

Roberto Gonçalves de Araújo

# **Cinquenta Anos do Mobiliário Urbano de Transporte Público em Brasília**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Andrey Rosenthal Schlee

Brasília  
2010



Roberto Gonçalves de Araújo

# **Cinquenta Anos do Mobiliário Urbano de Transporte Público em Brasília**

Dissertação submetida à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo e defendida perante a seguinte banca examinadora:

Prof. Dr. Andrey Rosenthal Schlee - UnB (Orientador)

Prof. Dr. Eduardo Pierrotti Rossetti - IPHAN

Prof. Dr. José Manoel Morales Sánchez - UnB

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Sylvia Ficher - UnB (Suplente)

**Brasília, 03 de setembro de 2010**



# Agradecimentos

Ao professor Andrey Rosenthal Schlee que me apoiou na pesquisa deste tema em todas as suas etapas; pela sua dedicação, exemplo e incentivo na busca pela excelência.

Aos professores Eduardo P. Rossetti e José Manoel M. Sánchez, pelas valiosas contribuições, na fase de qualificação desta dissertação, com sugestões que corroboraram para o aprimoramento da pesquisa.

À arquiteta Lila Donato, pelas aulas de AutoCAD e sua importante colaboração na melhoria da qualidade dos desenhos.

Ao designer gráfico Ivan Moraes de Oliveira pela ajuda na diagramação do trabalho.

Aos arquitetos da Seduma, em especial, Danilo Barbosa, Aurora Aragão Santos, Michel de Oliveira, Júlio Bessa e ao engenheiro Manoel Pinto pelas informações e pelo incentivo.

Aos desenhistas do GDF, Ivonaldo Ribeiro Guimarães e Luiz Armando, pelas informações que possibilitaram a identificação dos autores de vários projetos.

Aos arquitetos e pesquisadores: Bey Ayres, Marília Pacheco, Mara Marques, Cristiana Garcia, Patrícia Melasso, Madson Reis e Ronald Bello, pelas sugestões e disposição em contribuir com informações.

Um agradecimento especial às arquitetas Maria Elisa Costa e Vera Ramos, à escritora Vera Brant e à coordenadora geral da Fundação Israel Pinheiro, Maria Helena Pinheiro Penna, por terem colaborado com importantes depoimentos.

Às colegas da pós-graduação, Lenora Barbo, Vera Bonna e Ana Cláudia Breuer pelo apoio, incentivo, sugestões e amizade.

Ao meu irmão Ricardo Araújo, pelo auxílio nas traduções durante o curso.

À minha família pelo afeto e apoio emocional.

Agradeço, ainda, ao Governo do Distrito Federal que, através de seus órgãos, cooperou de diversas formas para a realização desta pesquisa, em especial: Seduma, Novacap, Administrações Regionais de Brasília, Cruzeiro, Sudoeste e Candangolândia; Secretaria de Transportes; DF-Trans; Departamento de Estradas e Rodagem- DER-DF; Secretaria de Governo e Agência de Fiscalização- AGEFIS.

Ao Arquivo Público do Distrito Federal, por disponibilizar os arquivos de projetos e fotos de Brasília, em especial, aos funcionários: Luiz Neto, Cármen, Flávia, Sandra e Vani.

À Universidade de Brasília e, especialmente, à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo que possibilitou essa pesquisa.

# Resumo

A pesquisa desenvolvida nesta dissertação apresenta uma visão histórica do mobiliário urbano no Plano Piloto de Brasília desde sua inauguração em abril de 1960 até o seu aniversário de cinquenta anos em 2010. Tem como objetivo registrar a presença dos elementos de mobiliário urbano que ocupam, ou já ocuparam, o espaço público do Plano Piloto, tombado como Patrimônio Cultural. Teve como motivação o interesse histórico desse espaço e as eventuais substituições desses elementos. Inicialmente são apresentados o conceito e a classificação de mobiliário urbano que norteiam o trabalho, elaborados a partir dos autores estudados. Em seguida, é feita a descrição dos principais elementos do mobiliário urbano de Brasília, durante os cinquenta anos de sua existência (1960 - 2010). Para melhor entendimento da implantação desses elementos no espaço público, complementou-se o conteúdo da pesquisa com a síntese da legislação em vigor relativa ao mobiliário urbano, que condicionam a sua existência. Finalmente, são apresentados os procedimentos metodológicos utilizados para realização do inventário do mobiliário urbano. Para tanto, foi confeccionada uma ficha-modelo utilizada para o registro sistemático dos dezoito elementos que compõem o mobiliário urbano do Sistema de Transporte Público de Passageiros de Brasília. Deles fazem parte os abrigos em pontos de ônibus, abrigos em pontos de taxi e os acessos ao metrô.

**Palavras-chave:** Mobiliário urbano, inventário, abrigos de transporte público.





# Abstract

The research developed in this dissertation shows a historical overview of the urban furniture in *Plano Piloto* of Brasilia since its inauguration in April 1960 until its fiftieth birthday in 2010. It has the purpose of keeping a record of the elements of the urban furniture that occupied or have occupied the public space in *Plano Piloto*, and is designated as Cultural Heritage. The research was motivated by the historical importance of this area and also by the possibility of replacement of these elements. Initially, we present the concept and classification of urban furniture, which guide the work based on the authors studied. Then, it brings a description of the main elements of street furniture in Brasilia during the fifty years of its existence (1960-2010). For a better understanding of the implementation of these elements in public space, we added a synthesis of the existing legislation related to street furniture, which determine its existence. Finally, we present the methodological procedures used to compile the inventory of the furniture. Therefore, we created a standard form used for keeping a systematic record of the eighteen components of the furniture of the Public Transportation System in Brasilia, which include shelters at bus stops, shelters at taxi ranks and access to the subway.

**Keywords:** Urban furniture, inventory, public transportation shelters.



# Sumário

<b>Introdução</b> .....	13
<b>1 Mobiliário Urbano: Conceituação e Classificação</b>	
1.1 Conceito .....	23
1.2 Classificação.....	27
<b>2 Cronologia do Mobiliário Urbano de Brasília</b>	
2.1 Período de Execução - de 1955 a 1960.....	42
2.2 Período de Expectação - de 1960 a 1964 .....	47
2.3 Período de Decepção - de 1964 a 1969 .....	51
2.4 Período de Consolidação – de 1969 a 1985 .....	57
2.5 Período de Patrimonialização – de 1985 a 1990 .....	85
2.6 Período de Metropolização - de 1990 a 2010.....	90
2.7 Considerações adicionais .....	108
<b>3 Normatização do Mobiliário Urbano em Brasília</b>	
3.1 Código de Edificações do Distrito Federal- COE-DF.....	113
3.2 Plano Diretor de Publicidade.....	113
3.3 Legislação referente a quiosque e trailer.....	120
3.4 Legislação para Instalação de Bancas de Jornais e Revistas ...	126
3.5 Elaboração de Projeto de Mobiliário Urbano.....	135
3.6 Considerações adicionais .....	136
<b>4 Inventário do Mobiliário Urbano de Transporte Público em Brasília</b>	
4.1 Procedimentos de Realização do Inventário .....	139
4.1.1 A Coleta de Dados .....	139
4.1.2 Organização e Sistematização do Material Coletado ....	142
4.1.3 O Instrumento .....	143
4.1.4 Esclarecimentos adicionais .....	148
4.2 Abrigos de Transporte Público Coletivo.....	153
4.3 Abrigos de Transporte Público Individual.....	181
4.4 Acessos de Transporte Público de Massa.....	189
4.5 Análise comparativa entre os elementos inventariados .....	194
<b>Referências Bibliográficas</b> .....	207
<b>Fontes das Ilustrações</b> .....	217
<b>Lista de Siglas</b> .....	221
<b>ANEXOS</b> .....	223
ANEXO I - Relação de endereços de abrigos em pontos de ônibus ..	225
ANEXO II - Relação de abrigos modelo Sabino Barroso .....	239
ANEXO III - Mapa indicando os abrigos modelo Sabino Barroso....	249
ANEXO IV - Relação de endereços de abrigos em pontos de taxi....	253
ANEXO V - Portaria 314 / 1992 .....	257



# Introdução

As primeiras aglomerações urbanas começaram a ser edificadas após a sedentarização do homem, iniciando um processo de desenvolvimento que culminou nas grandes metrópoles que hoje conhecemos.

Antes da cidade, houve a pequena povoação, o santuário e a aldeia; antes da aldeia, o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedra; e antes de tudo isso, houve certa predisposição para a vida social que o homem compartilha, evidentemente, com diversas outras espécies animais. (MUMFORD, 1965, p. 13)

Naturalmente, com o desenvolvimento dos aglomerados urbanos – da caverna ao esconderijo, do esconderijo ao acampamento, do acampamento à aldeia, aos povoados e às cidades - foram sendo criados aqueles que teriam sido os primeiros elementos de mobiliário urbano.

Desde sempre, houve necessidade de delimitar espaços, de estabelecer pontos de encontro, de garantir o abastecimento de água potável, de prover segurança. Para atender essas necessidades, o mobiliário urbano sempre esteve presente. Michel Carmona (1985) considera que os marcos delimitadores de terras teriam sido os primeiros elementos a surgir. Na Mesopotâmia esses elementos faziam a separação entre as terras sagradas e as populares. Da mesma maneira os poços eram mobiliários úteis para abastecimento de água, que posteriormente foram substituídos por aquedutos e chafarizes. Assim como esses, postes e estacas eram utilizados para a contenção de animais.

Portanto, o que chamamos hoje de mobiliário urbano já estava presente nas primeiras cidades, especialmente nas praças, principais pontos de encontro e de comércio. Esses

elementos ganharam importância com o crescimento das cidades em decorrência do processo de industrialização. As alterações no modo de vida e o constante aumento da população urbana geraram a necessidade de reestruturação dos espaços públicos. Em decorrência das reformas urbanas e de um desenho que privilegiou as áreas livres públicas como praças, parques e ruas mais largas com passeios de pedestres mais amplos, o mobiliário assumiu sua função de melhoria da qualidade do espaço público.

A conseqüente valorização do espaço público atraiu a atenção de empresas que encontraram no mobiliário urbano uma maneira de exploração publicitária, e desde a segunda metade do século XX muitos dos elementos de mobiliário que anteriormente eram instalados e financiados pelo poder público, como abrigos em pontos de ônibus, lixeiras, sanitários públicos e outros, passaram a ser fornecidos por empresas que os utilizam para veicular propaganda.

Brasília, que completou cinquenta anos em 21 de abril de 2010, teve seu Plano Piloto concebido pelo arquiteto e urbanista Lucio Costa, principalmente dentro dos preceitos do Movimento Moderno.

No plano para Brasília, Lucio Costa levou ao extremo os princípios urbanísticos do século XX ao abandonar a noção de rua e adotar a hierarquização das funções urbanas, os grandes espaços verdes entre edifícios isolados e a separação dos diferentes tipos de circulação. (FICHER; ACAYABA,1982).

Por apresentar tais características peculiares, que testemunham a concepção urbanística do século XX, foi incluída pela UNESCO no patrimônio mundial da humanidade em 1987.

Considerando a importância histórica de Brasília, especialmente de seu Plano Piloto, e observando as alterações que vêm ocorrendo em seu mobiliário urbano, especialmente na última década, com a substituição dos abrigos em pontos de ônibus, surgiu o interesse em estudar esses elementos.

