadra 5 como núcleo dinâmico e catalisador da requalificação do Setor Comercial Sul.

Figura 7 e 8 – Nova praça central, Quadra 5.



Fonte: Autores.

c) Novo Buraco Do Rato (Economia Criativa)

As estratégias de reconfiguração dos espaços livres da Quadra 5 do Setor Comercial Sul incorporam intervenções pontuais de forte impacto espacial e simbólico, orientadas à qualificação dos acessos, à integração entre níveis e à construção de uma nova identidade urbana para o setor. Nesse contexto, a entrada leste do "buraco do rato" pode ser ressignificada. O intuito é dar um caráter desvinculado ao termo que é considerado pejorativo. Por outro lado, se pretende resgatar esse espaço para atividades de arte e cultura acessível à toda a população do DF.

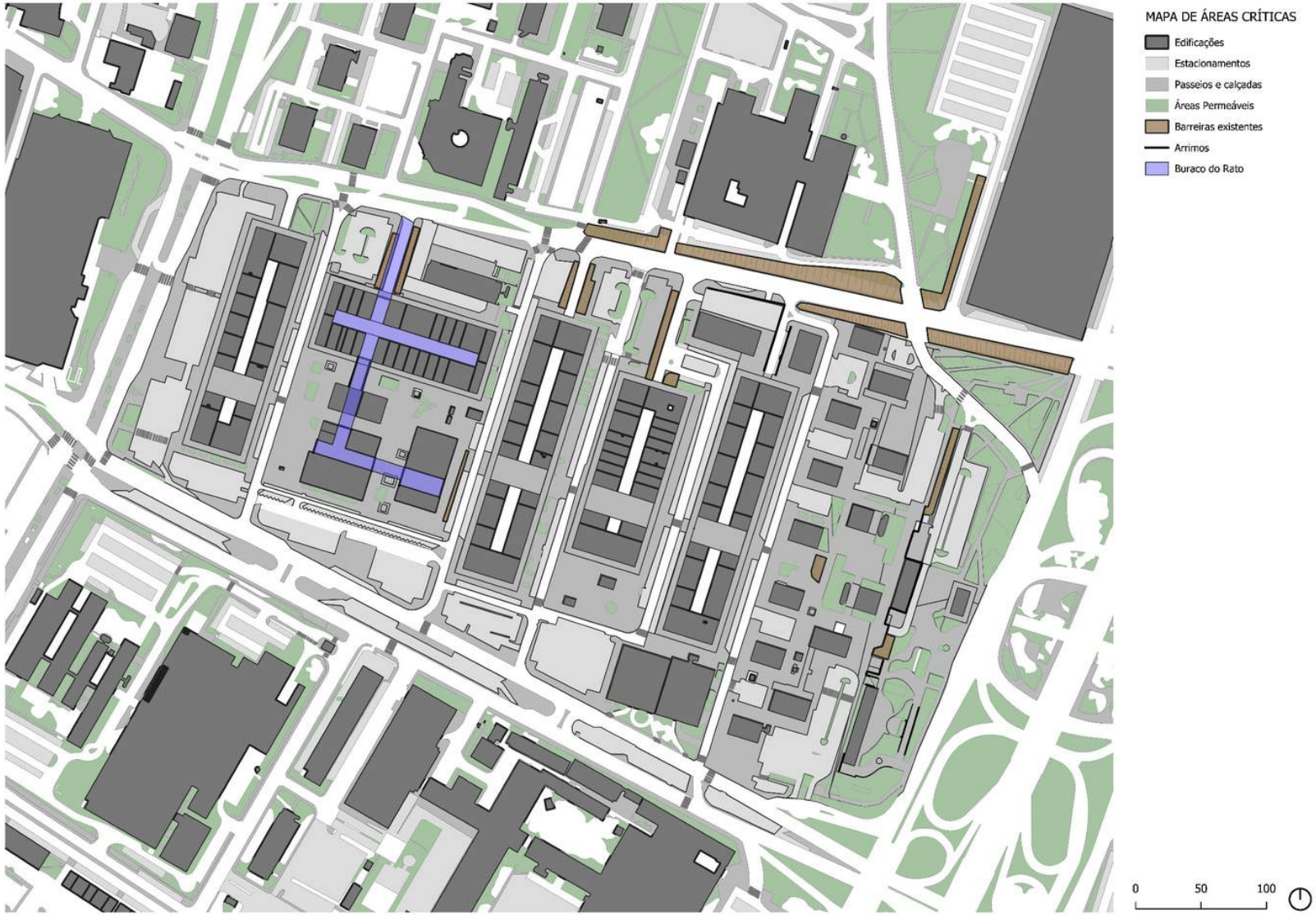
Há uma ideia de criar a "Galeria Novo Ouvidor" um espaço urbano reinterpretado, entendido como elemento estruturador de atividades culturais, deixando de ser um ponto residual, acessível por escadas segregadas para se configurar-se como um espaço integrado e de destaque no contexto da quadra 5. Propõe-se seu redesenho na forma de um anfiteatro os acessos, capaz de funcionar simultaneamente como acessos qualificados e como suporte para apresentações culturais, reforçando a dimensão pública e ativa do espaço.

A articulação entre as galerias dos edifícios pode ser feita por meio de passarelas metálicas, e as platibandas isoladas podem se unir e ficarem associadas ressaltando os volumes edificados. Essas interferências não ferem o conjunto de características já existentes e podem valorizar o conjunto arquitetônico. Ademais, a implantação de platibandas pode permitir a implantação de painéis de LED, introduzindo um novo elemento de comunicação visual contemporâneo que pode substituir os atuais painéis de propagando, diminuindo a "poluição visual" destas mídias, transformando o acesso subterrâneo em um marco urbano de referência voltado ao lazer e à cultura. Além de sua função estética e comunicacional, tais elementos podem atuar como dispositivos de controle acústico, contribuindo para a dissipação e o direcionamento do som gerado pelas atividades culturais.

De forma complementar, a requalificação dos acessos dessa galeria no subsolo pode atuar como incremento de articulação como outros espaços livres, como a denominada Praça dos Artistas, como estratégia de integração entre o espaço público ao nível do solo e o sistema subterrâneo existente. As intervenções propostas reorganizam os percursos e qualificam os pontos de entrada, promovendo maior fluidez, legibilidade e atratividade. A criação de arquibancadas em formato de anfiteatro nas entradas estabelece um novo espaço cívico e cultural, apto a receber eventos e estimular a permanência contínua de usuários, com potencial de consolidação, em médio prazo, como um dos principais pontos de identidade do setor. A conexão com o eixo estruturante de pedestres no sentido Leste-Oeste, associado à proposta de uma "Rua 24h" é reforçada pela requalificação da escada existente, garantindo acesso direto às atividades subterrâneas e ampliando a integração com os fluxos urbanos já consolidados.

Em conjunto, essas estratégias promovem uma transformação significativa dos espaços livres da Quadra 5, convertendo áreas de acesso e transição em ambientes qualificados de permanência, encontro e expressão cultural. Ao articular soluções arquitetônicas, urbanísticas e tecnológicas, as intervenções contribuem para ressignificar o conjunto e seu entorno, consolidando-o como um núcleo ativo e simbólico no processo de requalificação do Setor Comercial Sul.

Figura 9 – Mapa do “Buraco do Rato”, Quadra 5.



Fonte: Autores.

Figura 10 – Nova relação de espaços na área do EXTERNA club, Quadra 5.



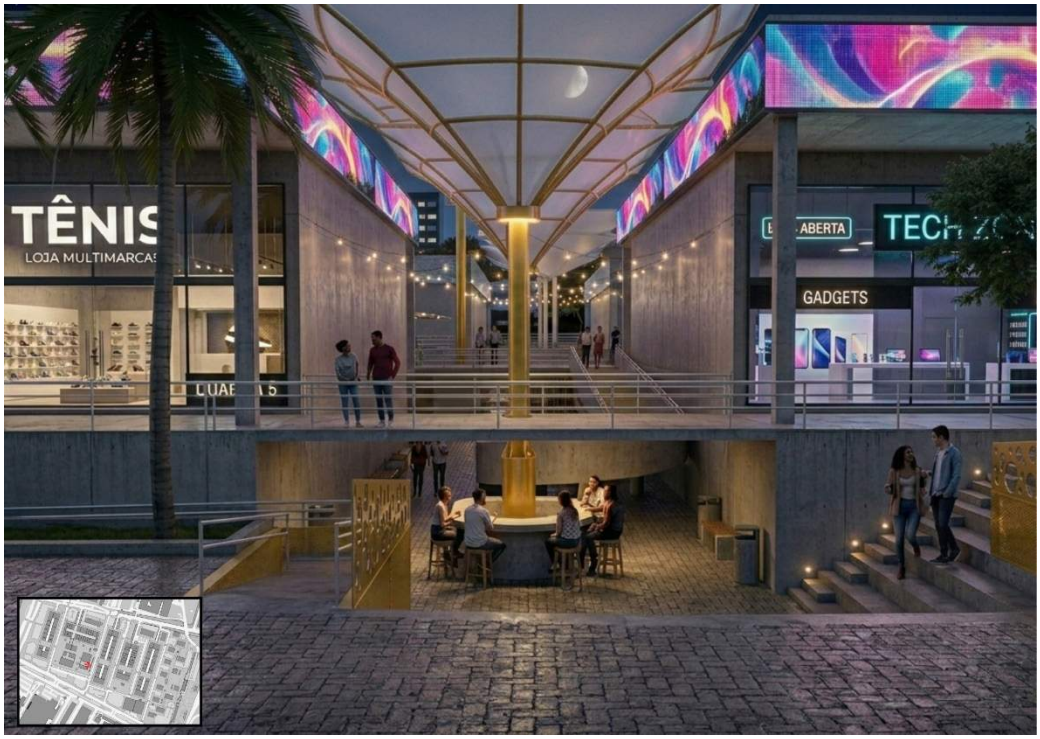
Fonte: Autores.

Figura 11 – Saída para a Quadra 4.



Fonte: Autores.

Figura 12 – Nova relação de espaços na área do EXTERNA club, Quadra 5.



Fonte: Autores.

Figura 13 – Ilustrações da proposta de requalificação do “Buraco do Rato”, com novas atividades e galerias (antes e depois), Quadra 5.



Fonte: Autores.

14 – Ilustrações da proposta de requalificação do “Buraco do Rato”, com novas atividades e galerias (antes e depois), Quadra 5.



Fonte: Autores.

d) Revitalização da Praça existente (Quadra 5)

As estratégias de reconfiguração dos espaços livres da Quadra 5 do Setor Comercial Sul incorporam a requalificação da praça como elemento estruturante para a consolidação de um ambiente urbano mais seguro, inclusivo e socialmente ativo. A intervenção parte da diretriz de integração direta com a futura unidade de segurança a ser implantada no local, estabelecendo uma relação de complementaridade entre presença institucional e vitalidade urbana, ao mesmo tempo em que reconhece e fortalece as atividades sociais já existentes. Essa articulação busca não apenas ampliar a sensação de segurança, mas também promover um espaço de convivência que seja efetivamente apropriado pela população em diferentes períodos do dia.

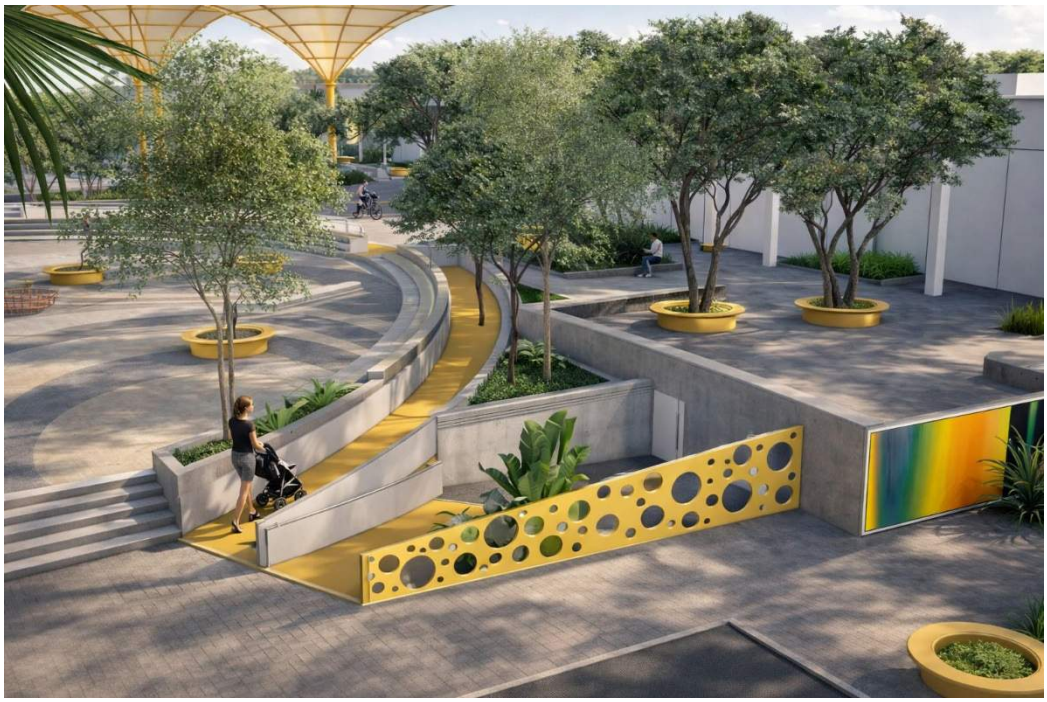
No âmbito físico-espacial, a proposta contempla a qualificação da infraestrutura existente, com especial atenção à melhoria dos banheiros públicos, à introdução de mobiliário urbano adequado e à reorganização dos canteiros com paisagismo qualificado. A inserção de vegetação é orientada por critérios ambientais e identitários, priorizando espécies nativas do bioma Cerrado, de modo a reforçar a conexão com o contexto ecológico de Brasília e contribuir para o conforto térmico, a permeabilidade do solo e a valorização paisagística do espaço.

Para além dos aspectos físicos, a proposta adota como princípio a valorização da participação comunitária na gestão e manutenção da praça, incorporando práticas de cuidado compartilhado e incentivando o engajamento dos usuários. Nesse sentido, a introdução de hortas urbanas e pomares comunitários amplia o caráter multifuncional do espaço, promovendo não apenas o uso cotidiano, mas também atividades educativas, ambientais e de integração social. Tais elementos contribuem para transformar a praça em um espaço vivo, produtivo e pedagógico, no qual o convívio, a aprendizagem e o pertencimento se articulam.

Dessa forma, a requalificação proposta transcende a dimensão física, configurando-se como uma estratégia integrada que combina infraestrutura, paisagem e governança social. Ao promover a articulação entre segurança, uso comunitário e valorização ambiental, a intervenção fortalece o papel da praça como núcleo de convivência e como elemento catalisador da reativação urbana

da Quadra 5, contribuindo para a construção de um espaço público mais resiliente, inclusivo e representativo da vida urbana contemporânea.

Figura 15 – Nova relação de espaços na área da praça do posto policial e dos banheiros, Quadra 5.



Fonte: Autores.

Figura 16 – Nova relação de espaços na área da praça do posto policial e dos banheiros, Quadra 5.



Fonte: Autores.

e) Conexão com o Setor Hospitalar

As estratégias de reconfiguração dos espaços livres que conectam a Quadra 5 do Setor Comercial Sul ao Setor Hoteleiro Sul estruturam-se a partir da criação de uma "porta de entrada" qualificada para o setor, com foco na articulação direta, acessível e contínua com importantes polos geradores de fluxo, como o Hospital de Base de Brasília e o Hospital Sarah Kubitschek. Nesse sentido, propõe-se a requalificação da praça existente junto à via S3, concebendo-a como elemento integrador dos espaços livres da Quadra 5, promovendo uma transição fluida e legível entre diferentes áreas e usos.

A travessia da via S3 constitui elemento central dessa estratégia, sendo redesenhada a partir do reposicionamento do semáforo e da reestruturação do canteiro central, com o objetivo de priorizar pedestres, incluindo pessoas com mobilidade reduzida. Trata-se de uma intervenção de alta viabilidade técnica e rápida implementação, capaz de gerar, em curto prazo, ganhos significativos em termos de acessibilidade universal, segurança e conforto. Além disso, a proposta contribui para a melhoria da funcionalidade dos fluxos e para a clareza da leitura urbana, reforçando a continuidade dos percursos e qualificando a experiência de deslocamento. Dessa forma, consolida-se um sistema de conexões mais inclusivo e eficiente, essencial para a integração do Setor Comercial Sul com seu entorno imediato e para a reativação de sua dinâmica urbana.

Figura 18 – Conexão entre a Quadra 5 e o Setor Hospitalar.



Fonte: Autores.

Figura 17 – Mapa da Quadra 5, conexão com o setor Hospitalar.



Fonte: Autores.

2.2.2 Rua 24 Horas

O Projeto Rua 24h00 / Corredor Central configura-se como uma intervenção estratégica de curto prazo no processo de requalificação do Setor Comercial Sul, ao propor a reativação imediata de um eixo estruturante capaz de devolver vitalidade, segurança e atratividade ao SCS de Brasília. Mesmo inserido em um contexto dotado de infraestrutura consolidada e localização privilegiada, o setor apresenta fragilidades relacionadas à baixa ocupação, à desarticulação entre espaços livres e edificações e à percepção de insegurança. Nesse sentido, o projeto atua como catalisador de transformações, promovendo a reocupação contínua e qualificada do território.

A proposta organiza-se a partir de princípios fundamentais como acessibilidade universal, priorizando a caminhabilidade e o uso equitativo do espaço urbano; ativação urbana, por meio da indução de usos mistos como comércio, serviços, cultura e lazer ao longo de um eixo contínuo operando em regime de 24 horas; e conectividade, articulando galerias, edifícios e espaços livres em um sistema integrado. Soma-se a isso a diretriz de intervenções de baixo impacto, que respeitam a infraestrutura existente e o conjunto urbanístico concebido por Lúcio Costa, em consonância com as orientações do IPHAN e do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília.

Estruturado no sentido Leste-Oeste, conectando a Galeria dos Estados à Avenida W3, o projeto consolida um corredor de integração que atravessa diferentes quadras e ativa tanto os espaços públicos quanto as edificações adjacentes. As intervenções, embora pontuais, são altamente eficazes, incluindo a requalificação de calçadas e travessias, inserção de mobiliário urbano, abertura de conexões com galerias e estímulo à ativação de fachadas térreas. Trata-se, portanto, de uma estratégia de rápida implementação e alto impacto, capaz de induzir novas dinâmicas urbanas sem demandar grandes transformações estruturais.

Como projeto piloto, a Rua 24h00 estabelece as bases para a consolidação de um novo padrão de ocupação urbana no SCS, promovendo a presença contínua de pessoas, fortalecendo a economia criativa e o pequeno empreendedorismo, e resgatando a percepção positiva do setor. Ao mesmo tempo, reafirma a lógica da escala gregária do plano original, reposicionando o Setor Comercial Sul como espaço de encontro, convivência e diversidade, essencial para a vitalidade urbana contemporânea.

Figura 17 – Mapa da Quadra 5, conexão com o setor Hospitalar.



Fonte: Autores.

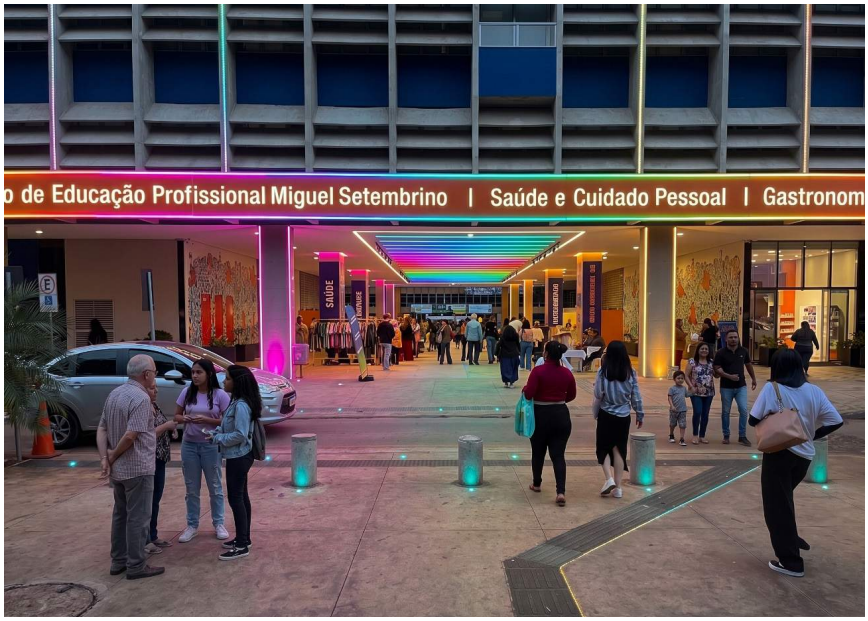
Figura 20 e 21 – Rua 24 Horas





Fonte: Autores.

Figura 22 – Rua 24 Horas.



Fonte: Autores.

Figura 23 – Ilustrações da proposta de requalificação do Rua 24 Horas com as novas atividades e galerias (antes e depois).



Fonte: Autores.

a) Novas passagens de nível com acessibilidade e incremento funcional e Galerias com mais integração e novo visual.

A qualificação das travessias entre as edificações das quadras 1 a 6 do Setor Comercial Sul constitui elemento central para a consolidação da Rua 24 horas e de um sistema contínuo de mobilidade ativa, orientado pela acessibilidade universal e pela caminhabilidade fluida. Parte-se do princípio de que essas conexões devem garantir percursos confortáveis, seguros e legíveis, priorizando o pedestre e assegurando a inclusão de pessoas com mobilidade reduzida, ao mesmo tempo em que reorganizam de forma subordinada os fluxos veiculares. Cada travessia, contudo, demanda soluções específicas, ajustadas às condições topográficas e espaciais existentes, de modo a promover continuidade sem desconsiderar as singularidades do território.

Na travessia entre a Quadra 6 e a Quadra 5, o desnível aproximado de 1,20 m, atualmente resolvido por soluções segregadas de rampa e escada, é reinterpretado por meio de um desenho integrado que unifica esses elementos em um único dispositivo acessível, articulado diretamente ao eixo estruturante de pedestres da Rua 24h00. A proposta estabelece a travessia no nível da praça da Quadra 5, conferindo protagonismo ao pedestre, enquanto o fluxo veicular é mantido de forma secundária e controlada, com limitação a um veículo por vez e eliminação de vagas adjacentes, garantindo maior segurança e conforto.

Já na conexão entre a Quadra 4 e a Quadra 3, a estratégia adota como referência o nível da edificação e da calçada da Quadra 3, assegurando continuidade plena do percurso. O desnível remanescente é resolvido por meio de rampa acessível, priorizando soluções inclusivas que favoreçam o deslocamento contínuo e confortável, especialmente para usuários com mobilidade reduzida.

Por sua vez, a passagem entre a Quadra 3 e a Quadra 2 é concebida a partir da elevação da via ao nível das calçadas, estabelecendo uma travessia em plano único que reforça a prioridade do pedestre. O fluxo veicular é novamente condicionado a um único automóvel por vez, com delimitação por elementos físicos de proteção, enquanto a eliminação de vagas de estacionamento viabiliza o redesenho do espaço com maior amplitude e qualidade para o uso pedonal,

incluindo a implantação de rampas acessíveis e a melhoria das condições gerais de circulação.

Na passagem da quadra 2 para a quadra 1 existente um nivelamento que favorece a integração entre os espaços livres da Quadra 1 e a calçada da Quadra 2. Entende-se que a continuidade visual estabelecida pela materialidade dos pisos pode contribuir positivamente para a integração real dos espaços livres, dando continuidade e assegurando acessibilidade plena. O trânsito de veículos será controlado, limitado a um carro por vez, com frades delimitadores. Ademais, os espaços livres da quadra 1 poderão ser mais arborizados e tratados com jardins e canteiros, ampliando a qualidade local, proporcionando melhor condição microclimática e paisagística.

Em conjunto, essas intervenções configuram uma rede articulada de travessias qualificadas, capazes de promover continuidade espacial, segurança e inclusão, transformando o sistema de conexões entre quadras em um verdadeiro eixo estruturante da requalificação urbana do Setor Comercial Sul.

2.2.3 Quadra 3 (Polo de Inovação e Tecnologia)

O projeto piloto de transformação da Quadra 3 do Setor Comercial Sul em um hub de inovação tecnológica configura-se como uma estratégia estruturante no processo de requalificação urbana do setor, ao articular potencial físico implantado, viabilidade de implementação a curto prazo e capacidade de indução de novas dinâmicas econômicas e sociais.

As características tipológicas das edificações da quadra, marcadas por edificações com gabarito de baixo potencial construtivo, plantas relativamente flexíveis, modulação construtiva em lotes e acessos diretos favorecem processos de retrofit com menor grau de complexidade, permitindo adaptações rápidas para usos contemporâneos vinculados à inovação, tecnologia e economia criativa. Soma-se a isso o elevado índice de vacância imobiliária, que amplia a disponibilidade de espaços e reduz barreiras de entrada, criando condições propícias para a atração, de pequenas e médias empresas, startups, coworkings e iniciativas vinculadas ao ecossistema de inovação.

Esse conjunto de fatores confere alta pertinência à Quadra 3 como território de experimentação, capaz de operar como projeto piloto dentro de uma estratégia mais ampla de transformação do SCS. A ativação progressiva desses espaços, associada à introdução de novos usos produtivos, principalmente na produção de softwares, tende a gerar efeitos multiplicadores, estimulando a ocupação de imóveis adjacentes, a diversificação funcional e o aumento da circulação de pessoas. Nesse contexto, a vinculação direta com o Projeto Rua 24h00 reforça ainda mais o potencial da intervenção, ao garantir conectividade, acessibilidade e presença contínua de usuários, elementos fundamentais para a percepção de segurança urbana e para a consolidação de um ambiente dinâmico e atrativo.
Dessa forma, o hub de inovação da Quadra 3 não deve ser compreendido como uma ação isolada, mas como um catalisador integrado às demais estratégias de requalificação do setor.

Figura 24 – Mapa da Quadra 3.



Fonte: Autores.

2.2.4 Praça da W3

A criação de uma praça estratégica junto à via W3, no Setor Comercial Sul, configura-se como uma intervenção de forte caráter simbólico e estruturador, destinada a qualificar um dos principais pontos de acesso ao setor e a reforçar sua identidade urbana no contexto de Brasília. A proposta parte da ampliação da das áreas pavimentadas existentes, mais precisamente na porção central onde há um estacionamento. Recentemente o espaço foi requalificado com o alargamento de calçadas e inserção de mobiliário urbano. No entanto, entendemos que o a requalificação dos SCS demanda aspectos mais simbólicos condizentes com a retomada democrática de seu território como local de muita significância para a população do DF. Pretende-se consolidar um espaço de transição qualificada entre a Quadra 7 e a Quadra 6 e estabelecer uma "chegada" como elemento de conexão com os fluxos mais intensos da W3 e o setor como um todo.

Do ponto de vista compositivo, a proposta de intervenção introduz um marco visual de referência com totens em LED, capazes de comunicar e valorizar a história e a identidade do Setor Comercial Sul, funcionando como elemento de orientação e de reconhecimento simbólico. Associado a esse dispositivo, propõe-se a incorporação de fontes secas com jatos d'água, cuja função extrapola o caráter lúdico ao contribuir para a umidificação do ar durante os períodos de estiagem, qualificando o microclima urbano.

A estrutura paisagística da praça é organizada a partir do desnível existente que delimita a praça. Soma-se nessa delimitação um renque de palmeiras implantado sobre jardins de chuva, configurando um sistema que alia qualificação estética e desempenho ambiental, ao favorecer a drenagem e mitigar pontos de alagamento. Essa composição vegetal estabelece também uma definição clara dos caminhos e dos espaços de pedestres, evitando o conflito em relação à área de estacionamento na face norte. A composição também confere verticalidade e definição espacial ao conjunto. Na porção sul, onde já se encontram árvores consolidadas, a inserção de bancos e áreas de estar reforça o caráter de permanência e convivência do espaço.