A presença do mobiliário urbano em Brasília é notada desde os primeiros anos de sua existência, pois a cidade foi inaugurada com iluminação sofisticada nas principais avenidas, com luminárias de lâmpadas fluorescentes - as



Figura 0.1 - Ilustração de Eduardo Arruda



Figura 0.2 - Ilustração de Michel Oliveira



Figura 0.3 - Ilustração de Clara do Prado



Figura 0.4 - Ilustração de Rômulo



Figura 0.5 - Ilustração de Rüsben



Figura 0.6 - Ilustração de Gomez



Figura 0.7 - Ilustração de Felipe Sobreiro



Figura 0.8 - Ilustração de Daniloz



Figura 0.9 - Ilustração de Eduardo Belga



Figura 0.10 - Ilustração de Stêvz

mais eficientes na época - importadas dos Estados Unidos da América. Os primeiros abrigos de pontos de ônibus projetados em 1961, e construídos em concreto armado foram preservados e encontram-se em utilização até os dias atuais. Os abrigos em diversos momentos foram utilizados como painéis de expressão artística de seus moradores, através de programa da Secretaria de Cultura, que patrocinou a pintura dos mesmos por artistas locais. O calendário de 2010 da Editora Pégasus Alado escolheu esse abrigo como elemento representativo da cidade e que serviu de base para a ilustração de 53 artistas que retrataram no desenho do abrigo os hábitos da população e acontecimentos corriqueiros da cidade (Figuras de 0.1 a 0.10).

Outros elementos foram projetados para Brasília, como coretos (muito utilizados até a década de 1960), fontes luminosas, bancos, jardineiras e outros. Muitos desses primeiros mobiliários ainda podem ser encontrados e foram relacionados nesse trabalho.

## Objetivos

Esta pesquisa tem o propósito de estudar o mobiliário urbano de Brasília e procura contribuir para outros trabalhos sobre Brasília, em especial sobre o tema pouco explorado do mobiliário urbano.

O objetivo central do trabalho é a realização do inventário dos abrigos utilizados no sistema de transporte de passageiros de Brasília durante os seus cinquenta anos<sup>1</sup> de existência, sendo que, para isso, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- Conceituar o mobiliário urbano a partir dos conceitos dos autores estudados.
- Classificar o mobiliário urbano com base em modelos utilizadas por outros autores. Essa classificação tem a intenção de ajudar a compreender a função do mobiliário urbano na cidade.
- Descrever cronologicamente os principais elementos de mobiliário urbano dentro do perímetro do tombamento.

<sup>1</sup> - O corte cronológico abrange o período desde a inauguração da cidade até os cinquenta anos completados em 21 de abril de 2010. Portanto, os levantamentos foram executados até no final do mês de abril.

- Apresentar a legislação local em vigor referente ao tema.
- Inventariar os seguintes elementos que compõem o mobiliário urbano do Sistema de Transporte Público de Passageiros: abrigos em pontos de ônibus, abrigos em pontos de taxi e acessos ao metrô.

Para tanto, a pesquisa foi organizada em quatro capítulos:

Capítulo 1 - **Mobiliário urbano: conceituação e classificação** - tem a intenção de apresentar o conceito e classificação de mobiliário urbano utilizado por alguns autores, além de, formular o conceito e classificação para servir de base a essa pesquisa.

Capítulo 2 - **Cronologia do mobiliário urbano de Brasília** - esta cronologia busca apresentar um panorama histórico do mobiliário urbano em Brasília, relacionando e descrevendo sinteticamente os principais elementos encontrados atualmente, como também, outros que não mais existem, mas que já ocuparam o espaço público da cidade.

Capítulo 3 - **Normatização do mobiliário urbano em Brasília** - apresenta o conjunto de normas legais em vigor atualmente que condicionam a implantação do mobiliário urbano em Brasília, incluindo os projetos-padrão adotados. Para tanto foi feita transcrição parcial dos trechos da legislação, considerados essenciais para a compreensão do mobiliário urbano.

Capítulo 4 - **Inventário do mobiliário urbano de transporte público em Brasília** - apresenta a metodologia que foi adotada para realização do inventário, o instrumento de que se dispôs para sistematizar a informações de cada elemento e o resultado obtido - o próprio inventário - que se materializou em fichas individuais para cada elemento estudado.

Nos **anexos** foi apresentada a complementação das informações referentes ao inventário com os seguintes documentos:

- Relação de endereços dos abrigos em pontos de ônibus, incluindo, separadamente uma relação de endereços dos abrigos projetados por Sabino Barroso, acompanhado de mapa de localização dos mesmos, considerando que esses



abrigos têm recomendação de preservação do IPHAN;

- Relação de endereços de abrigos em pontos de taxi;
- Portaria nº 314/1992 – IPHAN

Para iniciar a pesquisa sobre o mobiliário urbano de Brasília delimitou-se a área da cidade a ser estudada. Brasília está inserida no Distrito Federal que apresenta uma área de 5.789,16 km<sup>2</sup>, subdividido em várias regiões administrativas. Optou-se por estudar o mobiliário instalado no espaço físico-territorial correspondente ao Plano Piloto de Brasília, conforme definido no projeto vencedor do concurso para construção da nova capital do país em 1957, de autoria do arquiteto Lucio Costa. Esta escolha justifica-se por sua importância histórico-arquitetônica e urbanística, reconhecida oficialmente por meio da seguinte documentação:

- Decreto nº 10.829 de outubro de 1987/GDF, referente à preservação da concepção urbanística de Brasília;
- Inscrição pela UNESCO na lista do Patrimônio Mundial em dezembro de 1987;
- Inscrição no Livro de Tombo Histórico do Governo Federal, Portaria nº 314 / Iphan de outubro de 1992.

Tal reconhecimento – nacional e internacional – faz com que as transformações que ocorreram e ocorrem neste espaço sejam relevantes.

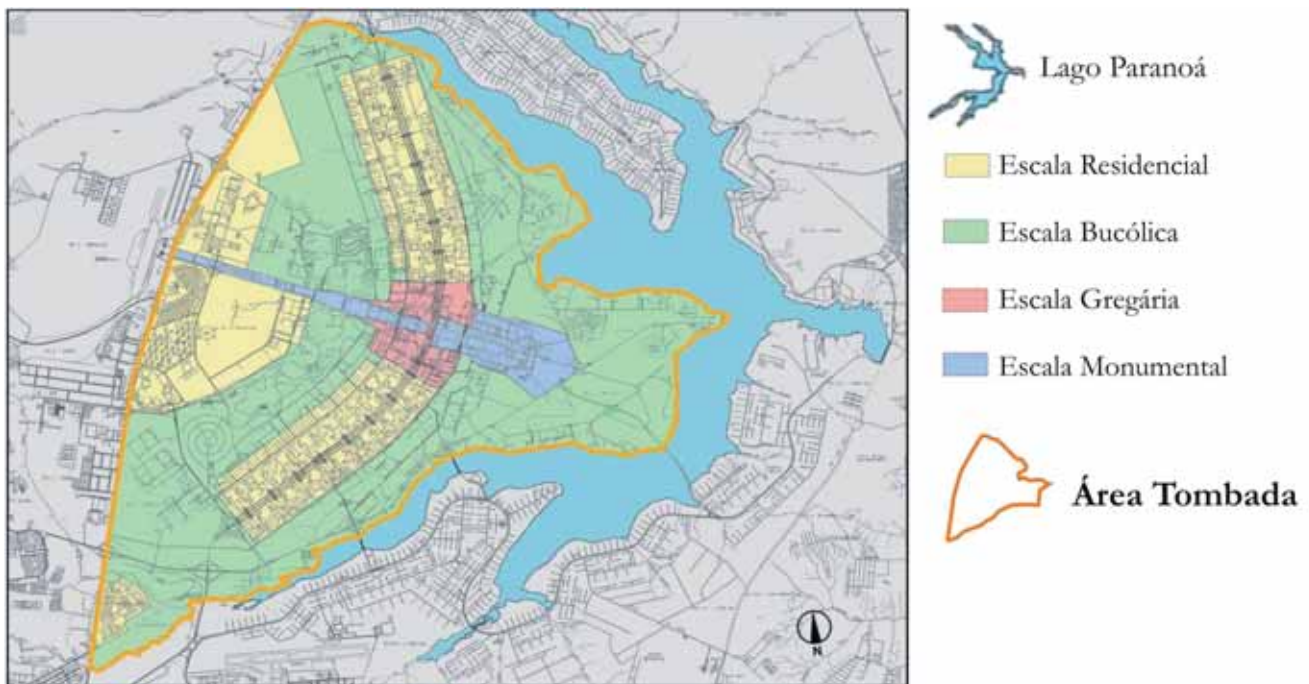
Portanto, para este estudo será considerada somente a área de 112,25 km<sup>2</sup>, definida pelo perímetro de tombamento, conforme especificada na legislação:

[...] delimitada a leste pela orla do Lago Paranoá, a oeste pela Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA, ao sul pelo Córrego Vicente Pires, e ao norte pelo Córrego Bananal. (DF, Dec. 10.829/1987, art. 1º)

A Figura 0.11, a seguir, destaca o perímetro de tombamento, portanto, a área de abrangência da pesquisa realizada. Uma variação de cores sobre diferentes zonas da malha urbana permite identificar as escalas urbanas de Brasília, definidas por Lucio Costa no documento “Brasília Revisitada” 1985/1987, Anexo I do Decreto nº 10.829 de 14 de outu-

bro de 1987, que dispõe sobre a preservação da concepção urbanística de Brasília. As quatro escalas estão citadas ainda na Portaria nº 314, de 8 de outubro de 1992 – Iphan:

A manutenção do Plano Piloto de Brasília será assegurada pela preservação das características essenciais de quatro escalas distintas em que se traduz a concepção urbana da cidade: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica. (BRASIL, Portaria 314/1992, art.2º)



**Figura 0.11** - Mapa da Área Tombada do Plano Piloto

A descrição mais detalhada das quatro escalas consta nos artigos subsequentes a este citado acima, da mesma portaria de proteção do Conjunto Urbanístico de Brasília. Consultar o Anexo V que contém a Portaria 314/1992.

É interessante perceber como o mobiliário urbano está presente em todas as quatro escalas de Brasília, constituindo, portanto, elemento fundamental para a leitura da cidade como um todo.