A viabilização dessa praça reforça uma reconfiguração em curso do sistema viário adjacente com a criação de uma travessia em nível mais ampla e confortável sobre a W3 à mesma cota da praça e delimitada por elementos de proteção. Essa solução prioriza o pedestre, garantindo maior segurança e continuidade dos fluxos, ao mesmo tempo em que estabelece conexão direta com a galeria central do setor e com o marco inicial do Projeto Rua 24h00.

Dessa forma, a praça junto à W3 assume papel estratégico não apenas como espaço qualificado de circulação e permanência, mas como um verdadeiro portal de entrada do Setor Comercial Sul, articulando dimensões simbólicas, ambientais e funcionais e contribuindo para a construção de uma nova imagem urbana para o setor.

Figura 24 – Mapa da Quadra 3.



Fonte: Autores.

Figura 26 – Novo Marco visual na praça da W3.



Figura 27 – Canteiros e Jardins de Chuva na praça da W3.



Fonte: Autores.

Figura 28 – Passagem de pedestres pela W3.



Fonte: Autores.

2.2.5 Nova Praça Marielle Franco (Mercado da Quadra 1)

A requalificação da Praça Marielle Franco configura-se como uma intervenção estratégica no contexto do Setor Comercial Sul, assumindo papel estruturador na consolidação da caminhabilidade e na qualificação da mobilidade ativa na área central. Atualmente caracterizada por extensas superfícies impermeáveis e com baixa presença de arborização, a praça apresenta-se como um espaço de transição pouco convidativo, cuja reconfiguração permitirá sua transformação em um elo urbano qualificado entre o Setor de Diversões Sul, o Hospital de Base e os principais fluxos associados à Metrô do Distrito Federal, à Galeria dos Estados e à Rua 24h.

A proposta parte do princípio da acessibilidade universal como diretriz estruturante, articulando soluções que garantem continuidade espacial e legibilidade dos percursos, sobretudo por meio da integração qualificada com a Praça do Metrô e a Galeria dos Estados. A remoção de barreiras físicas existentes, como o atual muro de arrimo, e a implantação de rampas acessíveis promovem a conexão direta entre a face leste da Quadra 1 e os sistemas de transporte e circulação subterrânea, eliminando descontinuidades e reforçando a fluidez dos deslocamentos de pedestres.

Do ponto de vista programático, a intervenção amplia significativamente a diversidade de usos, incorporando atividades que extrapolam a lógica predominante de estacionamento na porção leste do setor. A introdução de uma estrutura de cobertura de caráter escultórico, com altura entre 8 e 12 metros, estabelece um novo marco visual e simbólico, capaz de abrigar eventos culturais,

feiras e atividades temporárias, além de organizar e qualificar a presença de comércio informal, absorvendo de forma planejada a demanda de ambulantes. Essa estratégia contribui para a vitalidade urbana, ao mesmo tempo em que ordena dinâmicas já existentes no território.

O desenho do térreo privilegia a flexibilidade e a apropriação social, mantendo-se livre para múltiplos usos e integrado ao Serviço de Informação ao Cidadão (SIC), cuja presença reforça o caráter público e institucional do espaço. A infraestrutura de apoio, incluindo sanitários e bicicletários, complementa a funcionalidade da praça e incentiva o uso cotidiano, especialmente por pedestres e ciclistas.

No campo ambiental e paisagístico, a proposta adota uma abordagem bioclimática, com a introdução de paisagismo no entorno da estrutura a ser composta por espécies nativas e frutíferas, organizadas em canteiros que, além de qualificar a ambiência, contribuem para o sombreamento, o conforto térmico e a orientação dos fluxos. A associação da implantação e manutenção dessas áreas verdes a programas sociais potencializa o caráter inclusivo da intervenção. Complementarmente, a inserção de ciclovias e percursos sombreados reforça a continuidade da mobilidade ativa, consolidando um sistema integrado de deslocamentos não motorizados.

Dessa forma, a Praça Marielle Franco deixa de ser um espaço residual e fragmentado para assumir protagonismo como elemento estruturador da malha urbana do Setor Comercial Sul, configurando-se como um novo polo de convergência de fluxos, atividades e identidades. A intervenção não apenas qualifica a experiência do pedestre, mas também fortalece a integração entre diferentes centralidades e sistemas urbanos, consolidando um ambiente mais acessível, dinâmico e socialmente apropriado.

Figura 30 – Vista aérea da Quadra 1.



Fonte: Autores.

Figura 24 – Mapa da Quadra 3.



Fonte: Autores.

Figura 31 – Novo acesso à Estação de Metrô, Quadra 1.



Figura 32 – Nova passarela acessível, Quadra 1.



Figura 33 – Nova Feira de atividades, arte e ambulantes, Quadra 1.



Fonte: Autores.

2.3 Projetos Estratégicos - Médio Prazo

Os projetos estratégicos de médio prazo constituem um conjunto de intervenções estruturantes voltadas à consolidação progressiva da qualidade urbana do Setor Comercial Sul, sendo caracterizados por sua abrangência territorial, complexidade operacional e necessidade de articulação institucional e social ampliada. Diferentemente de ações pontuais ou de curto prazo, esses projetos demandam processos mais aprofundados de pactuação com a comunidade local, atores econômicos e gestores públicos, uma vez que implicam transformações significativas na dinâmica de uso, circulação e apropriação do espaço urbano, com impactos que extrapolam os limites imediatos do setor e reverberam na zona central como um todo.

Nesse contexto, tais projetos assumem papel fundamental na promoção da chamada "costura urbana", ao buscar recompor continuidades espaciais historicamente fragmentadas entre o SCS e seu entorno imediato. Essa costura se materializa, sobretudo, na qualificação e integração dos sistemas de mobilidade ativa, com ênfase no redesenho e na articulação dos fluxos de pedestres e ciclistas. A estratégia consiste em conectar trechos hoje desconexos das malhas existentes, eliminando barreiras físicas e perceptivas, e estruturando uma rede coerente, legível e acessível, capaz de induzir novos padrões de deslocamento e permanência.

A construção dessa malha integrada no SCS implica não apenas a implantação de novos percursos, mas a requalificação dos caminhos existentes, com tratamento adequado de calçadas, travessias, sombreamento, mobiliário urbano e infraestrutura cicloviária. Trata-se de estabelecer um sistema contínuo de espaços públicos que funcione como suporte à mobilidade cotidiana, garantindo segurança, conforto e acessibilidade universal. Ao mesmo tempo, essa rede de caminhos de pedestres atua como elemento indutor de vitalidade urbana, ao favorecer a ativação de fachadas, o fortalecimento do comércio local e a diversificação de usos ao longo dos percursos.

Assim, os projetos estratégicos de médio prazo não se limitam à dimensão física das intervenções, mas incorporam uma abordagem integrada que articula desenho urbano, gestão participativa e ativação socioeconômica. Ao promover a reconexão do SCS com seu entorno e estruturar uma malha qualificada de mobilidade ativa, esses projetos contribuem decisivamente para a reconfiguração da centralidade, tornando-a mais inclusiva, dinâmica e orientada ao pedestre.

2.3.1 Sistema de Caminhabilidade do SCS

A proposta de caminhabilidade para o Setor Comercial Sul estrutura-se a partir da integração de três zonas estratégicas definidas no Produto 2: o Boulevard Norte na zona norte do SCS, o Boulevard Sul na zona sul do SCS e o Boulevard Leste que fica na zona leste do SCS. As zonas foram concebidas como eixos complementares que, embora dotados de identidades paisagísticas e funcionais próprias, operam de forma articulada na consolidação de uma rede contínua de mobilidade ativa. Cada um desses boulevards incorpora uma leitura específica

do território, respondendo às suas condições urbanas, aos usos predominantes e às dinâmicas já estabelecidas nos produtos anteriores, ao mesmo tempo em que induz novas formas de apropriação e qualificação do espaço público.

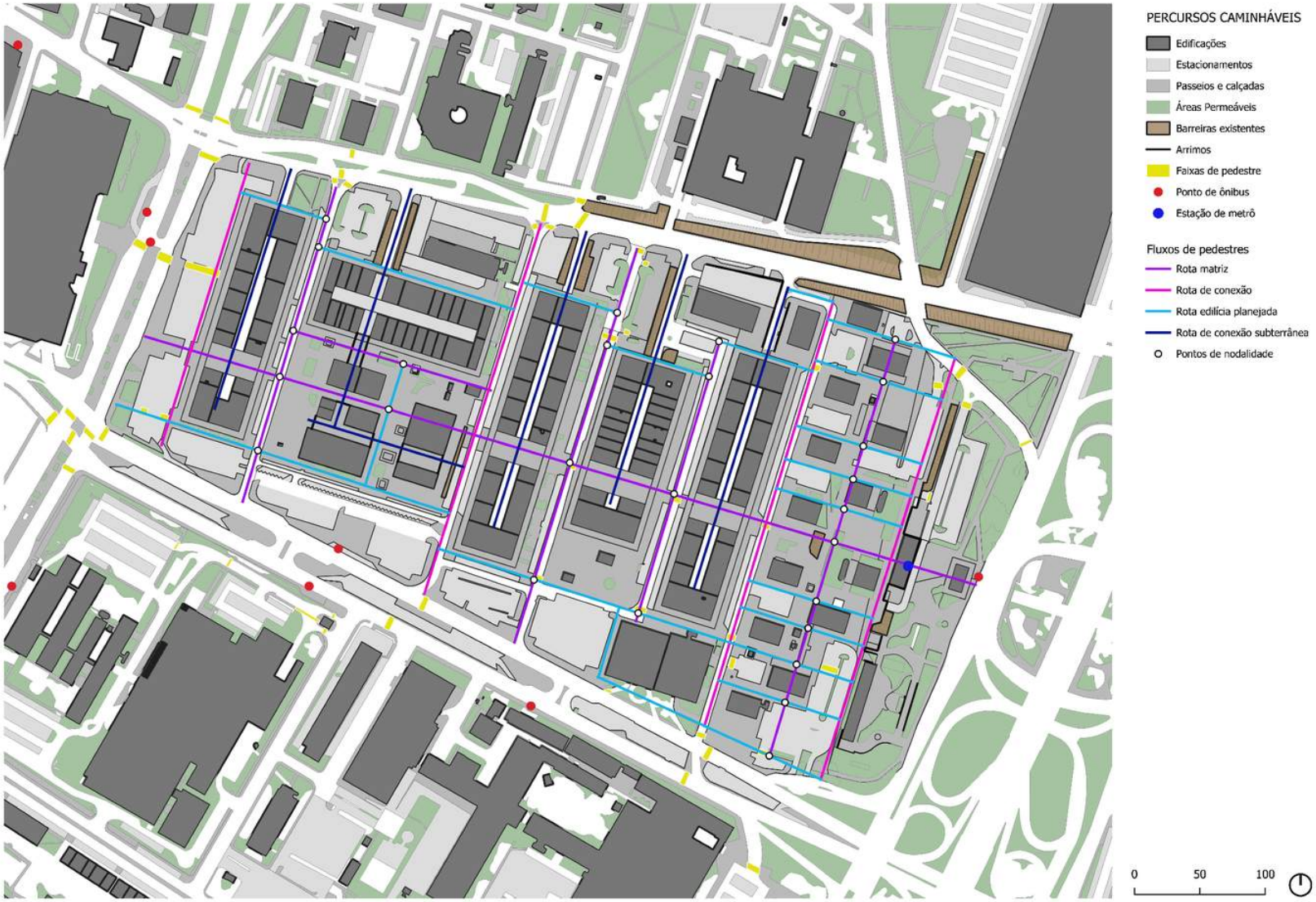
O Boulevard Norte configura-se como um eixo de maior intensidade de fluxos e de articulação com o Setor Hoteleiro Norte, no qual a proposta enfatiza a organização dos percursos, a ampliação das áreas de permanência e o fortalecimento da relação com os equipamentos existentes. Já o Boulevard Sul assume caráter mais voltado à permanência e à ativação urbana, com ênfase em usos diversificados, fruição do espaço público e qualificação ambiental, contribuindo para a dinamização de áreas hoje ocupadas por bolsões de estacionamento. Por sua vez, o Boulevard Leste desempenha papel estratégico na conexão com os sistemas de mobilidade de maior escala, articulando o setor aos principais pontos de acesso, como o sistema metroviário e os corredores de transporte, ao mesmo tempo em que requalifica áreas marcadas por descontinuidades e barreiras físicas.

A integração interna entre essas três zonas apoia-se no reconhecimento da realidade consolidada do SCS, explorando suas potencialidades latentes e promovendo intervenções cirúrgicas voltadas à remoção de obstáculos que comprometem a fluidez dos deslocamentos. A proposta prioriza a construção de uma malha contínua, legível e acessível, na qual os percursos de pedestres são tratados como elemento estruturador do desenho urbano, com atenção especial à acessibilidade universal, ao conforto ambiental e à segurança. Nesse sentido, a qualificação das calçadas, a reorganização das travessias e a introdução de sombreamento e mobiliário urbano são fundamentais para garantir a continuidade e a atratividade dos trajetos.

Paralelamente, a proposta reforça e amplia o sistema cicloviário existente, promovendo a conexão entre trechos atualmente fragmentados e estabelecendo vínculos mais eficientes com a rede de mobilidade do Distrito Federal, em especial com o Metrô do Distrito Federal e os principais corredores de transporte público. A articulação entre modos ativos e coletivos é tratada como elemento central para a reconfiguração da mobilidade no setor, contribuindo para a redução da dependência do automóvel e para a promoção de um ambiente urbano mais sustentável e inclusivo.

Dessa forma, a proposta de caminhabilidade transcende a simples qualificação de percursos, configurando-se como uma estratégia integrada de reestruturação urbana que reconecta o SCS ao seu entorno, valoriza suas especificidades e estabelece uma nova lógica de circulação baseada na fluidez, na acessibilidade e na centralidade do pedestre.

Figura 34 – Mapa dos percursos caminháveis.



Fonte: Autores.

Figura 35 e 36 – Figuras ilustrativas de Caminhabilidade: passeios arborizados, calçadas e biovaletas.





Fonte: Autores.

2.3.2 Zona 03 – Projeto Boulevard Norte

O Projeto Boulevard Norte, previsto para implantação em médio prazo, configura-se como uma das iniciativas estratégicas de requalificação do Setor Comercial Sul, tendo como objetivo central promover a integração qualificada com o Setor Hoteleiro Sul, ao mesmo tempo em que potencializa a mobilidade ativa ao longo da via S2. Trata-se de uma proposta que articula dimensões urbanas, ambientais e tecnológicas, consolidando-se como um eixo de transição capaz de intensificar a vitalidade e a conectividade da área central de Brasília.

Como diretriz estruturante, propõe-se a implantação de travessias de pedestres mais seguras, diretas e fluidas em pontos estratégicos, estabelecendo conexões efetivas entre os dois setores. Essas travessias integram-se a uma rede contínua de caminhabilidade, associada a uma faixa cicloviária, ampliando e qualificando as alternativas de deslocamento sustentável no território.

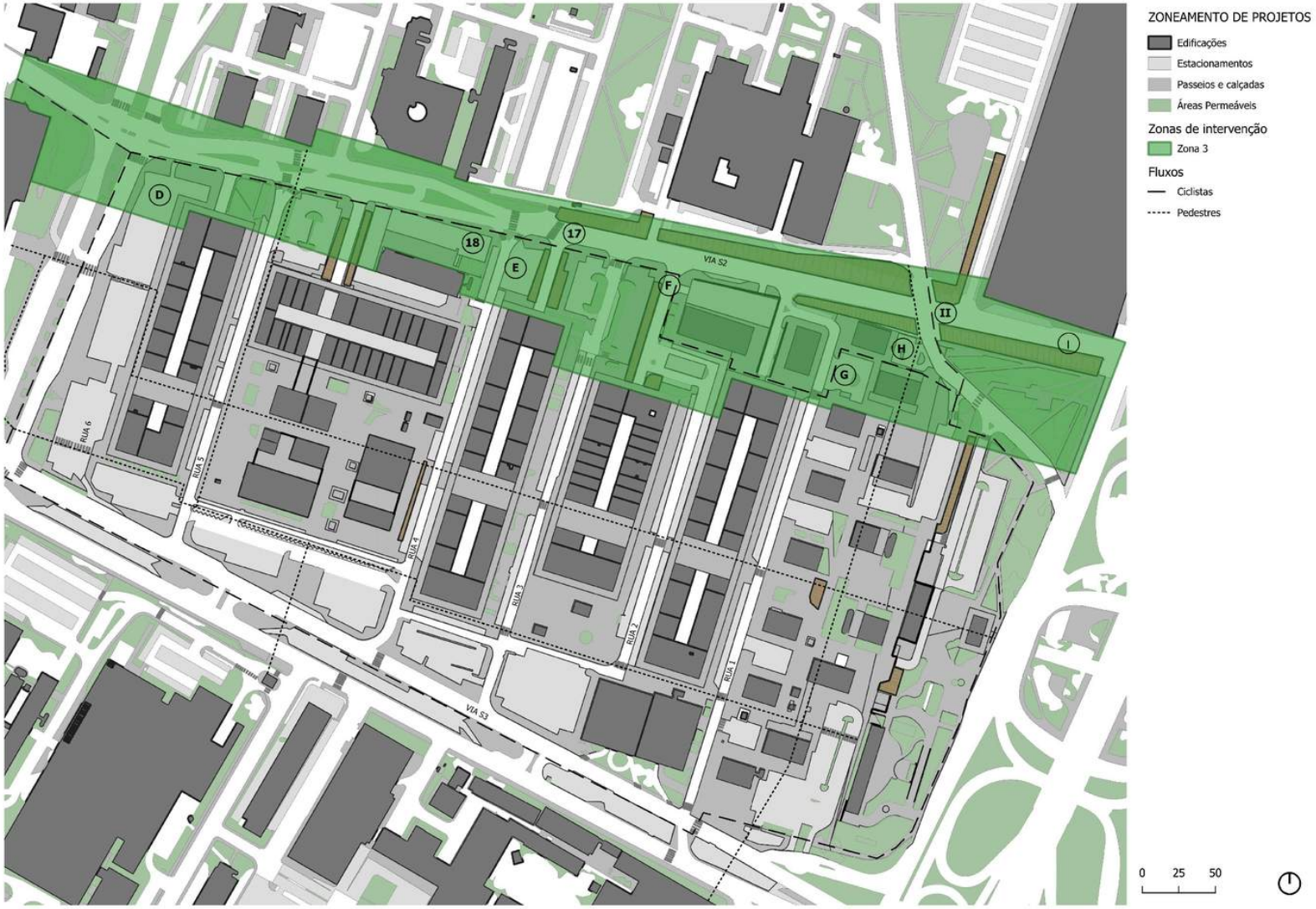
Complementarmente, prevê-se a criação de um boulevard arborizado no lado do Setor Comercial Sul, concebido como um percurso confortável, sombreado e ambientalmente qualificado, conectando o Shopping Pátio Brasil ao Setor de Diversões Sul / Conic. Essa solução reforça não apenas a experiência do pedestre, mas também a dimensão simbólica e paisagística do espaço público, valorizando a escala gregária e a permanência urbana.

A pesquisa também indica que é importante prever uma travessia fluida e contínua ligando os dois setores, permitindo a instalação de ciclovia como parte da rede nesta região. A conexão cria maior fluidez em um ponto da região central que constitui uma barreira para pedestres e ciclistas, hoje pouco explorado e desconfortável ambientalmente. A intervenção aponta para a ampliação da integração geral da zona central sul e permite a ligação do Setor Comercial Sul com o Eixo Monumental, podendo ser criado um boulevard arborizado e confortável onde hoje não há ligações. Embora barreiras físicas impeçam a plena integração ao leste, melhorias na integração das calçadas, a implantação de arborização e de jardins de chuva podem qualificar o ambiente, promover serviços ecossistêmicos e melhorar significativamente a mobilidade nesta parte da área central.

No campo ambiental, o projeto incorpora soluções baseadas em infraestrutura verde, com a implantação de jardins de chuva e biovaletas ao longo da via S2, em substituição aos taludes atualmente impermeabilizados. Esses dispositivos de drenagem urbana sustentável favorecem a retenção e infiltração das águas pluviais, contribuindo para a mitigação de escoamentos superficiais e para a melhoria das condições microclimáticas. Associadamente, propõe-se a introdução de vegetação nativa do Cerrado, incluindo espécies frutíferas, com potencial de articulação a iniciativas sociais e comunitárias, resgatando práticas locais e fortalecendo a identidade do setor. Ao incentivar o uso produtivo e coletivo desses espaços, amplia-se a aderência social às estratégias de requalificação.

Outro componente relevante da proposta refere-se à incorporação de infraestrutura tecnológica, alinhada à consolidação do futuro polo tecnológico e criativo previsto para a região central. Essa dimensão contempla a introdução de soluções inteligentes voltadas à conectividade, iluminação e segurança, exigindo, contudo, a construção de uma agenda articulada entre atores institucionais,

Figura 37 – Mapa da Zona 03.



Fonte: Autores.

Figura 38 – Figura ilustrativa do Boulevard com ligação ao Setor Hoteleiro



Fonte: Autores.

agentes locais e concessionárias de serviços, de modo a garantir sua viabilidade e efetividade.

No que se refere à acessibilidade, a proposta prevê intervenções pontuais ao longo dos percursos, orientadas pela qualificação do espaço público segundo os princípios da acessibilidade universal. Entre as diretrizes adotadas, destacam-se o rebaixamento de calçadas, o nivelamento de travessias, a padronização de pavimentos e a implantação de áreas de descanso, assegurando maior conforto e inclusão para diferentes perfis de usuários.

Por fim, a introdução de marcos visuais estratégicos contribui para a legibilidade urbana e a orientação espacial, reforçando a identidade da faixa lindeira como elemento articulador entre áreas de grande relevância funcional e simbólica, especialmente o Setor Hoteleiro Sul e o Conic.

Dessa forma, o Projeto Boulevard Norte consolida-se como uma intervenção integrada que articula mobilidade sustentável, qualificação paisagística, infraestrutura verde, inovação tecnológica e valorização simbólica. Mais do que um eixo de passagem, a proposta transforma a via S2 em um corredor estruturador de convivência, conectividade e sustentabilidade, reafirmando o papel do Setor Comercial Sul como centralidade dinâmica e estratégica do Plano Piloto.

2.3.3 Zona 05 – Projeto Boulevard Sul

O Projeto da Área Lindeira Sul no Setor Comercial Sul configura-se como uma estratégia estruturante de longo prazo voltada à consolidação de uma infraestrutura urbana multifuncional, capaz de compatibilizar a oferta de estacionamentos, em função das especificidades de mobilidade do Distrito Federal, com a qualificação progressiva dos espaços públicos ao nível do térreo. Trata-se de uma proposta que articula, de forma integrada, mobilidade, paisagismo, acessibilidade e ativação urbana, promovendo a transformação gradual da porção sul do setor em uma frente dinâmica, voltada ao lazer, à cultura e à convivência.

Essa transformação é concebida como um processo incremental, estruturado a partir de intervenções de curto, médio e longo prazo que, de maneira coordenada, promovem a reconfiguração dos fluxos e a apropriação dos espaços hoje fragmentados nas vias, estacionamentos, calçadas e espaços livres como praças sem uma articulação estruturante.

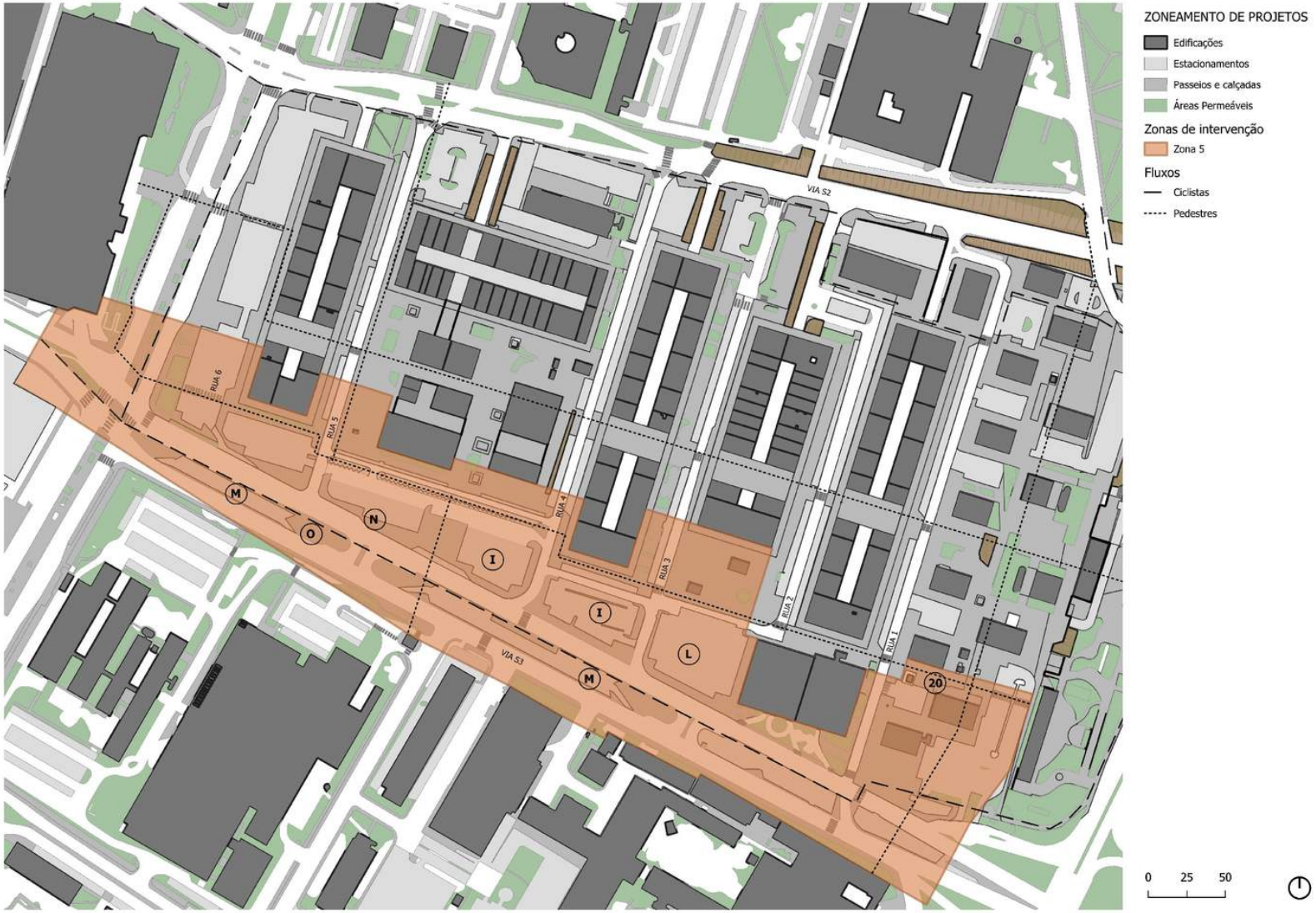
Entre as ações iniciais, destaca-se a qualificação das conexões com o sistema hospitalar, especialmente nas imediações do Hospital Sarah Kubitschek e do Hospital de Base, onde se propõe a implantação de travessias acessíveis, contínuas e seguras ao longo da via S3. Essas intervenções visam eliminar descontinuidades, superar barreiras impostas por canteiros e estacionamentos e estabelecer percursos nivelados que favoreçam, sobretudo, pessoas com mobilidade reduzida, consolidando uma rede de caminhabilidade integrada.

Figura 40 – Figura ilustrativa do Boulevard arborizado com ligação ao Setor Hospitalar.



Fonte: Autores.