A área tombada do Plano Piloto é dividida administrativamente em quatro regiões: (Figura 0.12)

- Região Administrativa de Brasília – RA I
- Região Administrativa do Cruzeiro – RA XI
- Região Administrativa da Candangolândia – RA XIX

- Região Administrativa do Sudoeste/Octogonal-  
RA XXII

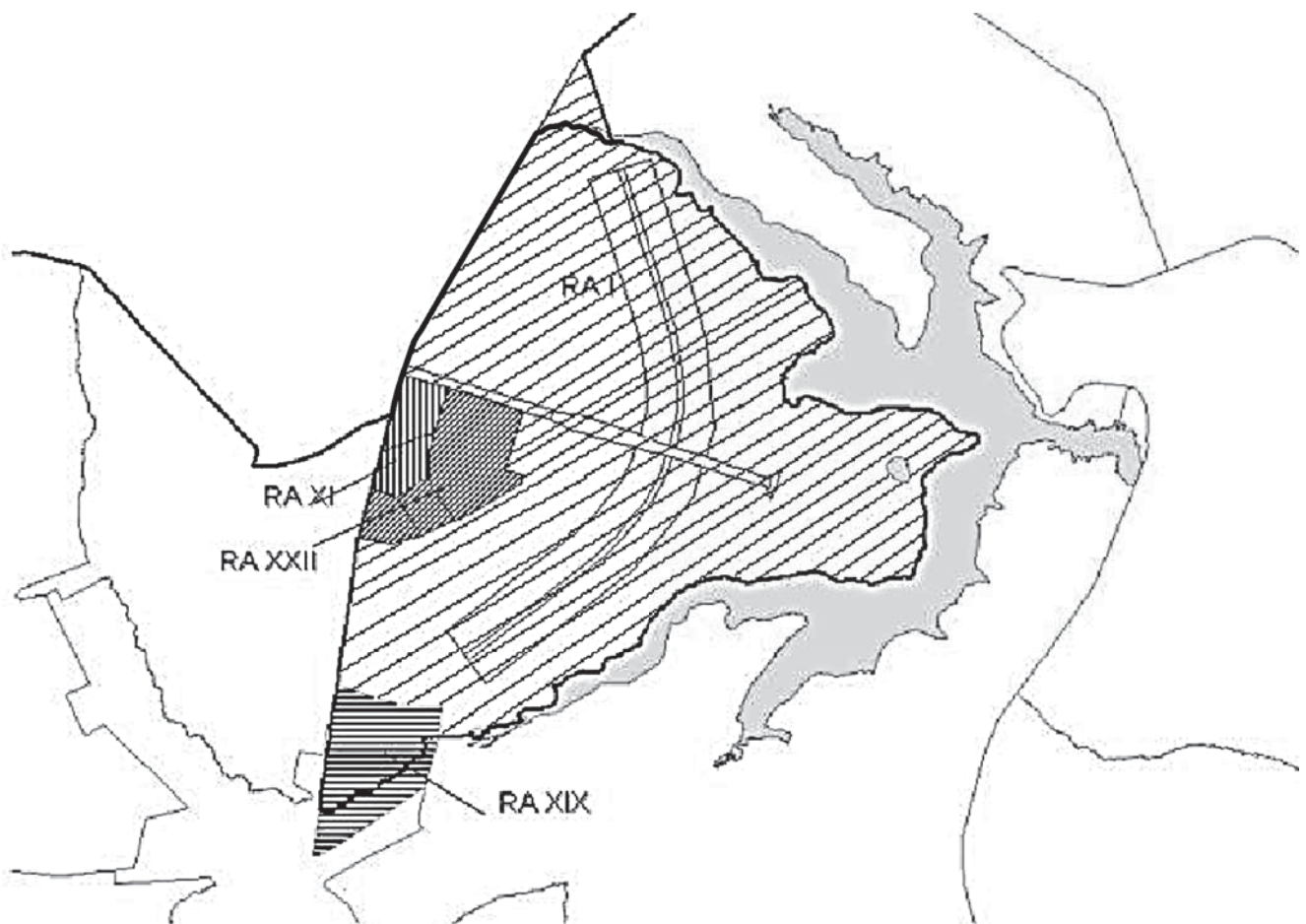


Figura 0.12 - Área Tombada do Plano Piloto de Brasília, com indicações das Regiões Administrativas

### Procedimentos Metodológicos

Após identificar e classificar o mobiliário urbano a ser estudado, e após delimitar o perímetro dentro do qual ele foi instalado, iniciou-se a busca de informações junto aos órgãos governamentais. Durante este processo constatou-se não haver informações sistematizadas e organizadas sobre os mesmos, ressaltando a necessidade da elaboração de um inventário de mobiliário urbano para a cidade de Brasília.

Embora haja necessidade de inventariar todo o mobiliário urbano da área tombada de Brasília, não é possível sua realização na íntegra dentro do período de tempo estabelecido para a conclusão deste mestrado. Assim, o registro sistematizado aqui apresentado refere-se somente aos elementos que se inserem no Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP, conforme descrito no Decreto nº 26.048, de 20 de Julho de 2005. O Sistema de Transporte

Público de Passageiros está subdividido em três grandes grupos. São eles:

- Sistema de Transporte Público Coletivo: ônibus e similares;
- Sistema de Transporte Público Individual: táxi.
- Sistema de Transporte Público de Massa: metrô, bonde e similares;

Portanto, foram registradas informações acerca dos abrigos em pontos de ônibus, dos abrigos em pontos de táxi e dos acessos ao metrô.

Além de informações essenciais como: autor do projeto, características formais, dimensões, materiais constituintes e acabamentos, especificações técnicas e dados históricos relevantes sobre a implantação desses elementos no espaço público da cidade, procurou-se saber quando os abrigos e acessos foram executados dentro do contexto da história da cidade.

Considerou-se ser de extrema importância que a organização e sistematização dos dados levantados resultassem num inventário com utilidade para posteriores pesquisas técnicas e acadêmicas. Assim, foi realizado um esforço no sentido de garantir que todo o material coletado fosse proveniente de fontes históricas confiáveis para que servissem de base para um estudo posterior mais abrangente. Foram utilizados três tipos de fontes de pesquisa: Fonte Documental, através de pesquisa em arquivos; Fonte Oral, por meio de entrevistas e, Fonte Material, pela realização de levantamento do mobiliário existente e (ainda) instalado no espaço público.

Importante, também, que às informações obtidas fossem acrescentados materiais gráficos como fotografias e desenhos técnicos, estes últimos apresentados em escalas compatíveis especificadas. Tanto as fotografias quanto os desenhos elaborados foram tratados de maneira sistemática, a fim de lhes conferir caráter técnico abrangente, e constituir fonte a outros pesquisadores.

No desenvolvimento da pesquisa foram encontradas algumas dificuldades, já que as informações que se buscava estavam espalhadas em vários órgãos e mesmo na memória de algumas pessoas que participaram do processo de urbanização da cidade.

Esta pesquisa foi realizada através dos seguintes levantamentos:

- Levantamento de material bibliográfico acerca de mobiliário urbano;
- Levantamento documental através de projetos arquitetônicos dos abrigos, e levantamento iconográfico de imagens.
- Levantamentos in loco, desenhando os elementos, conforme construídos;
- Entrevistas com pessoas que participaram do processo de elaboração dos projetos e implantação do mobiliário urbano na cidade.

As fontes de coleta de dados para o desenvolvimento dessa pesquisa foram os seguintes arquivos:

- Arquivo Público do Distrito Federal – ArPDF;
- Arquivos da Diretoria de Edificações da Novacap
- Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal e seus órgãos: DFTrans e DER-DF;
- Secretaria de Estado Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente –Seduma.
- Administrações Regionais que fazem parte da área protegida pelo tombamento;
- Instituto Histórico e Artístico Nacional - Iphan
- Acervos de profissionais;
- Casa Lucio Costa – Site;
- Biblioteca da Universidade de Brasília.

A partir dos levantamentos realizados procedeu-se a organização, sistematização e análise dos dados.

Dado o caráter específico e exploratório da pesquisa, optou-se por incluir as conclusões parciais no final de cada capítulo, em vez de deixá-las para o final do trabalho como de costume.

Acompanha este trabalho um DVD onde estão gravadas as fotos dos projetos originais de alguns dos mobiliários urbanos pesquisados. Essas fotos foram produzidas durante a fase de coleta de dados da pesquisa.



# 1

## MOBILIÁRIO URBANO: CONCEITUAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO

### 1.1 Conceito

De acordo com o dicionário Houaiss (2009), a palavra *mobiliário* descreve algo “relativo ou pertencente a mobília”. O mesmo dicionário explica que *mobília* é o “conjunto das peças (de madeira, metal, vime etc.) que se colocam dentro de um cômodo com várias utilidades (para nelas se sentar, deitar, comer, guardar coisas etc.), podendo servir também para adorno”. Assim, pode-se dizer que “mobiliário urbano” é o conjunto de peças que se colocam dentro de uma cidade, assumindo várias utilidades ou servindo apenas para adornar o espaço público. Derivada do latim, a palavra *mobília* refere-se ainda às coisas móveis ou àquilo que se pode mover, ou seja, algo que se pode deslocar e/ou transportar.

Entretanto, o conceito de *mobiliário urbano* não trata apenas de elementos que possam ser movidos, como o significado literal da expressão sugere. Muitos pesquisadores têm apresentado definições variadas para estes elementos constituintes da paisagem urbana.

O arquiteto Màrius Quintana Creus (2002) utiliza o termo elemento urbano, por considerar que a expressão *mobiliário urbano* – traduzida literalmente do francês *mobilier urbain* e do inglês *urban furniture* – é inadequada, pois remete à idéia de mobiliar e decorar a cidade. Segundo o autor, a idéia de decorar a cidade remonta a um período classicista, quando a ornamentação do espaço público estava muito ligada à urbanização. Creus define os elementos urbanos como:

[...] objetos que são utilizados na paisagem urbana e a ela se integram, e devem ser apreensíveis pelo cidadão. Uso, integração e apreensão são conceitos básicos para a valori-

zação de todo o conjunto de objetos que encontramos nos espaços públicos da cidade. (CREUS, 2002, p. 6)

Para Michel Carmona (1985), o mobiliário urbano é,

[...] tudo o que mobilia a rua, tudo o que, no interior de uma cidade ou de uma aglomeração, se encontra construído à margem dos caminhos, sobre as calçadas, ou na via pública em si. Uma luminária, uma fonte, uma placa informativa, um banco público, semáforos, painéis indicativos, são alguns exemplos de mobiliário urbano. (CARMONA, 1985, p. 5) - Tradução de Braz Soares Júnior.

Já segundo José Garcia Lamas (2000), o mobiliário urbano é:

“[...] constituído por elementos móveis que mobiliam e equipam a cidade: o banco, o chafariz, o cesto de papéis, o candeeiro, o marco do correio, a sinalização, etc., ou já com dimensão de construção, como o quiosque, o abrigo de transporte, e outros. (LAMAS, 2000, p. 108)

No dicionário de urbanismo de Celson Ferrari e no dicionário de arquitetura de Maria Paula Albernaz, o mobiliário urbano é definido, respectivamente, da seguinte forma:

Conjunto de elementos materiais localizados nos logradouros públicos ou em locais visíveis desses logradouros e que completam as funções urbanas de habitar, trabalhar, recrear e circular: cabinas telefônicas, anúncios, sinalizações horizontal, vertical e aérea; postes, torres, hidrantes, abrigos e pontos de parada de ônibus, bebedouros, sanitários públicos, monumentos, chafarizes, fontes luminosas, etc. (FERRARI, 2004, p. 240)

Conjunto de artefatos instalados em logradouros públicos, como abrigos de ônibus, coretos, bancas de jornais, bancos de jardim e latas de lixo. Muitas vezes faz parte de projetos de paisagismo ou urbanização. (ALBERNAZ, 2003, p. 392).

De acordo com o Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM (1996, p. 11), mobiliário urbano “é a coleção de artefatos implantados no espaço público da cidade, de natureza utilitária ou de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural”.

Por fim, a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (1986, p. 1) define por mobiliário urbano “todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisa-



gem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados”.

A partir dos conceitos de mobiliário urbano apresentados pelos diversos autores citados, fica claro que estes elementos se incorporam na paisagem urbana e, de um modo geral, desempenham uma função utilitária e/ou decorativa. A sua instalação tem como propósito “oferecer um serviço ao cidadão [...]; a comunicação, o lazer, o descanso, a manutenção, a limpeza, a limitação e o ordenamento de espaços de pedestres e veículos.” (SERRA, 2002, p. 18) O mobiliário urbano “contribui para a estética e para a funcionalidade dos espaços, da mesma forma que promove a segurança e o conforto dos usuários”. (FREITAS, 2008, p.153)

José Manuel Lamas (2000) e Antônio Colchete (2000) concordam que o mobiliário urbano é de relevante importância para o desenho da cidade, uma vez que seus elementos contribuem para a construção da paisagem e interferem na qualidade e comodidade dos espaços urbanos criados. O último enfatiza que o mobiliário urbano “suscita ainda diferentes estímulos à emoção humana, seja afetiva, estética ou simbolicamente”. (COLCHETE, 2000, p. 2)

Portanto, **entende-se como mobiliário urbano o conjunto de objetos e pequenas construções que são instalados no espaço público das cidades e que, direta ou indiretamente, trazem algum benefício à população.**

Neste trabalho, para que um elemento seja definido como mobiliário urbano, deve verificar-se as seguintes condições:

- estar instalado no espaço público;
- ser de uso comum, acessível a todos, indiscriminadamente; e/ou trazer um benefício à população, seja por desempenhar uma função específica, prestar um serviço ou valorizar o espaço público por suas qualidades estéticas ou simbólicas.

Ainda que, segundo as leis vigentes, não seja permitida a instalação de quaisquer elementos em área pública sem a autorização prévia das autoridades competentes, esta exigência legal não restringe as condições acima descritas que, quando existentes, subentendem sua definição como mobiliário urbano. Considere-se, por exemplo, que o proprietário de uma loja comercial instale um banco em

frente à sua loja, proporcionando um local de descanso aos transeuntes. Ainda que este banco tenha sido instalado sem a permissão dos órgãos competentes, o fato de se situar em área pública, ser acessível a qualquer pessoa e proporcionar o descanso, faz deste elemento um mobiliário urbano.

Do mesmo modo, é comum a instalação, por iniciativa particular, de pilaretes que limitam a parada, o acesso e o tráfego de veículos em locais específicos. Estes elementos podem ainda ser denominados como fradinho, picolé, grampo, etc., e podem também ser definidos como mobiliário urbano.

Por outro lado, um banco instalado no jardim de uma residência, portanto, em uma área privada, mesmo que seja visível a partir da rua, não será considerado mobiliário urbano, pois não poder ser utilizado por qualquer pessoa.

O mobiliário urbano deve proporcionar à população um benefício, que pode ser o desempenhar de uma função específica, a prestação de um serviço ou a valorização estéticas e/ou simbólicas do espaço público. Tem-se como exemplos de mobiliário urbano que desempenham uma função específica os seguintes elementos:

- bancos, mesas, churrasqueiras, lixeiras, sanitários públicos, telefones públicos, caixas de correio, coretos, palanques, brinquedos infantis, postes de iluminação pública, painéis informativos, totens, abrigos em pontos de ônibus, pontos de táxi e acessos ao metrô, bicicletários e passarelas de pedestre, entre outros.

O mobiliário urbano utilizado para prestação de serviços é, de um modo geral, aquele que abriga uma atividade de “prestação de um serviço”, e que, portanto, necessita que haja uma pessoa trabalhando para seu funcionamento. São exemplos deste tipo de mobiliário:

- bancas de jornais e revistas, postos de vigilância, cabines de informação turística, quiosques de comercialização, entre outros.

Por último, encontram-se ainda os elementos cuja contribuição à paisagem urbana é meramente estética e/ou simbólica, e que beneficiam a população não porque têm uma utilidade ou porque prestam um serviço, mas porque são contemplativos e proporcionam um vínculo de identidade

afetiva da população com o lugar específico onde estão inseridos. São exemplos deste tipo de mobiliário:

- esculturas, monumentos, obeliscos, mastros de bandeiras, faróis, pórticos, fontes luminosas, vasos de plantas e outros elementos paisagísticos.

## 1.2 Classificação

Dada a grande variedade de elementos que podem ser inseridos dentro da categoria mobiliário urbano, alguns autores têm tentado agrupá-los para melhor estudá-los, entendê-los e/ou explicá-los. Na paisagem urbana podem ser encontrados diversos tipos de elementos, com funções próprias, desempenhando papéis específicos na organização da cidade, como bancos, postes, fontes, abrigos de pontos de ônibus, aparelhos de ginástica, semáforos, totens, etc.

Apesar de uma exaustiva pesquisa bibliográfica, foram encontrados poucos autores que se dedicaram ao tema do mobiliário urbano, havendo escassez de material de pesquisa nesta área do conhecimento. Assim, não foi possível reunir um número significativo de estudiosos cujas opiniões fossem convergentes no que diz respeito à classificação do mobiliário. Na bibliografia encontrada, cada autor classifica e agrupa os diversos elementos segundo critérios que consideraram mais apropriados aos objetivos específicos de suas pesquisas, não havendo um padrão classificatório.

No Manual para Implantação de Mobiliário Urbano na Cidade do Rio de Janeiro, elaborado pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM (1996), sob a supervisão da Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, o mobiliário urbano foi classificado e agrupado em seis categorias:

- Estruturas;
- Engenhos Publicitários;
- Cabines e Quiosques;
- Separação de Meios;
- Elementos Paisagísticos;
- Equipamentos de Lazer.

As **Estruturas** foram definidas como:

[...] conjuntos de dois ou mais elementos, independentes, que se complementam para o desempenho de uma função. As estruturas são compostas de um ou mais elementos de fixação – que não tem significado próprio, mas são fundamentais à prestação do serviço que se propõem a cumprir – e o equipamento em si, seja ele suporte a rede de distribuição de infra-estrutura e sinalização, acessório de apoio a esta infra-estrutura ou elemento utilitário à prestação de serviços de limpeza e comunicação (IBAM, 1996, p. 19).

Estas foram ainda subdivididas em três conjuntos – suportes, acessórios e utilitários, nos quais se inserem os seguintes tipos de mobiliário:

Suportes: postes de distribuição de rede elétrica; poste de distribuição de rede telefônica; poste de iluminação pública; e sinalização vertical de trânsito;

Acessórios: armário de distribuição telefônica; armário de distribuição de TV a cabo; armário controlador de semáforos; caçamba de lixo; hidrantes; respirador;

Utilitários: telefone público; caixa coletora de lixo; caixa coletora de correio; suporte de lixo domiciliar; e parquímetro. (IBAM, 1996, p.19)

Os **Engenhos Publicitários** foram definidos e especificados da seguinte maneira:

Elementos usados como objetos independentes um do outro, com a função de anunciar produtos, serviços, estabelecimentos e, eventualmente, utilizados para campanhas educacionais e eleitorais.” (IBAM, 1996, p. 20)

- tabuleta, painel luminoso, outdoor, jornal eletrônico, painel eletrônico, bandeira identificadora, totem publicitário, relógio digital e identificadores de logradouro. (IBAM, 1996, p. 20)

As **Cabines e Quiosques** foram definidos como:

[...] elementos do mobiliário urbano que guardam semelhanças com a arquitetura. Sua função é proporcionar proteção dos meios naturais e conforto às pessoas, constituindo-se em pequenos módulos, facilmente identificáveis pela sua finalidade. (IBAM, 1996, p. 20)

As Cabines e Quiosques subdividem-se ainda em dois grupos, fixos e móveis, onde se agrupam os seguintes elementos:

Fixos: Bancas de jornal; abrigo de ponto de ônibus; quiosque com variadas funções; sanitário público; coreto; cabine de informação turística; cabine de telefone; cabine de polícia; cabine de terminal de ônibus; cabine de banco 24 horas; guarita; stand para venda de disco; posto de salvamento.

Móveis: trailer; barraca de camelô; carrocinha de ambulante; tabuleiro; stand móvel; barraca de feira. (IBAM, 1996, p. 20)

O mobiliário constante na categoria **Separação de Meios** foram definidos como:

“São elementos usados para a ordenação do espaço público. Sua função é proporcionar segurança, conforto e proteção ao pedestre e ao sistema viário” (IBAM, 1996, p. 21)

Estes foram ainda subdivididos em dois subgrupos:

Permanentes: frade; grampo; rampa; escada; guarda-corpo; peitoril; cerca; grade; cancela.

Temporários: cavalete; tapume; cone. (IBAM, 1996, p. 21)

Por fim, os **Elementos Paisagísticos** foram definidos e especificados da seguinte forma:

São elementos do mobiliário urbano que incluem os artefatos artísticos com um significado simbólico para a cultura da cidade, com função de orientação cívica ou de composição da paisagem urbana. Fazem também parte desta categoria os artefatos de proteção e delimitação do espaço de plantio do elemento vegetal em calçadas, praças e jardins.” (IBAM, 1996, p. 21)

- Monumento; escultura; estatuária; pedestal; relógio de sol; obelisco; arco; pórtico; mastro; bebedouro; fonte; chafariz; bica; gola de árvore; jardineira; floreira. (IBAM, 1996, p. 21)

A classificação do IBAM foi adotada por Tinoco (2003) em sua tese de doutorado. Não obstante o uso desta classificação, a autora questionou o nome da categoria “*Engenhos Publicitários*”, tendo considerado mais adequada a denomi-

nação “*Engenhos Informativos*” ou “*Suportes Comunicacionais*”. Além da alteração do nome da categoria, sugeriu que esta fosse subdividida em três grupos:

Informativos funcionais: bandeiras informativas de eventos culturais; identificador de logradouros; jornal eletrônico; painel informativo (mapas, percursos); pontos de parada de transporte coletivo; sinalização horizontal; sinalizador de acesso veicular.

Informativos publicitários: outdoor; painel luminoso; publicidade em fachadas; relógio digital; totem publicitário.

Informativos temporários e/ou móveis: elementos informais; faixas; tabuletas. (TINOCO, 2003, p. 52)

O questionamento de Tinoco (2003), com relação à nomenclatura utilizada pode ser considerado procedente, uma vez que no manual estão listados elementos que poderiam ter apenas a função de informação e não somente a função publicitária. Com relação às duas nomenclaturas sugeridas pela autora, considera-se mais adequado o termo Suportes de Comunicação. Entretanto, entende-se que os elementos classificados como Informativos Funcionais podem também ser temporários, o que não justifica a terceira subdivisão apresentada. Logo, a categoria em questão poderia ser subdividida em apenas duas subcategorias, para as quais sugerem-se as designações *Suporte de Comunicação Publicitária* (SCP) e *Suporte de Comunicação de Interesse Público* (SCIP).

No livro *Elementos Urbanos – Mobiliario y Microarquitectura* (2002), Josep Serra apresenta outra classificação. O autor reuniu elementos de mobiliário urbano europeu que estavam sendo produzidos e vendidos no momento em que escreveu o livro, mas que haviam sido projetados ao longo dos vinte anos anteriores. Segundo Serra, eles representavam alguma novidade em termos de desenho e de utilização de materiais.

O autor frisa ainda que no processo de seleção dos elementos de mobiliário a beleza foi um critério de escolha, tendo deixado de lado os elementos de mobiliário urbano que considerou muito técnicos como por exemplo: postes de eletrificação, sinais de tráfego, e demais sinalizações, etc. Considerando as qualidades estéticas do semáforo desenhado por Jean-Michel Wilmotte e produzido pela

JCDecaux para a avenida Champs-Élysées em Paris, este foi incluído no catálogo do autor. Outro critério de seleção foi a possibilidade de cada tipo de mobiliário ser instalado em diferentes cidades. Assim, não foram incluídos aqueles elementos de mobiliário específicos ou exclusivos de uma só cidade, ou que não pudessem ser instalados em outras localidades. Serra excluiu também de sua publicação o mobiliário que, apesar de estar em franca produção e disponível no mercado, não tinha uma autoria clara ou que era produzido e distribuído por várias empresas.

O autor vê o seu próprio trabalho como um guia do mobiliário urbano disponível no mercado. Logo, a inclusão de elementos de mobiliário particulares de uma cidade faria com que seu livro perdesse o caráter prático. Da mesma forma, a intenção de Serra ao optar por não incluir mobiliário produzido por mais de uma empresa ou mobiliário de autoria desconhecida é, segundo ele mesmo, a de evitar confusão ou mal entendido.