Figura 39 – Mapa da Zona 05.



Fonte: Autores.

Paralelamente, a proposta avança na construção de um eixo estruturador Leste-Oeste ao longo da via S3, concebido como um boulevard arborizado, com calçadas amplas e ciclovia contínua. Esse corredor qualifica ambientalmente o percurso, introduzindo arborização de copa densa e soluções de conforto bioclimático, ao mesmo tempo em que organiza os fluxos de pedestres e ciclistas com maior segurança e fluidez. A continuidade desse boulevard ao longo das Quadras 1 a 6 redefine a lógica de ocupação da face sul, reduzindo a predominância do automóvel e promovendo uma ambiência urbana mais equilibrada e orientada ao uso coletivo.

Nesse contexto, a readequação dos estacionamentos, especialmente nas Quadras 4 e 5, desempenha papel fundamental. A reorganização dessas áreas permite atender demandas específicas, como vagas para serviços, ambulâncias e apoio operacional, ao mesmo tempo em que libera espaço para a ampliação das calçadas, a introdução de arborização e a instalação de mobiliário urbano qualificado. Destaca-se, nesse processo, o potencial de ativação da face oeste da Quadra 4, com a possibilidade de implantação de parklets, mesas e cadeiras associadas a usos comerciais, contribuindo para a vitalidade e permanência no espaço público. Adicionalmente, áreas hoje impermeabilizadas poderão ser convertidas em jardins de chuva e canteiros vegetados, promovendo drenagem sustentável, melhoria microclimática e qualificação paisagística.

Outro aspecto relevante da proposta refere-se à requalificação de vazios urbanos estratégicos, como a área ao sul do Setor de Diversões Sul, atualmente marcada por percursos informais e baixa qualidade ambiental. Seu redesenho, com maior arborização, inserção de elementos artísticos e integração com projetos estruturantes, transforma esse espaço em um polo de convivência e cultura, ampliando a oferta de áreas públicas qualificadas na região central.

A melhoria das conexões transversais, associada à revisão dos retornos e da lógica viária da S3, complementa essa estratégia ao promover maior segurança e legibilidade para todos os modos de deslocamento. A reconfiguração geométrica e semafórica desses pontos contribui para equilibrar a fluidez veicular com a prioridade dos pedestres e ciclistas, reforçando a continuidade dos fluxos e a integração entre diferentes setores urbanos.

Por fim, em uma perspectiva de longo prazo, a implantação de estruturas como edifícios-garagem subterrâneos permitirá reorganizar de forma mais eficiente a demanda por estacionamento, liberando extensas áreas ao nível do solo para usos públicos qualificados. Essa solução reduz conflitos entre modais, protege os acessos veiculares e amplia significativamente as áreas livres destinadas ao paisagismo, ao lazer e à convivência.

Dessa forma, o Projeto da Área Lindeira Sul consolida-se como uma proposta abrangente de requalificação urbana, capaz de articular infraestrutura, mobilidade ativa, sustentabilidade ambiental e ativação socioeconômica. Ao promover a costura urbana com o entorno, qualificar os percursos e transformar espaços subutilizados em áreas vivas e integradas, reafirma-se o papel do Setor Comercial Sul como uma centralidade estratégica, inclusiva e orientada à experiência do pedestre no Plano Piloto.

2.3.4 Zona 04 – Projeto Faixa Lindeira Leste

O Projeto da Faixa Lindeira Leste tem como objetivo estruturar uma conexão plena, contínua e fluida para pedestres, consolidando a ligação entre o Setor de Diversões Sul (Conic) e o Hospital de Base do Distrito Federal, na face leste do SCS ao longo da Quadra 1, abrangendo ainda, a Galeria dos Estados, a Praça Marielle Franco e a Estação SCS do Metrô-DF.

A proposta parte do princípio da acessibilidade universal, garantindo conforto, legibilidade e segurança ao deslocamento de pedestres e ciclistas, além de promover a integração entre os diferentes modais de transporte que convergem na região.

Um dos eixos fundamentais do projeto consiste na eliminação das barreiras físicas hoje existentes, notadamente os desníveis que cortam a quadra 1 no sentido norte sul como um grande muro de arrimo e jardineiras que se somam a outros tipos de obstáculos próximos aos edifícios da Quadra 1. Essas barreiras comprometem severamente a acessibilidade plena dos trajetos ao longo do SCS.

O atual espaço que constitui o patamar mais baixo da quadra 1 é caracterizado por uma grande praça seca, incluindo a Praça Marielle Franco, apresenta baixa cobertura arbórea e espaços fragmentados para circulação e permanência, inclusive cortado por vias de acesso as garagens e bolsões de estacionamento. Toda essa área merece ser objeto de requalificação paisagística com a introdução de árvores de médio e grande porte, forrações e mobiliário urbano. Essa solução busca aumentar o sombreamento, a permanência qualificada e a sensação de conforto ambiental em consonância com as condições bioclimáticas locais.

No tocante à mobilidade, entende-se que o acesso à Estação Galeria dos Estados pode ser redesenhado de forma a assegurar maior visibilidade, legibilidade espacial e integração com o novo arranjo paisagístico, inclusive integrando ao nível do térreo e o patamar superior da Quadra 1 com a estação do metrô e a galeria de atendimento de serviços públicos existente no local. O redesenho do espaço garantirá a circulação de pessoas com mobilidade reduzida, cadeirantes e transeuntes em geral, em conformidade com as normas técnicas da ABNT que tratam do tema.

Adicionalmente à essas melhorias de acessibilidade, o espaço da Praça Marielle Franco que fica entre a saída do metrô e a galeria dos estados poderá ganhar novo significado com a implantação de uma cobertura ampla que pode ter caráter artístico e funcional, concebida como novo marco urbano e cultural para Brasília. Essa estrutura poderá abrigar eventos, feiras e atividades culturais, ao mesmo tempo em que oferecerá infraestrutura organizada para parte dos ambulantes hoje alocados no setor. Com isso, cria-se uma continuidade programática em sinergia com a proposta da Rua 24 Horas, configurando um percurso ativo e integrado entre o Setor Comercial Sul e o Setor de Autarquias Sul.

No âmbito da circulação entre os prédios da quadra 1, recomenda-se reestabelecer o fluxo pleno e acessível previamente existente e que liga as portarias de prédios e os estacionamentos no sentido Norte Sul. Notadamente há

um eixo de pedestres que pode ser ativado ligando o Setor hoteleiro Sul, O Setor de Diversões Sul e o setor de Hospitais Sul, cortando toda a quadra 1 do SCS.

Complementarmente, a passagem Norte-Sul que atravessa a área poderá contar com ciclovias integradas ao acesso do metrô e aos pontos de ônibus existentes ao longo do eixo w (eixinho de cima), qualificando o local como um verdadeiro HUB multimodal de transportes. Essa articulação amplia as opções de mobilidade ativa e coletiva, promovendo maior eficiência urbana e fortalecendo o caráter estratégico da Faixa Lindeira Leste como eixo de conexão e vitalidade urbana.

No âmbito da estruturação do Boulevard Leste no Setor Comercial Sul, destaca-se ainda a reconfiguração do espaço livre em frente ao Edifício Márcia, concebida como intervenção estratégica para qualificar a articulação entre diferentes sistemas de mobilidade e centralidades urbanas. A proposta visa integrar esse espaço ao viaduto existente sobre a via S2, estabelecendo uma conexão mais fluida e segura entre o Setor Hoteleiro Sul, o Setor de Diversões Sul e a Rodoviária do Plano Piloto. Nesse contexto, a reestruturação prevê a reorganização do sistema viário local, com o possível reposicionamento do semáforo e a supressão de bolsões de estacionamento adjacentes, liberando área para a ampliação e qualificação dos espaços destinados ao pedestre. Tal medida permitirá a criação de percursos mais diretos, confortáveis e acessíveis, especialmente para usuários provenientes da estação de metrô e do Setor de Diversões Sul, garantindo maior segurança nas travessias e continuidade da caminhabilidade. Ao transformar um espaço hoje fragmentado em um ambiente integrado e legível, a intervenção reforça o papel do Boulevard Leste como eixo estruturador de conexões urbanas e qualificação do espaço público.

Figura 42 – Figura ilustrativa do anexo ao viaduto que faz ligação com o Setor de Diversões Sul.



Fonte: Autores.

Figura 41 – Mapa da Zona 04.



Fonte: Autores.

Figura 43 – Figura ilustrativa do anexo ao viaduto que faz ligação com o Setor de Diversões Sul (antes e depois).



Fonte: Autores.

2.3.5 Sistema integrado de ciclovias do SCS da área central

A proposta de ciclovias para o Setor Comercial Sul estrutura-se como um sistema integrado de mobilidade ativa, orientado à consolidação de uma malha contínua, segura e funcional, capaz de articular os trechos cicloviários existentes com uma nova rede interna ao setor. Essa estratégia parte do reconhecimento das descontinuidades atuais e propõe sua superação por meio da conexão qualificada dos percursos, permitindo deslocamentos eficientes tanto no sentido Leste-Oeste quanto norte-sul, especialmente ao longo das bordas do SCS, onde se concentram os principais eixos viários e fluxos urbanos.

A configuração dessa malha cicloviária busca não apenas atender às demandas internas do setor, mas também ampliar sua capacidade de conexão com as centralidades adjacentes, estabelecendo vínculos diretos com o Setor Hoteleiro Sul, o Setor Hospitalar Sul, o Setor de Autarquias Sul, o Setor Bancário Sul e o Setor de Diversões Sul. Ao mesmo tempo, a proposta reforça a integração com equipamentos estruturantes de maior escala, como o Parque da Cidade Sarah Kubitschek e a Rodoviária do Plano Piloto, consolidando o SCS como peça-chave na rede cicloviária da área central de Brasília.

Do ponto de vista do desenho urbano, a implantação das ciclovias está associada à requalificação dos espaços viários e à reorganização dos fluxos, priorizando a segregação segura entre modais, a clareza dos trajetos e a continuidade dos percursos. A proposta incorpora soluções que eliminam conflitos em pontos críticos, como cruzamentos e acessos a estacionamentos, além de prever conexões diretas com travessias de pedestres e interfaces com o transporte público, ampliando a intermodalidade.

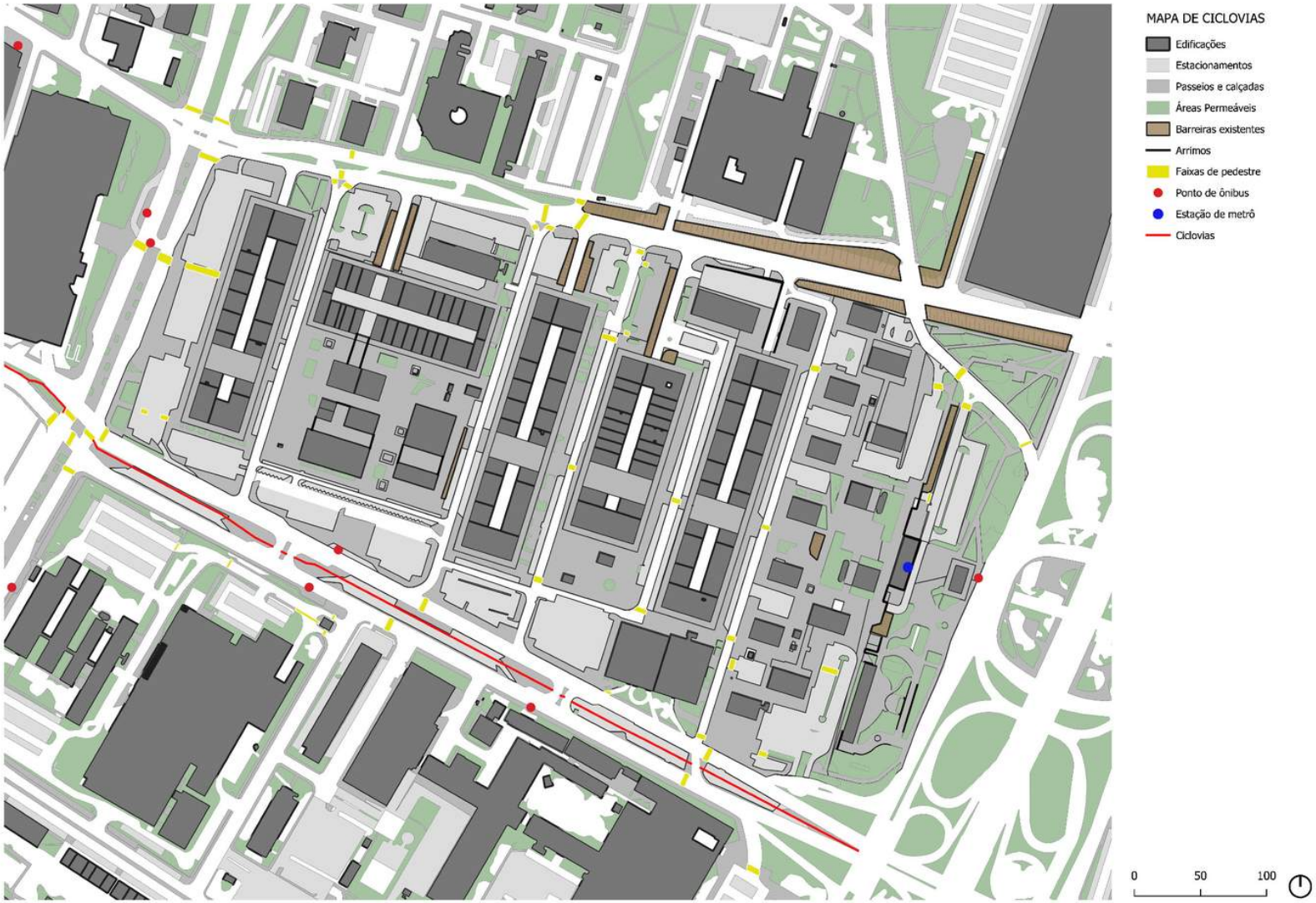
Ao estruturar uma malha cicloviária integrada e legível, a proposta contribui decisivamente para a promoção de uma mobilidade mais sustentável, reduzindo a dependência do automóvel e incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano. Mais do que infraestrutura, trata-se da construção de um sistema que oferece ao usuário plena condição de circulação com conforto, segurança e autonomia, reforçando o papel do Setor Comercial Sul como centralidade acessível, conectada e orientada à mobilidade ativa no contexto do Plano Piloto.

Figura 45 e 46 – Figura ilustrativa das ciclovias.



Fonte: Autores.

Figura 44 – Mapa de Ciclovias.



Fonte: Autores.

2.3.6 Novas ruas internas do SCS

Projeto Ruas Norte-Sul no Setor Comercial Sul configura-se como uma intervenção estratégica voltada à requalificação da mobilidade ativa e à valorização ambiental e funcional dos espaços públicos, incidindo sobre as vias que estruturam os percursos entre as Quadras 1 e 2, 2 e 3, 3 e 4, bem como sobre os trechos entre as Quadras 4 e 5 e 5 e 6. Essas vias correspondentes às ruas 1, 2, 3 e aos segmentos das ruas 4 e 5 assumem papel fundamental na organização dos fluxos internos do setor, sendo tratadas como eixos de articulação que conectam as faixas lindeiras norte e sul e estruturam a malha de deslocamentos cotidianos.

A proposta organiza-se a partir de dois princípios centrais: a qualificação da caminhabilidade, com ênfase na acessibilidade universal, e a reconfiguração paisagística dos espaços viários, por meio da introdução de arborização, canteiros vegetados e infraestrutura de suporte às atividades urbanas. Nesse sentido, as intervenções preveem o redesenho das calçadas e dos estacionamentos, priorizando o pedestre e criando condições adequadas para o uso contínuo do espaço público ao longo dos três turnos: manhã, tarde e noite.

Nas fachadas oestes das quadras, a estratégia propõe intervenções progressivas que se iniciam no curto prazo, com a implantação de parklets como dispositivos temporários de ampliação das áreas de permanência. Em um segundo momento, essas soluções poderão ser consolidadas por meio da execução de calçadas definitivas mais amplas, incorporando covas de plantio para árvores de médio porte, capazes de garantir sombreamento e conforto térmico nas faces mais expostas. Essa qualificação ambiental associa-se diretamente à ativação urbana, viabilizando a instalação de mesas e cadeiras vinculadas a bares e restaurantes, fortalecendo a dinâmica econômica local e contribuindo para a vitalidade do setor.

Figura 45 e 46 – Figura ilustrativa das ciclovias.



Fonte: Autores.

Figura 44 – Mapa de Ciclovias.



Fonte: Autores.

Nas fachadas leste, por sua vez, a proposta adota uma abordagem mais conservadora em relação aos estacionamentos, mantendo sua função de suporte às atividades comerciais. Ainda assim, promove-se a requalificação dos canteiros existentes com a introdução de vegetação nativa do Cerrado, especialmente espécies de forração e arbustivas, que conferem identidade paisagística, melhor desempenho ambiental e menor custo de manutenção. Esses espaços verdes podem, ainda, ser associados a iniciativas comunitárias e programas sociais, reforçando o caráter inclusivo e a apropriação coletiva do espaço público.

Uma situação singular é identificada na rua 2, entre as Quadras 2 e 3, onde o desnível existente entre o nível da rua e o térreo das edificações possibilita a ativação do subsolo com usos comerciais já consolidados. Nesse caso, a proposta explora essa condição para ampliar significativamente a calçada na fachada leste da Quadra 3, reduzindo vagas de estacionamento e criando um espaço qualificado para permanência, com arborização, paisagismo e extensão das atividades comerciais para o espaço público. Esse processo pode ser iniciado com soluções transitórias, como parklets, e evoluir para a consolidação de calçadões, transformando o percurso em um ambiente de convivência e lazer.

Os trechos de conexão entre as faixas lindeiras Norte e Sul também são contemplados, com a adequação das travessias para garantir acessibilidade universal e integração direta com a rede cicloviária proposta para o setor. A implantação de bicicletários em pontos estratégicos reforça a intermodalidade e amplia as alternativas de deslocamento sustentável.

De forma articulada, as intervenções nas ruas 1, 2, 3 e nos segmentos das ruas 4 e 5 promovem o redesenho dos estacionamentos, calçadas e acessos, ampliando a qualidade da circulação de pedestres e fortalecendo a integração com áreas de maior abertura espacial, especialmente na Quadra 5. Ao combinar soluções de mobilidade, paisagismo e ativação econômica, o Projeto das Ruas Norte-Sul consolida-se como elemento estruturador da requalificação do Setor Comercial Sul, promovendo um ambiente mais acessível, confortável, dinâmico e alinhado às diretrizes de preservação do conjunto urbanístico.

2.3.7 Sistema de Soluções Baseadas da Natureza (SBN)

As propostas de paisagismo a serem implementadas no médio prazo no âmbito da requalificação do Setor Comercial Sul (SCS) estruturam-se como um desdobramento direto das estratégias de Soluções Baseadas na Natureza (SbN), consolidando uma infraestrutura verde integrada, funcional e progressivamente adaptativa ao contexto urbano existente.

Nesse contexto, as intervenções assumem caráter de ampliação, consolidação e qualificação das soluções já introduzidas, com foco em uma articulação sistêmica focada na mitigação de impactos negativos e no fortalecimento dos serviços ecossistêmicos possível em um contexto urbano.

No campo da drenagem urbana, propõe-se a criação de Jardins de Chuva (JC) e Biovaletas (BV), configurando uma rede contínua de manejo hídrico

capaz de atuar de forma mais eficiente na retenção, infiltração e filtragem das águas pluviais no setor. A implantação desses dispositivos deverá priorizar áreas estratégicas como bordas de estacionamentos, canteiros centrais e eixos de maior declividade, promovendo não apenas o desempenho técnico do sistema, mas também sua leitura como elemento estruturador da paisagem. Complementarmente, a ampliação do uso de Pavimentos Permeáveis (PP) em áreas ainda impermeabilizadas, sobretudo em trechos residuais de estacionamentos e passeios, permitirá consolidar um novo padrão de solo urbano, mais resiliente às dinâmicas climáticas e hidrológicas.

Figura 50 – Figura ilustrativa da aplicação das biovaletas ao longo da via S2.

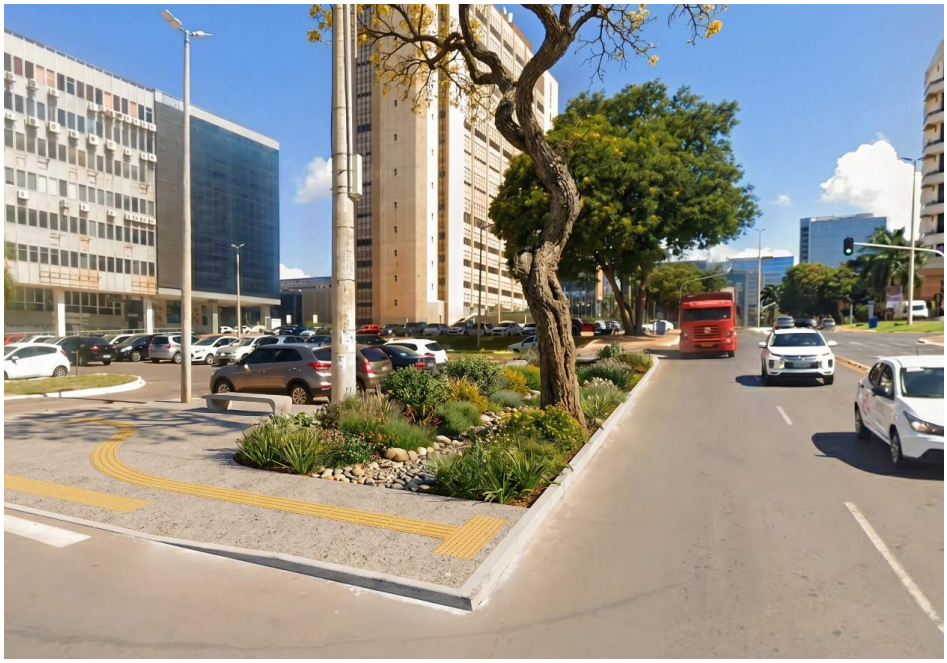


Figura 51 – Figura ilustrativa da aplicação de SBN ao longo do talude e da via S2.



Fonte: Autores.

No que se refere ao microclima urbano, as ações de médio prazo deverão intensificar e qualificar a Arborização Urbana e zonas Sombreadas (AU), com a introdução preferencial de espécies nativas de maior porte e densidade de copa média, capazes de gerar sombreamento contínuo e conforto térmico efetivo ao longo dos percursos mais utilizados e das áreas de permanência. Essa estratégia deve ser orientada por critérios técnicos de espaçamento, diversidade florística e adaptação ao bioma local, contribuindo simultaneamente para a ampliação da biodiversidade urbana e para o incremento da biomassa vegetal, com impactos positivos no sequestro de carbono e na qualidade do ar.

Paralelamente, é possível implementar um programa social de manutenção com aspectos ecológicos associados, apontando para um protagonismo no médio prazo como vetor de ativação e apropriação dos espaços públicos. Essa abordagem não apenas reforça a dimensão produtiva da paisagem, mas também promove educação ambiental, fortalecimento de vínculos sociais e senso de pertencimento.

De maneira integrada, as propostas de médio prazo visam transformar o SCS em um sistema paisagístico coeso, no qual os diferentes dispositivos de infraestrutura verde se associam à aspectos sociais de forma sinérgica. Mais do que intervenções pontuais, trata-se da consolidação de uma lógica de infraestrutura verde multifuncional, capaz de articular desempenho ambiental e resiliência urbana, inovação e sustentabilidade no contexto contemporâneo.

2.4 Projetos Estratégicos - Longo Prazo

Os projetos estratégicos (“Ambiciosos”) de longo prazo no Setor Comercial Sul correspondem a intervenções estruturantes de alto impacto, caracterizadas por elevada complexidade técnica, institucional e financeira, cuja implementação exige articulação política ampliada e a construção de pactos duradouros entre poder público, iniciativa privada e comunidade local. Trata-se de projetos específicos que, diferentemente das ações incrementais de curto e médio prazo, implicam transformações mais profundas na lógica de funcionamento do setor, demandando instrumentos urbanísticos mais sofisticados como operações urbanas consorciadas e modelos de governança capazes de viabilizar investimentos de maior escala e de longo horizonte temporal.

No contexto da área central de Brasília, esses projetos assumem papel decisivo na redefinição da funcionalidade do SCS, especialmente no que se refere à reorganização dos sistemas de estacionamento e à introdução de usos complementares que ampliem a vitalidade urbana. A reestruturação da oferta de vagas, potencialmente por meio de soluções como edifícios-garagem ou estacionamentos subterrâneos, permite liberar áreas estratégicas ao nível do térreo, criando condições para a implantação de espaços públicos qualificados, destinados ao lazer, à cultura e à convivência. Essa mudança de paradigma também contribui para a transição de um modelo excessivamente dependente do automóvel para uma configuração mais equilibrada, orientada à escala humana, à medida que incentiva a diminuição da permanência de carros no setor.

Além disso, os projetos de longo prazo são fundamentais para viabilizar a costura urbana do SCS com seu entorno imediato, em especial na sua interface sul, onde se concentram importantes conexões com o sistema hospitalar e outras centralidades urbanas. Ao promover a reconfiguração dos espaços viários e a eliminação de barreiras físicas e funcionais, essas intervenções possibilitam o tratamento adequado dos fluxos de pedestres e ciclistas, garantindo continuidade, segurança e acessibilidade universal. Nesse sentido, a integração entre mobilidade ativa, transporte coletivo e novos usos urbanos torna-se elemento estruturador da proposta.

Por fim, ao articular infraestrutura e desenho urbano, os projetos estratégicos de longo prazo consolidam-se como instrumentos fundamentais para uma requalificação abrangente. Mais do que intervenções físicas, representam uma estratégia de transformação urbana capaz de reposicionar o setor como uma centralidade dinâmica, inclusiva e conectada, com impactos positivos que se estendem a toda a zona central do Plano Piloto.

2.4.1 Edifício Garagem e Shopping Underground

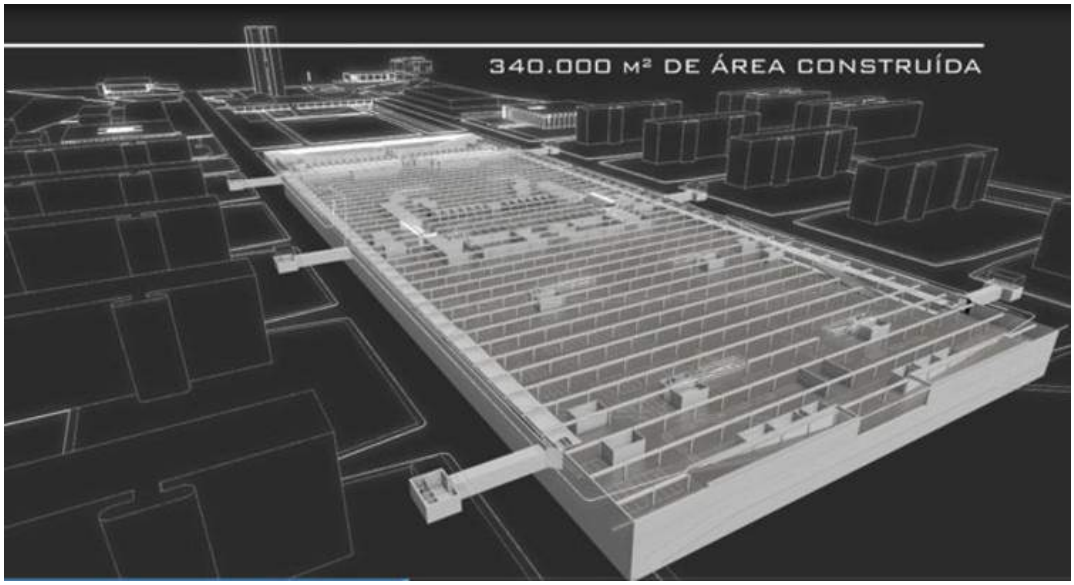
No âmbito das intervenções estruturantes de longo prazo para a requalificação do Setor Comercial Sul, destaca-se a proposição de um edifício-garagem subterrâneo a ser implantado sob o Boulevard Sul, ao longo da Via S3, como elemento estratégico de reorganização da mobilidade e de qualificação do espaço público ao nível do térreo. Trata-se de uma intervenção de alta complexidade técnica e elevado impacto urbano, porém sem impacto na paisagem tombada e na configuração do tecido urbano do SCS.