Diante das suas intenções, Serra agrupou o mobiliário urbano em oito categorias, a saber:

- Elementos de Urbanização e Limitação;
- Elementos de Descanso;
- Elementos de Iluminação;
- Elementos de Paisagismo e Água;
- Elementos Comunicação;
- Serviços Públicos;
- Elementos Comerciais;
- Elementos de Limpeza.

Explica a natureza de cada um desses elementos de maneira bastante elucidativa, e aproveita para se justificar sobre elementos particulares que não foram incluídos nos seus respectivos grupos.

Segundo o autor, os **Elementos de Urbanização e Limitação**,

[...] são elementos que, por sua extensão, podem oferecer uma visão unitária do território da cidade. Incluímos aqui as rampas de acesso como um elemento comum de urbanização superficial e aqueles que permitem cotar o espaço público. Não foram incluídos os pavimentos pois

seu desenho poderia dar lugar a uma monografia específica e estão ligados a práticas urbanizadoras particulares de cada cidade. (SERRA, 2002, p. 21)

São exemplos de tais elementos: rampa de acesso de veículos; rampa de acesso de pedestres; guarda-corpo; cerca de vedação; barreira arquitetônica; pilarete.

Os **Elementos de Descanso** são aqueles destinados ao repouso, e incluem os bancos, as banquetas, e as cadeiras. Uma vez que podem ser encontrados inúmeros exemplos deste tipo de elemento, o autor optou por selecionar somente “aqueles que tem o valor de protótipo ou representam melhoramentos destes protótipos, excluindo as simples imitações e aqueles que reinterpretem modelos existentes”. (SERRA, 2002, p. 51)

Os **Elementos de Iluminação** incluem colunas para a colocação de lâmpadas, candeeiros, e luminárias embutidas, luminárias balizadoras e projetores. Serra observa que estes elementos são fundamentais para o funcionamento da cidade noturna, e foram provavelmente os primeiros elementos a requerer a intervenção de indústrias especializadas.

Todos os elementos que se relacionam com a vegetação e irrigação, bem como as fontes e evacuações de água constituem os **Elementos de Paisagismo e Água**. Serra os subdivide em quatro subgrupos, que são: jardineira, gola de árvore, delimitador, e bebedouro. **As flores, gradeamentos, grelhas de drenagem, bueiros e tampas não foram incluídos no guia.**

De uma enorme diversidade de **Elementos de Comunicação**, que servem para sinalizar, informar e anunciar, Serra limitou-se aos elementos pontuais que considerou mais inovadores, às colunas de informação e MUPIs (Mobiliário Urbano para Informação), e aos elementos ligados aos cartazes publicitários.

Os **Elementos de Serviço Público** são, segundo Serra, aqueles que têm “intenção de satisfazer as necessidades dos serviços públicos básicos da cidade, como: transporte, telefonia, estacionamento de bicicletas, vigilância das praias, e parques infantis.” (SERRA, 2002, p. 215) Foram relacionados os seguintes elementos: cabine de informação turística, cabine telefônica, cabine de sanitário público, cabine de venda de ingressos, cabine de venda de loterias,



acesso ao metrô, abrigo em pontos de ônibus, bicicletário, torre de vigilância de praias, cadeira de vigilância de praias e brinquedos infantis.

Os **Elementos Comerciais** “requerem atenção especial, dada a complexidade de seus mecanismos e por constituir elementos de micro arquitetura definidores da paisagem urbana”. (SERRA, 2002, p. 255) São “destinados ao uso comercial privado que tradicionalmente ocorre na via pública”, e incluem bancas de jornais e revistas, pontos de venda de flores e sorvetes, bares e bancas de mercado. Estas últimas são bancas destinadas à venda de mercadorias, instaladas junto às fachadas cegas dos supermercados, a fim de amenizar a aridez das fachadas cegas, e aproveitar esses espaços com atividades que propiciem vida urbana. Os bares citados referem-se a quiosques de venda de refrescos e aperitivos, que podem ser fixos, instalados em parques ou amplos espaços urbanos, ou móveis, instalados provisoriamente em um lugar de interesse.

Os **Elementos de Limpeza** são considerados “indispensáveis em todos os espaços públicos para coletar os mais diversos tipos de lixos”. (SERRA, 2002, p. 275) No espaço urbano podem ser encontrados elementos de limpeza de pequenas dimensões, como as lixeiras de calçadas, ou os de maiores dimensões, como os contêineres e caçambas. Serra contemplou apenas a lixeira de calçada, visto que é um “elemento que dispõe de uma grande diversidade de formas e materiais, [...] que reflete a imagem de limpeza do espaço público”. (SERRA, 2002, p. 275)

A Associação Brasileira de Normas Técnicas criou a NBR 9283/86, com objetivo de classificar o mobiliário urbano para ser aplicada à gestão, ao cadastramento e ao planejamento urbanos.

Nesta norma técnica os elementos de mobiliário foram organizados em nove grupos (ABNT, 1986, p. 2-5), que são:

1. **Circulação e Transporte:** abrigo em ponto de ônibus; acesso ao metrô; acostamento para paradas em geral; bicicletário; calçada; elemento condicionador de tráfego (gelo baiano, quebra mola, ilha, canteiro central); espelho parabólico; parquímetro; passagem subterrânea; passarela; pavimentação; pequeno ancoradouro (trapiche,

cais, píer); rampa, escadaria; semáforo; sinalização horizontal.

2. **Cultura e Religião:** arquibancada, palanque; coreto; cruzeiro; escultura, estatuária; estação de via sacra; marco; mastro; monumento; mural; obelisco; oratório; painel; pira; plataforma, palco; placa comemorativa.
3. **Esporte e Lazer:** aparelho de televisão coletivo; brinquedo; churrasqueira; circo; mesa, assento; parque de diversão; play-ground; quadras de esporte.
4. **Infraestrutura:**
  - **Sistema de comunicação:** caixa de correio; cabine telefônica, orelhão; entrada de galeria telefônica, tampão; posteação, fiação; torre, antena.
  - **Sistema de energia:** entrada de galeria de gás, tampão; entrada de galeria de luz e força, tampão; posteação, fiação, torre; respiradouro.
  - **Sistema de iluminação pública:** luminária; poste de luz, fiação.
  - **Sistema de saneamento:** bebedouro, bica; chafariz, fonte, tanque; entrada de galeria de águas, tampão; grade, tampa, outras vedações; lixeira; respiradouro; sanitário público.
5. **Segurança pública e Proteção:** balaustrada; cabine (policial, vigia); defesa; frade; grade, gradil; guarita; hidrante; muro, mureta, cerca; posto salva-vidas.
6. **Abrigo:** abrigo, refúgio; caramanchão; pavilhão; pérgola; quiosque.
7. **Comércio:** banca; barraca; carrocinha; trailer.
8. **Informação e Comunicação visual:** posto; cabine; anúncio (cartaz, letreiro, painel, placa, faixa); relógio; relógio-termômetro eletrônico; sinalização (placa de logradouro e de informação).
9. **Ornamentação de paisagem e Ambientação urbana:** arborização; banco, assento; calçadão; canteiro; chafariz, fonte; escultura, estátua; es-

pelho d'água; jardineira, vaso; mirante; obelisco; queda d'água.

A referida norma apresenta apenas uma listagem do mobiliário urbano segundo as categorias e subcategorias definidas, e não acrescenta quaisquer outros tipos de informações, sendo, por isso, muito sumária.

Outra maneira de agrupar o mobiliário urbano é apresentada por Ruskin Marinho de Freitas, que classifica os elementos urbanos “segundo as necessidades básicas que atendem, tais como: descanso, lazer, proteção, acessibilidade, comunicação, limpeza, entre outros, e a motivos comerciais, infra-estruturais e decorativos, integrando-se à paisagem urbana.” (FREITAS, 2008, p. 154). No livro “Infra-estrutura da Paisagem”, capítulo 7 intitulado Mobiliário Urbano, Freitas (2008) trata do mobiliário urbano segundo o ponto de vista do usuário. Enquanto as classificações anteriores tiveram seu foco específico nas questões de funcionalidade e normatização (IBAM) ou nas questões de desenho e produção (Serra), Freitas demonstra preocupação com o conforto dos usuários, fazendo extensas considerações acerca das questões ergométricas e de segurança que estão diretamente ligadas à produção e uso do mobiliário urbano, agrupando os elementos de mobiliário segundo as funções específicas de cada um.

Dentre dos objetos para **Descanso e Lazer** o autor trata de bancos e mesas. Ele considera que os bancos devem receber tratamento diferenciado segundo o local de sua implantação. Quando localizados ao longo de vias de rápida circulação, os bancos são usados por breves períodos, para pausas ao longo de uma caminhada ou para apoio de objetos. Nestes casos não há necessidade de se lhes dedicar especial atenção quanto às suas dimensões ergométricas. Contrariamente, aqueles localizados em parques ou diante de lagos, utilizados para leitura ou contemplação, exigem uma atenção maior com relação à comodidade e conforto. Sobre as mesas, Freitas diz que estas devem ser especificadas de acordo com as funções previstas. Entretanto o autor não recomenda a disposição de mesas ao longo de um eixo ou isoladas, pois, segundo ele, independente do uso a que sejam destinadas, as mesas têm melhor desempenho quando agrupadas e formam ambientes nos espaços livres.

No grupo de mobiliário que intitula **Jogos**, o foco está nos brinquedos e aparelhos de ginástica, para os quais observa: “Qualidades como dinamicidade, flexibilidade, resistência e segurança devem ser valorizadas, bem como o poder de atrair e manter a atenção dos seus usuários, sempre dispostos a praticarem os usos sugeridos e também reinventá-los, a cada momento.” (FREITAS, 2002, p.159) Por serem destinados a um público específico, Freitas ressalta que os equipamentos devem ser dispostos de maneira agrupada e implantados sobre terrenos planos, observando-se as necessidades requeridas por cada uma das atividades destinadas – parques infantis, utilizados por crianças, e áreas de ginástica, utilizados por esportistas.

As **Barreiras**, “elementos que exercem funções de proteção, de desenvolvimento e de polarização”, (FREITAS, 2002, p.161), podem ser, de acessibilidade, visuais ou acústicas. O autor discorre sobre diversos elementos de mobiliário urbano que se caracterizam como barreiras de acessibilidade, visuais ou acústicas, observando sempre os fatores de funcionalidade, conforto e segurança do transeunte, e sugerindo soluções segundo o tipo de barreira e os materiais a utilizar. Dentre outros, alguns elementos citados nesta categoria são: grades, cercas vivas, desníveis de terreno, volumes edificados como muros, corrimãos, guarda-corpos, parapeitos, pilares, pontaletes, protetores de árvores, etc.

Outro grupo de mobiliário urbano apresentado por Freitas são os **Abrigos** que, segundo o autor, “marcam o espaço e aglutinam funções, pelo seu poder de atração”, e que “representam espaço para o descanso, para o encontro, quando localizados em praças e parques, e um espaço de sombreamento, proteção contra chuvas e de referência para espera do transporte coletivo, quando em vias urbanas”. (Freitas, 2008, p. 164) O autor fala sobre cinco tipos principais de abrigos, que são: abrigos em pontos de ônibus, quiosques, postos de serviço público, cabines de telefone e cabines sanitárias.