Figura 52 e 53 – Exemplos de projetos de garagens subterrâneas em Niterói RJ, e na Esplanada em Brasília.



Fonte: Autores.

Figura 52 e 53 – Exemplos de projetos de garagens subterrâneas em Niterói RJ, e na Esplanada em Brasília.



Fonte: Autores.

A implantação do estacionamento no subsolo permite a liberação integral da superfície hoje ocupada por vagas dispersas, viabilizando a transformação do nível térreo em um espaço público qualificado, com prioridade para circulação ativa, permanência e convivência. Nesse sentido, o projeto do edifício-garagem deve ser concebido de forma integrada ao desenho urbano do boulevard, garantindo compatibilização entre acessos veiculares, sistemas de ventilação, saídas de emergência e demais elementos técnicos com a paisagem construída e os fluxos de pedestres.

A racionalização dos pontos de entrada e saída, aliada a soluções discretas e bem inseridas no desenho do piso e do mobiliário urbano, é fundamental para evitar conflitos e preservar a continuidade espacial e visual do conjunto.

Do ponto de vista funcional, o edifício-garagem subterrâneo deverá incorporar tecnologias contemporâneas de mobilidade, incluindo infraestrutura para recarga de veículos elétricos, sistemas de gestão inteligente de vagas e espaços destinados ao compartilhamento de veículos. Essa abordagem alinha-se às diretrizes de transição para uma mobilidade mais sustentável e integrada, articulando o uso do automóvel com os sistemas de transporte coletivo existentes, como metrô e ônibus, e incentivando a intermodalidade. Assim, o estacionamento deixa de ser apenas um suporte ao estacionamento convencional e passa a operar como um hub de mobilidade urbana.

No nível do térreo, em consonância com as propostas de médio prazo, o boulevard resultante configura-se como um espaço multifuncional, com forte presença de arborização, áreas de estar, percursos acessíveis e a inserção de quiosques, equipamentos de lazer e comércio de pequeno porte. Essa ativação programática contribui para a dinamização econômica e cultural do setor, promovendo maior permanência de usuários e reforçando a identidade local. A integração entre o espaço público qualificado e a infraestrutura subterrânea

amplia significativamente o potencial de uso e apropriação da área ao longo de diferentes períodos do dia.

Além disso, a intervenção assume papel estratégico na articulação urbana em escala mais ampla da zona central, ao estabelecer conexões mais eficientes entre o Setor Comercial Sul, o Setor Bancário Sul, O Setor de Autarquias Sul e o Setor Hospitalar, além da Esplanada dos Ministérios. Ao reorganizar o estacionamento e reduzir a presença de veículos em superfície, cria-se uma base mais favorável para a continuidade de percursos urbanos e melhoria da caminhabilidade do setor.

Sua implementação, ainda que condicionada a elevados custos e à necessidade de articulação institucional e parcerias, representa um passo decisivo na consolidação de um modelo urbano mais eficiente, sustentável e orientado às pessoas. Dessa forma, o edifício-garagem subterrâneo sob o Boulevard Sul não deve ser compreendido apenas como uma solução técnica de estacionamento, mas como uma infraestrutura estruturadora que viabiliza a transformação qualitativa do espaço público.

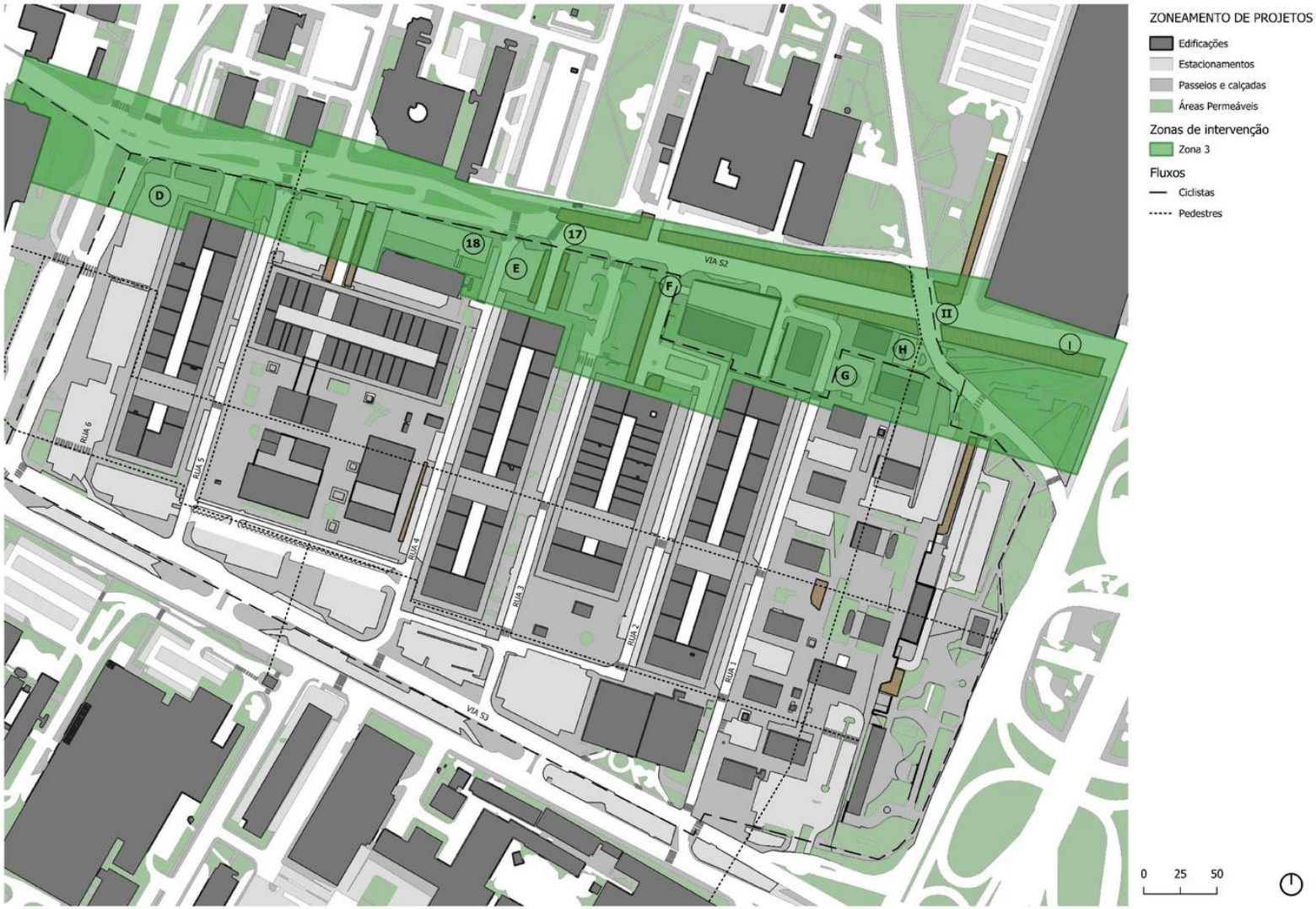
2.4.2 Ampliação do viaduto da via S2

A proposta de alargamento do viaduto sobre a Via S2 configura-se como uma intervenção estratégica de reestruturação da conectividade urbana no Setor Comercial Sul (SCS), assumindo papel fundamental na consolidação de um circuito periférico contínuo e qualificado para pedestres e ciclistas. Mais do que uma simples ampliação física, trata-se de uma operação de "costura urbana", capaz de superar barreiras físicas de mobilidade e integrar de maneira mais fluida, o SCS ao Setor Hoteleiro Sul, ao Setor de Diversões Sul, ao Eixo Monumental e à Rodoviária do Plano Piloto.

A ampliação da plataforma do viaduto tem como objetivo central a qualificação da travessia de pedestres, atualmente limitada e pouco convidativa, transformando-a em um espaço mais amplo, seguro e confortável. Essa intervenção deve ser concebida com especial atenção ao contexto patrimonial de Brasília, respeitando os princípios que regem sua condição de conjunto urbanístico tombado, sem, contudo, abrir mão de soluções contemporâneas que reforcem a legibilidade e a funcionalidade do espaço urbano. Nesse sentido, o projeto requer uma intervenção com linguagem arquitetônica discreta e integrada, que valorize a escala monumental já existente ao mesmo tempo em que introduz melhorias significativas na experiência do usuário.

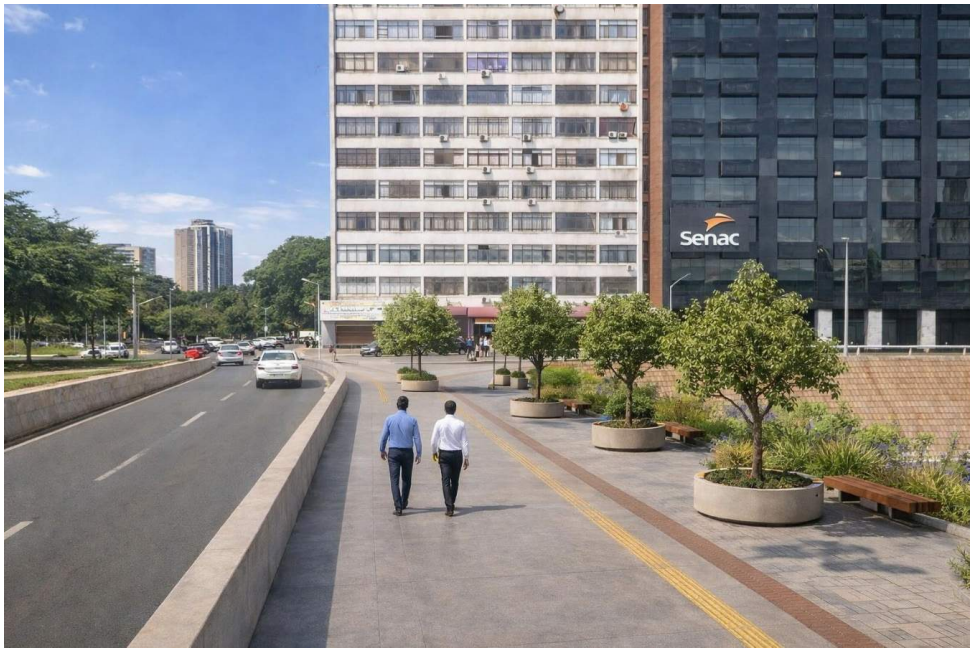
Um dos aspectos mais relevantes da proposta reside na sua articulação com a requalificação do espaço localizado entre o edifício Márcia e o edifício Gilberto Salomão, atualmente caracterizado por um bolsão de estacionamento pouco qualificado. A integração entre o viaduto ampliado e essa nova praça urbana permite a criação de um sistema contínuo de espaços públicos, ampliando as áreas de permanência e promovendo uma transição mais suave entre os diferentes setores. Essa conexão potencializa a formação de um eixo de circulação ativa, no qual o pedestre deixa de ser um elemento residual e passa a ocupar posição central na estruturação do território.

Figura 54 – Mapa da Zona 03.



Fonte: Autores.

Figura 55 – Figura ilustrativa da ponte.



Fonte: Autores.

Além disso, ao viabilizar a continuidade de percursos qualificados, a intervenção contribui para o fortalecimento de uma rede de mobilidade não motorizada na zona central sul, incentivando deslocamentos a pé e por bicicleta. Essa rede, ao se articular com os principais polos de atração urbana como o comércio, os equipamentos culturais, o setor hoteleiro e os espaços de lazer, reforça a vitalidade do conjunto e amplia as possibilidades de uso ao longo do dia e da noite.

Do ponto de vista urbano, o alargamento do viaduto também desempenha papel simbólico importante ao reduzir a fragmentação espacial e promover maior integração entre setores historicamente segregados por infraestruturas viárias. Ao transformar um elemento tipicamente associado à circulação de veículos em um espaço compartilhado e qualificado para pessoas, a proposta reafirma uma diretriz contemporânea de priorização do espaço público e da escala humana.
Assim, a ampliação do viaduto sobre a Via S2 deve ser compreendida como uma intervenção estruturadora que transcende sua dimensão física para atuar como catalisadora de novas dinâmicas urbanas. Ao articular mobilidade, paisagem e uso do solo, contribui decisivamente para a consolidação de um SCS mais integrado, acessível e alinhado aos princípios de uma cidade inclusiva e sustentável.

2.5 Requalificação das Edificações das Quadras

A proposta de requalificação das edificações existentes no Setor Comercial Sul (SCS) fundamenta-se na leitura das tipologias das edificações e nos seus gabaritos, aspectos que foram abordados na NOTA TÉCNICA: Nº 01/2018 –DIHAB/COPLAN/SUPLAN/SEGETH. As propostas de requalificação adotaram como premissa central a valorização da configuração urbana existente e a sua adaptação às demandas contemporâneas. Para tal, tomou-se como base as tipologias de edificações existentes e as diretrizes de preservação do conjunto arquitetônico. Nesse sentido, a estratégia não parte da substituição do tecido urbano já construído, mas sim de sua adaptação e ressignificação por meio de intervenções de retrofit e requalificação funcional, alinhadas à implantação de um polo de economia criativa e tecnológico. A introdução de novas atividades vinculadas à economia criativa, à inovação e, potencialmente ao uso residencial, surge como estratégia geral para reativar a dinâmica urbana e ampliar a permanência de usuários no setor.