Com relação aos abrigos em pontos de ônibus, Freitas afirma que, de um modo geral, estes devem ter 2,10 metros de altura e 1,50 metros de comprimento e também de largura, podendo usar-se medidas maiores de acordo com as dimensões do passeio público e o fluxo de passageiros, fazendo-se uso de módulos para a sua ampliação. O autor chama atenção para aspectos funcionais deste tipo de abri-

go, como as vedações laterais, que podem ser elementos de proteção climática, desde que os seus materiais sejam transparentes, e a inclinação da cobertura, que recomenda que seja em direção oposta à margem da calçada, para evitar que o escoamento das águas se faça sobre os usuários. Freitas revela preocupação quando ao funcionamento harmonioso deste tipo de equipamentos urbanos, e detalha ainda que os abrigos em pontos de ônibus tendem a atrair o comércio ambulante, sendo necessário um planejamento que inclua a previsão de espaços para essas funções agregadas, além da instalação de lixeiras no espaço em torno destas construções.

Foram agrupados sobre o título de **Comunicação**, os elementos que “desempenham a função de informar e de disciplinar o uso do espaço público”. O autor recomenda que estes elementos proporcionem “fácil visualização, pelo ponto de vista de altura e distância do observador, contraste e dimensão das letras sobre o fundo, quantidade de informações num mesmo painel”. Nesta categoria estão descritos elementos de sinalização voltada ao tráfego de automóveis além de elementos para divulgação publicitária.

Sobre os elementos de **Limpeza**, o autor trata das lixeiras e dos containers, que têm praticamente a mesma função, e se diferenciam pelo tamanho; as lixeiras têm cestos com capacidades variáveis entre dez e noventa litros, e os containers com capacidades superiores a cem litros. O autor recomenda que estes elementos estejam dispostos em locais de maior movimento, paralelamente às vias de circulação, sem representar um impedimento ao fluxo. Os materiais de que são feitos devem ser resistentes às intempéries e a possíveis atos de vandalismo. As lixeiras devem ainda ser instaladas em locais de concentração de pessoas como orlas, paradas de ônibus e quiosques, integrando-se que estes elementos.

Em um último grupo de mobiliário Freitas reúne elementos de **paisagismo** e de **infra-estrutura**, fazendo considerações acerca da implantação e uso de elementos de drenagem, paginações de piso, vegetação, canteiros, jarro, floreiras, pergolados, caramanchões, coretos, bebedouros, chafarizes e fontes.

De um modo geral, Freitas tem uma preocupação em especificar cada elemento, portanto, seu trabalho é muito mais

um caderno de especificações de materiais e medidas do que uma classificação de mobiliário urbano.

Como o principal elemento estudado neste trabalho é o mobiliário urbano que faz parte do Sistema de Transporte Público de Passageiros, apresenta-se a seguir um quadro síntese que indica em quais grupos os autores pesquisados inseriram os abrigos de pontos de ônibus, os abrigos em pontos de taxi e os acessos ao metrô.

**Quadro 1.1** - Síntese de classificação utilizada pelos autores

	IBAM	JOSEP SERRA	ABNT	FREITAS
Abrigo em pontos de ônibus	Cabines e Quiosques	Elementos de Serviços Públicos	Circulação e Transportes	Abrigos
Abrigo em pontos de táxi	Não menciona	Não menciona	Não menciona	Não menciona
Acessos ao metrô	Não menciona	Elementos de Serviços Públicos	Circulação e Transportes	Não menciona

Todos os autores mencionaram os abrigos em pontos de ônibus em suas classificações. Entretanto, pode-se observar que em nenhuma das classificações fez referência aos abrigos para pontos de táxi, e os acessos ao metrô foram citados somente pela ABNT e por Serra, que os inseriram na mesma categoria dos abrigos em pontos de ônibus.

Embora todos os autores tenham afirmado que as suas classificações foram feitas segundo as funções predominantes que o mobiliário urbano exerce no espaço público, a tabela acima nos revela que não há similaridade nas quatro classificações nas quais foram inseridos os abrigos em pontos de ônibus. Vejamos qual a característica principal do grupo no qual foram inseridos os abrigos em pontos de ônibus, conforme descrito por cada autor:

**Cabines e Quiosques** são “[...] elementos do mobiliário urbano que guardam semelhanças com a arquitetura.” (IBAM, 1996, p. 20)

**Elementos de Serviço Público** são aqueles que têm “intenção de satisfazer as necessidades dos serviços públicos básicos da cidade”. (SERRA, 2002, p. 215)

A ABNT não descreve a característica da categoria **Circulação e Transporte**, e agrupa os abrigos em pontos de

ônibus com outros elementos, a saber: acesso ao metrô; acostamento para paradas em geral; bicicletário; calçada; elemento condicionador de tráfego (gelo baiano, quebra mola, ilha, canteiro central); espelho parabólico; parquímetro; passagem subterrânea; passarela; pavimentação; pequeno ancoradouro (trapiche, cais, píer); rampa, escadaria; semáforo; sinalização horizontal. (ABNT, NBR 9283/86, p.2)

Os **Abrigos** de Freitas “marcam o espaço e aglutinam funções, pelo seu poder de atração”, e “representam espaço para o descanso, para o encontro, quando localizados em praças e parques, e um espaço de sombreamento, proteção contra chuvas e de referência para espera do transporte coletivo, quando em vias urbanas”. (Freitas, 2008, p. 164)

Nota-se que apenas Freitas observa as funções dos elementos ao agrupá-los. As demais classificações reuniram os elementos urbanos segundo padrões muito abrangentes e abstratos, juntando numa mesma categoria elementos de mobiliário que em pouco se assemelham, quer nas suas funções, quer na maneira como se apresentam no espaço urbano. Conclui-se que as classificações foram definidas, não segundo as funções de cada mobiliário, como sugerido pelos autores, mas segundo os objetivos individuais de cada um quando da elaboração dos seus materiais.

**Devido à falta de uniformidade dessas classificações, optou-se pela criação de uma taxonomia, que se apresenta a seguir, e que passa a ser adotada neste trabalho.**

**Permanência** – São elementos instalados em áreas urbanas públicas, nos quais se pode desenvolver alguma atividade de esportes ou lazer. Este grupo de elementos estimula as pessoas a usar o espaço público, convidando, portanto, o cidadão a apropriar-se deste espaço. São exemplos desse grupo de equipamentos: quadras de esportes, jogos diversos, brinquedos infantis, parques de diversões, bancos, mesas, churrasqueiras.

**Infra-estrutura** – Elementos de estrutura diversos que possibilitam que os espaços públicos sejam utilizados pela população, proporcionando organização, conforto e segurança. Estes podem ser: elementos de iluminação pública, elementos de limpeza - lixeiras, containers, sanitários públicos; elementos de fornecimento de água – bebedouros,

chafarizes, cisternas, poços; telefones públicos, caixas de correio, coretos e palanques.

**Informação** – Neste grupo estão os elementos de comunicação visual que, de um modo geral, fornecem algum tipo de informação imediata às pessoas, informação esta que pode ser publicitária ou de interesse público. Incluem também os elementos de divulgação cultural. Estes podem ser: painéis informativos, totens, out-doors, etc.

**Circulação** – São elementos ligados a atividade humana de se localizar e circular no meio urbano, tanto no que se refere à circulação de pedestres, quanto ao uso de veículos de transporte. Alguns exemplos deste tipo de mobiliário são: abrigos em pontos de ônibus, abrigos em pontos de taxi, acessos a estações de metrô, passarelas de pedestres, bicicletários, pilaretes que limitam o trânsito de veículos, guarda-corpos nas calçadas para proteção e/ou direcionamento da circulação de pedestres, placas de endereçamento e elementos de sinalização de trânsito em geral.

**Serviços** – São elementos de mobiliário urbano instalados com a finalidade de prestar um serviço e, portanto, necessitam da permanência de um funcionário para a execução dos serviços a prestar. São exemplos: bancas de jornais e revistas, postos de vigilância, de segurança e saúde, cabines de informação turística, quiosques de comercialização de alimentos ou outros produtos - frutas, flores, etc.

**Decorativos** – Os elementos pertencentes a este grupo são aqueles que contribuem para o embelezamento do espaço público, tais como esculturas urbanas, monumentos, obeliscos, pórticos, fontes luminosas, vasos de plantas, jardineiras e elementos de paisagismo em geral.

O inventário apresentado mais adiante, no capítulo 4 deste trabalho, apresentará alguns elementos de mobiliário urbano que, segundo essa classificação, estão inseridos no grupo de mobiliário de Circulação. Considera-se que é relevante a compilação de informações relativas aos outros tipos de elementos, porém, este trabalho limitou-se ao inventário de abrigos em pontos de ônibus, abrigos em pontos de táxi e acessos ao metrô.

A seguir, será feita apresentação da cronologia do mobiliário urbano de Brasília, desde a inauguração da cidade até o seu aniversário de cinquenta anos.



# 2

## CRONOLOGIA DO MOBILIÁRIO URBANO DE BRASÍLIA

Ao longo dos cinquenta anos da capital brasileira, a cidade foi sendo equipada com diversos elementos de mobiliário urbano. Como forma de apresentar a cronologia da instalação desses elementos, adotou-se a periodização apresentada por Andrey Schlee (2010) para o estudo de Brasília, na qual o autor dividiu o tempo em seis períodos classificados “[...] simultaneamente, com as dimensões políticas, administrativas, arquitetônicas e urbanas” (SCHLEE, 2010, p.9). Ressalta-se que a opção pelo uso desta periodização tem caráter meramente didático, e não pretende definir períodos específicos da instalação do mobiliário urbano em Brasília. Assim, os intervalos adotados neste trabalho são:

- **1955-1960, Execução** – Da construção da primeira obra de infra-estrutura à transferência da Capital. Considerando a ação do governo JK, o concurso do Plano Piloto e o “monopólio” de Niemeyer e da sua equipe na cidade.
- **1960-1964, Expectação** – Da inauguração de Brasília ao golpe militar. Passando pelos tumultuados governos de Jânio Quadros e Jango Goulart, e marcado pela atuação da equipe de Niemeyer na implantação da Universidade de Brasília.
- **1964-1969, Decepção** – Do golpe militar até o início do governo do general Médici. Englobando as administrações de Castelo Branco e de Costa e Silva, e lembrado pela saída de Niemeyer de Brasília e do Brasil.
- **1969-1985, Consolidação** – Do milagre Brasileiro até a eleição de Tancredo Neves. Abarcando os governos Médici, Geisel e Figueiredo, e caracterizado pelo início da ordenação territorial e pela atuação de muitos arquitetos em todo o Distrito Federal.
- **1985-1990, Patrimonialização** – da posse de José Sarney até a primeira eleição direta pós 1964. Corresponde à indicação de José Aparecido como governador do DF, ao retorno de Niemeyer e a preservação legal de Brasília.

- **1990-2010, Metropolização** – Da eleição direta de Fernando Collor e de Joaquim Roriz aos dias de hoje. (SCHLEE, 2010, p. 9)

## 2.1 Período de Execução - de 1955 a 1960

Após a demarcação do território para a implantação do Distrito Federal em 1955, e as primeiras expropriações de terra no local, a construção da nova capital do Brasil teve início em 1956, sob o governo de Juscelino Kubitschek. Neste período, Brasília era um grande canteiro de obras, e pouco se sabe sobre a existência de mobiliário urbano. É provável que tenham existido elementos urbanos instalados em caráter provisório, para atender às demandas então existentes. Um desses elementos que se tem conhecimento é uma cruz de madeira que foi utilizada para a celebração da primeira missa realizada em Brasília. Do período anterior à inauguração da capital, os registros mais antigos relativos à implantação de elementos urbanos no Plano Piloto são referentes à construção de passarelas subterrâneas para pedestres, que datam de maio de 1959.

### 1957

- No dia 3 de maio de 1957 foi celebrada a primeira missa em Brasília, que se realizou no local que hoje abriga a Praça do Cruzeiro, no Eixo Monumental. A missa campal marcou a cerimônia de tomada de posse das terras da nova capital e, segundo as palavras de Dom Carlos Carmello de Vasconcelos Motta, o arcebispo que a celebrou, “este é o dia do batismo de Brasília”. O cruzeiro utilizado nessa celebração tornou-se um elemento simbólico para a cidade, conhecido como **Cruzeiro de Brasília**, e lembra o que os colonizadores portugueses faziam durante o período dos descobrimentos marítimos, implantando um cruzeiro nas terras descobertas como símbolo de apropriação daquele território. A cruz de madeira original, com 8,25 metros de altura e 2,30 metros de largura, encontra-se atualmente no interior da Catedral de Brasília, e na Praça do Cruzeiro foi colocada uma réplica (Figuras 2.1 e 2.2).

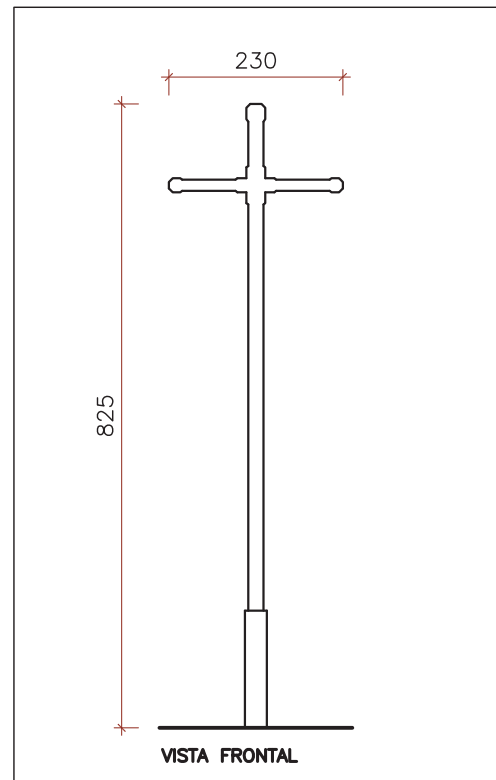


Figura 2.1 - Cruzeiro de Brasília



Figura 2.2 - Cruz original da 1ª missa, atualmente no interior da Catedral de Brasília



Figura 2.3 - Passagem de Pedestres sob o Eixo Rodoviário Sul

## 1959

- Foi construída a primeira **passagem subterrânea de pedestres** no Eixo Rodoviário, interligando as quadras 103/104 e 203/204 na Asa Sul. Esta passarela permitiu que os transeuntes atravessassem o Eixo Rodoviário, com segurança sob as três pistas que o compõem – a pista leste, denominada Eixo L, a pista central, conhecida como Eixão, e a pista oeste, denominada Eixo W (Figura 2.3).

## 1960

Quando Brasília foi inaugurada, em 21 de abril de 1960, já haviam sido traçadas as principais avenidas estruturadoras da cidade: o Eixo Rodoviário-Residencial e o Eixo Monumental. Ao longo do **Eixo Rodoviário-Residencial**, uma avenida que corta o Plano Piloto no sentido Norte-Sul, dispõem-se as quadras residenciais, conhecidas como Superquadras, com blocos de habitação coletiva com gabarito de seis pavimentos, que confere a este eixo viário uma uniformidade na paisagem urbana. O **Eixo Monumental**, por sua vez, corta o Plano Piloto no sentido Leste-Oeste e, é caracterizado por uma descontinuidade entre os espaços construídos e os espaços vazios, estes últimos realçam a escala monumental dos edifícios ali construídos.



Figura 2.4 - Praça do Três Poderes

No extremo leste do Eixo Monumental encontrava-se já instalada a **Praça dos Três Poderes**, que se caracteriza por um amplo espaço em torno do qual se distribuem e organizam os principais edifícios representativos do país: o Congresso Nacional (Poder Legislativo), o Palácio do Planalto (Poder Executivo) e o Palácio do Supremo Tribunal Federal-STF (Poder Judiciário). Dada a sua importância cívica, os elementos que foram nela instalados são de grande valor simbólico (Figura 2.4). Atualmente podem encontrar-se neste espaço cívico os seguintes elementos urbanos:

- escultura “Os Guerreiros”, mais conhecida como “Os Candangos”, projeto de Bruno Giorgi – 1960;
- monumento Museu da Cidade, projeto de Oscar Niemeyer – 1960;
- escultura “A Justiça”, de Alfredo Ceschiatti – 1961;
- escultura “O Pombal”, de Oscar Niemeyer – 1961;

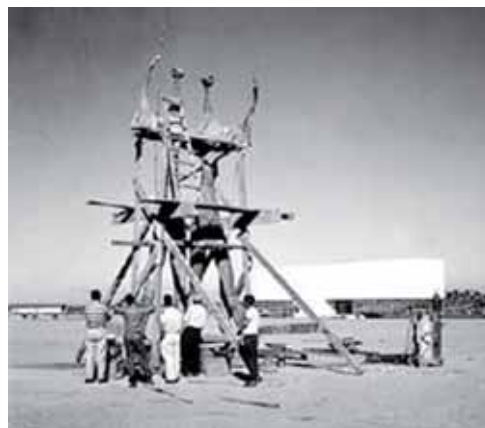
- bancos de concreto, de Oscar Niemeyer – [1960-1964];
- palanque, de Oscar Niemeyer – [1964];
- Casa de Chá, de Oscar Niemeyer – 1965;
- Mastro da Bandeira, de Sérgio Bernardes – 1972;
- Painel com mapa turístico de Brasília – 1977;
- monumento Pira da Pátria, de Oscar Niemeyer – 1987;
- Marco Brasília Patrimônio Cultura da Humanidade, de Oscar Niemeyer – 1988;
- monumento Cabeça de Israel Pinheiro – 1991;
- monumento a Tiradentes -1992.

A praça conta ainda com o **Espaço Lucio Costa** (1992), que é uma construção subterrânea com um ambiente destinado a uma exposição permanente onde se pode ver a maquete de Brasília, além de painéis com imagens do projeto do Plano Piloto e fotos da época da construção e inauguração da cidade.

- **Os Guerreiros**, uma escultura de bronze de oito metros de altura, de Bruno Giorgi, é uma homenagem aos operários que trabalharam na construção da nova capital do Brasil (Figuras 2.5 e 2.6). Esses operários eram chamados de candangos, razão pela qual a escultura ficou mais popularmente conhecida pelo nome “Os Candangos”. O próprio escultor descreveu a reação que os trabalhadores tiveram quando a peça foi instalada na praça:

A escultura Os Candangos são duas figuras de trabalhadores. Fiquei muito satisfeito, porque quando coloquei a escultura na Praça dos Três Poderes os candangos que passavam por ali de caminhão diziam: “Olha, o nosso monumento, o nosso monumento, Os Candangos somos nós”. Foram eles quem inauguraram Os Candangos. Foram os candangos de Brasília. Eles se reconheceram na escultura. Os candangos gostaram muito e me deram muita satisfação. (Bruno Giorgi, in: ArPdf, 2010, p.212)

- Projetado por Oscar Niemeyer, o monumento **Museu da Cidade** representa a transferência oficial da capital do Brasil do Rio de Janeiro para Brasília. A grande estrutura de concreto armado foi inaugurada no dia



**Figura 2.5** - Escultura “Os Guerreiros” sendo instalada antes da inauguração da cidade.



**Figura 2.6** - Os Guerreiros



**Figura 2.7** - Museu da cidade



**Figura 2.8** - Busto de JK na parede externa do Museu da Cidade



**Figura 2.9** - Luminárias no Eixo Rodoviário na inauguração da cidade



**Figura 2.10** - Luminárias na avenida W3 Sul na inauguração da cidade



**Figura 2.11** - Esplanada dos Ministérios com as primeiras luminárias

21 de abril de 1960, o mesmo dia da inauguração da cidade. Possui um espaço interno revestido por mármore branco, onde se pode ler, nas paredes, a história da mudança da capital para o Planalto Central. O exterior também é totalmente revestido por mármore branco. Na fachada oeste, voltada para a rua, foram inscritas na pedra as datas mais importantes relativas ao processo de interiorização da capital, no período de 1789 a 1960. Na fachada leste está incrustado um busto de Juscelino Kubitschek, esculpido por José Pedrosa, em pedra sabão, medindo 1,40 metros de altura. Ao lado da Cabeça de Juscelino Kubitschek encontra-se a inscrição: "Ao presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, que desbravou o sertão e ergueu Brasília com audácia, energia e confiança. A homenagem dos pioneiros que o ajudaram na grande aventura." Ainda nesta fachada pode-se ler uma frase do próprio presidente: "Deste Planalto Central, desta solidão que em breve se transformará em cérebro das altas decisões nacionais, lanço os olhos mais uma vez sobre o amanhã do meu país e antevejo esta alvorada, com fé inquebrantável e uma confiança sem limites no seu grande destino." O museu foi tombado pelo Governo do Distrito Federal em 1982 (Figura 2.7 e 2.8).

- Quando inaugurada, Brasília já havia iluminação no Eixo Residencial-Rodoviário, no Eixo Monumental e Esplanada dos Ministérios, e na Avenida W3 Sul. As vias encontravam-se equipadas com **luminárias** norte americanas, compradas pela Novacap (Figuras 2.9 a 2.11).

[...] comprou, inicialmente, 10.000 (dez mil) luminárias tipo Power Groove, fabricadas nos E.U.A: o modelo 204 para 02 lâmpadas fluorescentes de 110 Watts e 4 pés de comprimento (1,22 metros), e o modelo 206 para 02 lâmpadas fluorescentes de 160 Watts e 6 pés de comprimento (1,83 metros). Essas luminárias foram utilizadas, primeiramente, nos Eixos Rodoviário Sul e Monumental, Avenida W/3 Sul e alguns comércios locais de Brasília. (CEB – [www.ceb.com.br](http://www.ceb.com.br))

Foi Lucio Costa quem escolheu o modelo de luminárias que deveriam ser instaladas em Brasília.

Em 1960, o urbanista Lúcio Costa, através de carta, encaminhou ao arquiteto Oscar Niemeyer as recomendações

que deveriam ser adotadas na Iluminação Pública de Brasília [...] (História da Iluminação Pública disponível em: <<http://www.ceb.com.br>>. Acesso em: 25 jun. 2010).

- Existiam também **quiosques** para a venda de lanches, conforme mostra a foto de 21 de abril de 1960, que retrata um quiosque instalado na Avenida W3 sul (Figura 2.12).

Nauro Esteves foi um dos primeiros arquitetos a trabalhar em Brasília, e sendo chefe da Divisão de Arquitetura, participou, como assistente imediato do Oscar Niemeyer, dos principais projetos da capital, desde os primeiros desenhos elaborados em 1956. Em entrevista concedida ao Arquivo Público do DF, sobre a cidade na data de sua inauguração, o arquiteto testemunhou:

[...] porque quando ela inaugurou estava funcionando completo. Nós tínhamos tudo aqui em Brasília: cinema, teatro, televisão, rádio, o que quisessem. Não tinha ainda tudo urbanizado, calçada em todas as quadras não tinha, mas a estrutura tudo funcionando. (ESTEVES, 1989)

- A **Torre de TV** foi concebida por Lucio Costa juntamente com o projeto do Plano Piloto de Brasília. Segundo Eduardo Azambuja (2010), o projeto de arquitetura foi desenvolvido por técnicos da Novacap, sob orientação do próprio arquiteto, já o projeto da estrutura de concreto armado foi elaborado por Joaquim Cardozo e o da estrutura metálica pelo engenheiro Paulo Fragoso. (AZAMBUJA, 2010, p.4). A sua construção deu-se em etapas. A parte da obra em concreto armado composta de três pavimentos (subsolo, pilotis e pavimento superior) foi construída em 1960 (Figura 2.13). Os serviços de execução da Torre ficaram paralisados de 1960 até 1964, quando foram retomados para construção da estrutura metálica.