O tecido urbano do Setor Comercial Sul é relativamente simples com tipologias arquitetônicas que se repetem nos lotes das quadras. Cada tipo de edificação se caracteriza por aspectos morfológicos como variações de altura, distribuição de andares, volume geral e arranjos de fachada. As quadras se organizam com um mesmo tipo de gabarito de ocupação de lotes, configurando um conjunto homogêneo por quadra. Por sua vez, o setor combina quatro destas diferentes tipologias de quadras. Esta paisagem com quadras e vias e espaços livres que as circulam configuram uma paisagem urbana típica de cidades tradicionais, mas que é um tecido singular no contexto de Brasília.

Essa configuração privilegia o relacionamento direto dos lotes com os espaços livres públicos, valorizando a diversidade de público e de atividades. Esta interface se dá por meio de galerias que permitem usos comerciais e de serviços, constituindo um contexto de atividades que acontecem como “rua”, caso único na zona central de Brasília. O contexto é bastante comprometido com a escala gregária tombada pela UNESCO e pelo GDF, portanto, tida como como relevante no contexto de preservação. Apesar disso, identifica-se um processo contínuo de esvaziamento e obsolescência funcional do setor, fenômeno observado em outras áreas centrais no mundo. Tal processo demanda ações coordenadas de requalificação.

Diante desse cenário, as diretrizes propostas priorizam intervenções compatíveis com os gabaritos existentes e a escala gregária de Brasília. A estratégia geral explora o potencial de transformação das edificações por meio de adequações edilícias dentro do escopo normativo já estabelecido pelo PPCUB, focando no retrofit das edificações, buscando uma maior flexibilização de usos a partir das características presentes nos edifícios e de seus potenciais capacidades de absorver novos usos, visando a criação do polo de economia criativa e tecnológico.

Um dos fatores importantes nesse contexto é o fato de que a grande maioria dos imóveis no setor é de propriedade privada. Portanto, o sucesso da

proposta depende fundamentalmente do engajamento social e da criação de políticas públicas de incentivo e de instrumentos capazes de atrair a adesão dos proprietários, evitando intervenções impositivas e promovendo uma transformação gradual e sinérgica. Assim, a requalificação do SCS se orienta por uma abordagem pragmática e sensível ao contexto, na qual as intervenções têm baixo impacto na paisagem consolidada e no contexto geral previsto na legislação recém alterada. Porém entende-se que as diretrizes urbanísticas de retrofit articulam vários aspectos importantes para promover impactos significativos, ao mesmo tempo que respeita a identidade construída e o papel do setor como centralidade ativa e inovadora no Plano Piloto.

A proposta consiste na identificação e manutenção de quatro tipos edilícios predominantes (A, B, C e D), cada tipo permite estruturar diretrizes específicas de intervenção, orientadas pelas potencialidades e limitações, sugerindo um zoneamento que permite maior controle de reformas e alvarás de funcionamento, principalmente no que tange a introdução do uso residencial no setor.

Um primeiro aspecto a ser considerado é que deve ser mantida a forte vocação para o uso misto das edificações, principalmente com comércio e prestação de serviços ao nível do térreo, no intuito de garantir maior integração entre espaços públicos e privados no setor. Pois o nível do térreo é elemento-chave da dinâmica urbana. As intervenções devem intensificar a relação entre as edificações e o espaço público, sobretudo por meio da abertura de portas nas fachadas para as galerias, incentivo a usos ativos como cafés, restaurantes, comércio e serviços, inclusive permitindo a possibilidade de ocupações temporárias com mobiliário urbano leve, como mesas e cadeiras. Essa estratégia é articulada principalmente ao Projeto Rua 24 Horas que visa consolidar um circuito contínuo de vitalidade urbana, promovendo maior permanência de pessoas e ampliando a segurança e a atratividade do setor.

No que se refere às quadras centrais (2, 3, 4 e 6), compostas majoritariamente por edificações de médio e pequeno porte, identifica-se elevado potencial de retrofit, a partir de intervenções que são viáveis em termos técnicos e econômicos. No caso específico da Quadra 3 propõe-se a instalação de pequenas e médias empresas de tecnologia como um polo tecnológico, associadas a usos complementares no térreo. O projeto pode funcionar como um "projeto piloto" para implementação inicial dessas estratégias, em função de sua escala reduzida, menor grau de ocupação e maior facilidade de articulação entre proprietários.

No caso das quadras 2, 4 e 6, entende-se que é possível atrair além das atividades comerciais e de prestação de serviços, usos já consolidados nestas quadras, a introdução de habitação temporária, como unidades compactas. Essas unidades permitiriam a ocupação contínua da região ao longo do dia e da noite e atenderiam uma população atraída pelas atividades do polo tecnológico, mas que também pode atender a uma demanda latente de espaços de habitação próximo aos hospitais da região, além de proporcionar alternativas de hospedagem na zona central de Brasília para viajantes à trabalho na capital federal. O uso habitacional nessas quadras é fundamentado pelas características edilícias compatíveis e com uma relação de custo-benefício viável de retrofit, pois o gabarito de 6 andares existente permite absorver essa demanda, além de

que a mudança de uso nessas edificações é compatível com a manutenção do caráter da escala gregária do setor. Dessa maneira é possível absorver o novo uso sem perder as características fundamentais das edificações e suas estruturas implementadas.

A Quadra 5, por sua vez, apresenta configuração singular, com edificações de menor porte organizadas em conjuntos intercalados por espaços livres relevantes. Nesse caso, a proposta orienta-se pela reativação dos usos existentes e pela consolidação de um "mercado urbano" de caráter difuso, integrando atividades culturais, sociais, gastronômicas e criativas, sem necessidade de grandes intervenções físicas, mas com forte ênfase na ocupação e dinamização dos espaços.

Já a Quadra 1, caracterizada por edificações de grande porte, apresenta desafios mais complexos de requalificação, especialmente no que se refere à adequação às normas contemporâneas e à viabilidade econômica de intervenções profundas. Ainda assim, identifica-se potencial para usos intensivos em tecnologia, como data centers e grandes empresas, desde que acompanhados de investimentos em infraestrutura. A introdução de uso residencial, embora desejada, revela-se mais restrita e condicionada a análises específicas, sendo mais viável, no contexto atual, a adoção de modelos habitacionais temporários.

De forma integrada, a proposta reafirma que a requalificação do SCS deve ocorrer a partir de sua estrutura existente, explorando a capacidade adaptativa das tipologias edilícias e promovendo uma transformação gradual, baseada em incentivos, articulação com proprietários e implementação de projetos catalisadores. Trata-se, portanto, de uma estratégia que alia preservação e inovação em um processo dinâmico e alinhado às novas economias contemporâneas.

CONCLUSÃO

A conclusão deste caderno de projeto evidencia que a requalificação do Setor Comercial Sul (SCS) não se configura apenas como uma resposta ao seu atual processo de esvaziamento, mas como uma oportunidade estratégica de reconectar o setor à dinâmica contemporânea da cidade, sem perder de vista os princípios que fundamentaram sua concepção original.

Por estar inserido na escala gregária do Plano Piloto, o SCS permanece como um território de grande valor simbólico e urbano, sua transformação deve necessariamente equilibrar preservação e inovação, assumindo o desafio de transformar a área em um Polo vivo de economia criativa e tecnologia.

As propostas apresentadas são fruto de um processo complexo que envolveu vários profissionais de várias áreas do conhecimento em uma abordagem integrada e sistêmica. As propostas urbanísticas sintetizam as aspirações sociais suscitadas e se estruturam em dois eixos fundamentais: a requalificação dos espaços públicos e a adaptação das edificações existentes.

No primeiro caso, destaca-se a valorização do pedestre como elemento protagonista da experiência urbana, no qual os trajetos estruturam o espaço urbano. As intervenções também são voltadas para a qualificação dos espaços livres, tidos como lugares com significado próprio e com vocações funcionais, configurados como praças, calçadas, galerias em um sistema articulado e legível. Os espaços livres propostos também evocam a funcionalidade e a resiliência urbana a partir da infraestrutura urbana proposta e da sua qualidade espacial frente às expectativas sociais de acessibilidade universal, do conforto ambiental e da segurança pública, questões importantes no diálogo entre técnicos e a sociedade.

No segundo eixo, a estratégia de retrofit e reprogramação funcional das edificações se baseia no respeito aos gabaritos estabelecidos nos projetos originais do setor e na legislação pertinente que gera a morfologia existente, reafirmando o compromisso com a preservação do conjunto tombado e com a manutenção da identidade urbana do SCS.

A incorporação de atividades ligadas à economia criativa, tecnologia, cultura, lazer e gastronomia emerge como principal vetor de revitalização, alinhando o SCS às tendências contemporâneas de regeneração de áreas centrais. Nesse sentido, o projeto não propõe uma ruptura com a vocação comercial do setor, mas sim sua atualização aos atuais padrões de consumo e alinhados às tendências de requalificação urbana, ampliando a diversidade de usos e incentivando a ocupação contínua ao longo dos diferentes períodos do dia. A introdução pontual de habitação, especialmente em formatos temporários, reforça essa lógica ao contribuir para a ativação urbana sem comprometer a estrutura funcional e patrimonial existente.

Outro aspecto fundamental para sua realização reside na compreensão de que é necessário a construção de uma governança articulada e eficaz. A complexidade do processo, marcada pela predominância de propriedades privadas e pela necessidade de compatibilização entre interesses diversos, exige a atuação coordenada entre poder público, a iniciativa privada e a articulação da

sociedade civil. A existência de iniciativas já conduzidas pelo Governo do Distrito Federal, especialmente pela SEDUH, e pela observação da regulamentação federal regrada pelo IPHAN representa uma base concreta sobre a qual as propostas deste caderno se apoiam e se expandem, potencializando seus efeitos.

O entendimento da transformação como um processo vivo indica que é necessário a definição de projetos piloto capazes de gerar engajamento público e apoio político para alavancar etapas subsequentes. Nesse sentido destaca-se os projetos para as quadras 3 e 5 que reforçam o caráter pragmático da proposta ao apontar soluções para curto prazo. Essas propostas estabelecem recortes territoriais capazes de demonstrar resultados concretos, testar diretrizes e atrair investimentos. Essa estratégia incremental permite que o processo de requalificação se desenvolva de forma progressiva e replicável, consolidando o SCS como um laboratório urbano para políticas de regeneração no contexto do Distrito Federal.

Por fim, ressalta-se que, embora o SCS represente uma porção relativamente pequena do território do Plano Piloto, seu potencial de transformação possui alcance ampliado, tanto do ponto de vista simbólico quanto estratégico. Ao promover intervenções factíveis, integradas e alinhadas às diretrizes de preservação, o projeto propõe a reconstrução da vitalidade urbana do setor, reposicionando-o como uma centralidade contemporânea, inovadora e inclusiva. Assim, o SCS pode ser compreendido como um território de convergência entre passado e futuro, capaz de reafirmar seu papel na estrutura urbana de Brasília e de inspirar novas abordagens para a requalificação de áreas centrais em outras cidades.

REFERÊNCIAS

ALEXANDER, Christopher. The city is not a tree. Architectural Forum, v. 122, n. 1, p. 58–62, 1965.

ANDERSON, Stanford (org.). Calles: problemas de estructura y diseño. Barcelona: Gustavo Gili, 1986.

ANDERSON, Stanford. A ficção da função. In: SEMINÁRIO SOBRE DESENHO URBANO NO BRASIL (SEDUR), 4., 1995, Brasília. Anais... Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, 1995.

APPLEYARD, Donald. Livable streets. Berkeley: University of California Press, 1981.
BÓGUS, Lucia Maria Machado; SOUSA, António Miguel Lopes de. Habitação em centros históricos: um desafio à integração das políticas públicas. Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 18, n. 37, p. 845–861, out. 2016. Disponível em: https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/2236-9996.2016-3711 . Acesso em: 4 nov. 2025.

BONDUKI, Nabil. Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos. Brasília, DF: IPHAN; Programa Monumenta, 2010. (Arquitetura, 3).

BONDUKI, Nabil. Origens da habitação social no Brasil. São Paulo: Estação Liberdade, 2014.

CARMONA, Matthew. Controling urban design (I): a possible renaissance? Journal of Urban Design, London, v. 1, n. 1, 1996.

CARMONA, Matthew; HEATH, Tim; OC, Taner; TIESDELL, Steve. Public places, urban spaces: the dimensions of urban design. New York: Routledge Architectural Press, 2010.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.
GOMES, Viridiana. Método de avaliação da rua. Brasília: Universidade de Brasília, 2015.

HEVNER, Alan R.; MARCH, Salvatore T.; PARK, Jinsoo; e RAM, Sudha. Design Science in Information Systems Research. MIS Quarterly , (28: 1). 2004.

HOLANDA, Frederico B. O Espaço de Excessão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MACEDO, Sílvio Soares. Paisagem, lugar e ambiente: textos de arquitetura paisagística. São Paulo: Annablume, 1999.

PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga; GIMMLER NETTO, Maria Manoela. Fundamentos de morfologia urbana. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos (org.). As metrópoles e a questão social brasileira. Rio de Janeiro: Revan; FASE, 2017.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves Dos (Orgs). As metrópoles e a questão social brasileira. Observatório de Metrópoles, Rio de Janeiro: Renavan/Fase, 2007.

SOUTHWORTH, Michael. Designing the walkable city. Journal of Urban Planning and Development, v. 131, n. 4, p. 246–257, 2005.

SPECK, Jeff. Walkable city: how downtown can save America, one step at a time. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2012.

UNIVERSIDADE CATÓLICA. Relatório estudo diagnóstico – primeira etapa – Polo Criativo e Tecnológico do Setor Comercial Sul. [S. l.]: Universidade Católica, 2025.

Realização:

Católica
Universidade Católica de Brasília

UnB

Apoio:

fapdf
Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal

Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação

GDF

Apoio Institucional:

ACDF
Associação Comercial do Distrito Federal

assespro
Federação · DF

Confederação assespro

Associação Bring
Brasília Indie Games

Brasil Startups

ICT MultipliCidades
Instituição Científica, Tecnológica e de Inovação

Claro

Fecomércio DF
CNC Sesc Senac
Sindicatos Empresariais | IFDF

FIBRA

NS

Prefeitura
Setor Comercial Sul

SEBRAE

Sindesei DF
Sindicato das Empresas de Informática do Distrito Federal