- No período que antecedeu as eleições de Outubro de 1960, foram instalados em Brasília **outdoors publicitários** cuja finalidade era sustentar a campanha eleitoral do general Lott, candidato do PSD-PTB que daria sequência ao governo de Juscelino Kubitschek (Figura 2.14).

- Ainda em novembro de 1960, foi inaugurado o **monumento ao Infante Dom Henrique**, localizado onde



Figura 2.12 - Quiosque na avenida W3 Sul na inauguração de Brasília



Figura 2.13 - Torre de TV, em 1960, com a base de concreto armado concluída



Figura 2.14 - Outdoor com campanha publicitária das eleições de 1960



**Figura 2.15** - Monumento ao Infante Dom Henrique

seria construída futuramente a Praça Portugal. Trata-se de uma escultura em bronze com 2,50 metros de altura, atualmente sobre base de concreto de 1,80 x 2,10 metros e 1,90 metros de altura. Esculpida pelo artista português Barata Feyo, foi um presente dos portugueses (Figura 2.15).

O ano da instalação da nova Capital – 1960- era, também, o ano da celebração do 5º Centenário da morte do Infante Dom Henrique, cuja visão levou tão longe a língua e a civilização portuguesas, em busca de novos mundos. Poder-se-ia dizer que Brasília é, de certa forma, consequência daquela visão. (Mendes, 1995, p. 346)



**Figura 2.16** - Praça Portugal

A solenidade de inauguração do monumento, contou com a presença de Juscelino Kubitschek, Manuel Rocha, embaixador de Portugal, e outras autoridades. A **Praça Portugal** foi inaugurada, pela segunda vez, em 25 de abril de 1972, mas permanecia como estava em 1960, apenas com o monumento ao Infante Dom Henrique. A execução do projeto da praça, elaborado pelo arquiteto Raul Chorão Ramalho, ocorreu anos depois (Figura 2.16). Esse mesmo arquiteto projetou a Embaixada de Portugal situada no lote 2 da Avenida das nações, área contígua a praça.

## 2.2 Período de Expectação - de 1960 a 1964

De janeiro a agosto de 1961, ocupou o cargo de Presidente do País Jânio Quadros, que havia derrotado, nas eleições presidenciais, o candidato do partido de Juscelino Kubitschek. O país passava por grave crise política e econômica, que resultou na renúncia do então presidente em exercício.

Após renúncia de Jânio Quadros em 1961, e a tumultuada posse do vice –presidente João Goulart (Jango), instalou-se o clima de instabilidade política que resultou no golpe militar de 1964. A partir de abril desse ano, os militares tomaram o poder, chefiados pelo marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, coordenador do golpe contra Jango. Teve início, então, um governo de forte repressão a todos os setores de oposição, principiando um período de 20 anos de ditadura militar.

Brasília em seus primeiros anos era administrada por prefeitos indicados pelo Presidente da República, e em decorrência da crise política instalada, pouco foi feito para a consolidação da cidade como efetiva capital do país.

Porque quem consolidou, quem definiu que Brasília ia ficar como capital da República foi o Castello Branco, porque o Jânio não gostava daqui [...] Então Brasília ficou naquela agonia. Enquanto era o Jânio e o Jango, a gente não fazia nada aqui, tudo que a gente fazia era projetinho de brincadeira pra arquivar, porque não tinha obra nenhuma. Juscelino saiu, parou completamente. Aí quando o Castello Branco chegou aqui, [...] definiu a questão, disse: "Eu sou cidadão de Brasília, e Brasília é a capital do Brasil." Então, ele é que consolidou a capital. (ESTEVEES, 1989, p. 26).

Apesar do depoimento de Nauro Esteves, arquiteto da equipe de Oscar Niemeyer, as obras em Brasília não estavam completamente paralisadas, e a cidade continuou a ser edificada. Um dos principais acontecimentos desse período foi a inauguração da Universidade de Brasília.

## 1961

- Para adornar a frente do Palácio do STF foi instalada a escultura **A Justiça**, de Alfredo Ceschiatti. A peça de 3,30 metros de altura foi esculpida em um monobloco de granito de Petrópolis e colocada na Praça dos Três Poderes em 1961. A obra é uma estátua de uma mulher que representa simbolicamente a justiça, com os olhos vendados, sugerindo a imparcialidade dos julgamentos, e uma espada, elemento de força, coragem e ordem, indicando as qualidades indispensáveis para a aplicação justa da lei (Figura 2.17).
- Na Praça dos Três Poderes foi ainda construído um **pombal**, projetado por Oscar Niemeyer em março de 1961 e construído no mesmo ano. Observaram-se três diferenças significativas entre o elemento construído e o projeto. (1) Na concepção de Niemeyer, o pombal seria formado por duas peças que sutilmente tocariam uma na outra nas extremidades de arcos, e seriam unidas através de tirantes. Na construção o tirante foi substituído por vigotas em concreto armado, e as duas peças ficaram distanciadas 14 centímetros, conforme



Figura 2.17 - A Justiça

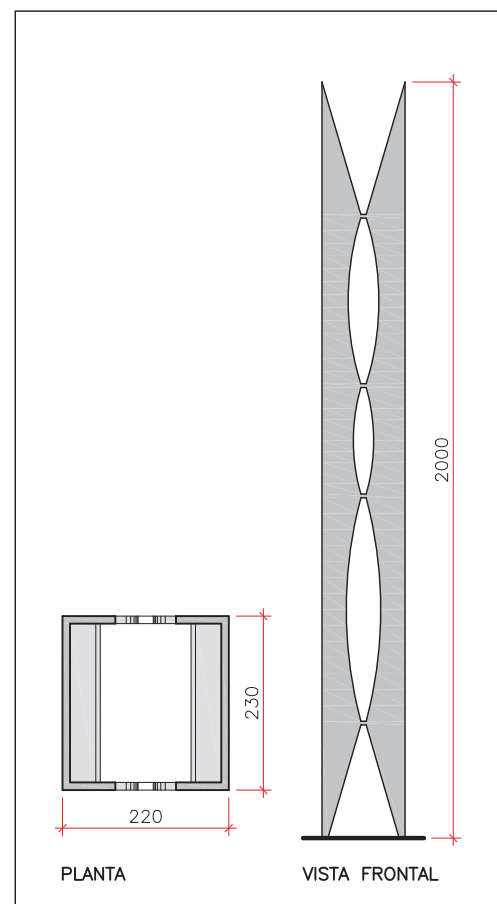


Figura 2.18 - Desenho pombal





Figura 2.19 - Pombal

mostra o desenho ao lado. (2) No projeto foi prevista a colocação de caixas de madeiras removíveis para aninhar os pombos, que deveriam ser acomodadas lado a lado com espaçadores de concreto. Atualmente essas caixas não são utilizadas, e talvez nunca tenham sido instaladas, já que os espaçadores de concreto não foram executados. (3) O projeto indica ainda que toda a estrutura deveria ser revestida com mármore apicoado, porém, o pombal nunca recebeu tal revestimento, tendo sido executado em concreto armado, material que lhe dá acabamento (Figuras 2.18 e 2.19).

- Também em 1961, o arquiteto Sabino Machado Barroso elaborou um projeto modelo para a construção de **abrigos em pontos de ônibus** (Figuras 2.20 e 2.21). Os abrigos então construídos foram, provavelmente, os primeiros a serem instalados no Plano Piloto. Na época em que os projetou, o arquiteto prestava serviços para a Novacap e integrava a equipe de arquitetos convidados por Oscar Niemeyer para trabalhar em Brasília.

Os projetos desse abrigo podem ser encontrados no Arquivo Público do Distrito Federal – ArPDF. Neste mesmo Arquivo podem consultar-se os processos de número 10.809/Novacap, e 10.822/Novacap, onde constam os contratos para a construção, em abril de 1962, de dezesseis unidades, oito em cada contrato.

Em 1965, Sabino Barroso fez uma nova proposta para este mesmo modelo de abrigo, onde sugeriu a redução de dois metros no comprimento total do mobiliário. Os exemplares construídos com a dimensão reduzida foram instalados em larga escala na Asa Norte.

Uma das características peculiares deste abrigo foi a abertura de um vão nas paredes, semelhante a uma janela, destinado à colocação de uma iluminação embutida, e fechamento com um painel acrílico leitoso onde deveriam constar informações sobre os horários e as rotas dos ônibus. Não foram encontrados registros de que essa instalação tenha sido feita, e os vãos permaneceram vazados, e são, de fato, usados pelos transeuntes como janelas com vista para a rua! Uma exceção pode ter ocorrido. O arquiteto Eugênio Barbosa, que atualmente trabalha no Governo do Distrito Federal, conta que na década de 1970 os vãos destinados à informa-



Figura 2.20 - Foto de 1964 - Abrigo em ponto de ônibus projeto Sabino Barroso, na avenida W3 Sul



Figura 2.21 - Abrigo em ponto de ônibus projeto Sabino Barroso, na via Eixo W Sul

ção foram utilizados para a veiculação de propaganda. Eugênio lembra especificamente que no ano de 1977 o abrigo de ônibus que ele utilizava diariamente para voltar do colégio, localizado na via L2 Sul, junto à quadra 410, contava com um painel publicitário luminoso com anúncio de uma das lojas de luminárias do comércio local da quadra 109 Sul.

Atualmente ainda existem dentro do perímetro de tombamento do Plano Piloto 158 unidades deste abrigo. A relação desses abrigos e sua localização constam nos anexos I e II, e mapa com a localização no anexo III. Em 2003, o arquiteto Cláudio J. P. Villar de Queiroz, então Superintendente Regional do IPHAN, recomendou a preservação dos referidos abrigos, tendo-os descrito da seguinte forma:

A escala dos abrigos, na sua simplicidade de concepção, reflete bem a proposta de Brasília, dado o despojamento dos materiais. O concreto da laje e as cerâmicas (tipo Gressit) são do mesmo tipo dos que revestem a Rodoviária Central e as passagens subterrâneas para veículos e pedestres, notadamente na Asa Sul. (Queiroz, 2003)

## 1963

Registros fotográficos desta época mostram que entre 1963 e 1964 a cidade já contava com **calçadas** ao longo do Eixo Monumental, **lixeiras**, **protetores de árvore** e **iluminação pública** nas ruas comerciais das entrequadras (Figuras de 2.22 a 2.25). No final de 1964 registrou-se ainda a inauguração de um **telefone** num ponto de táxi na W3 Sul (Figura 2.26).



Figura 2.22 - Construção de calçada no canteiro central do eixo monumental - 1964



Figura 2.23 - Lixeira na avenida W3 Sul - 1964



Figura 2.24 - Protetor de Árvore na Superquadra - 1964



Figura 2.25 - Iluminação pública em quadra comercial 107/108 da Asa Sul - 1963



Figura 2.26 - Inauguração de telefone público em ponto de táxi - 1964



**Figura 2.27** - Banca de Jornais e Revistas avenida W3 Sul



**Figura 2.28** - Fachada posterior da Banca de Revistas avenida W3 Sul, onde funciona estabelecimento comercial independente



**Figura 2.29** - Palanque na Praça dos Três Poderes, no canto inferior esquerdo. Foto de fevereiro de 1965



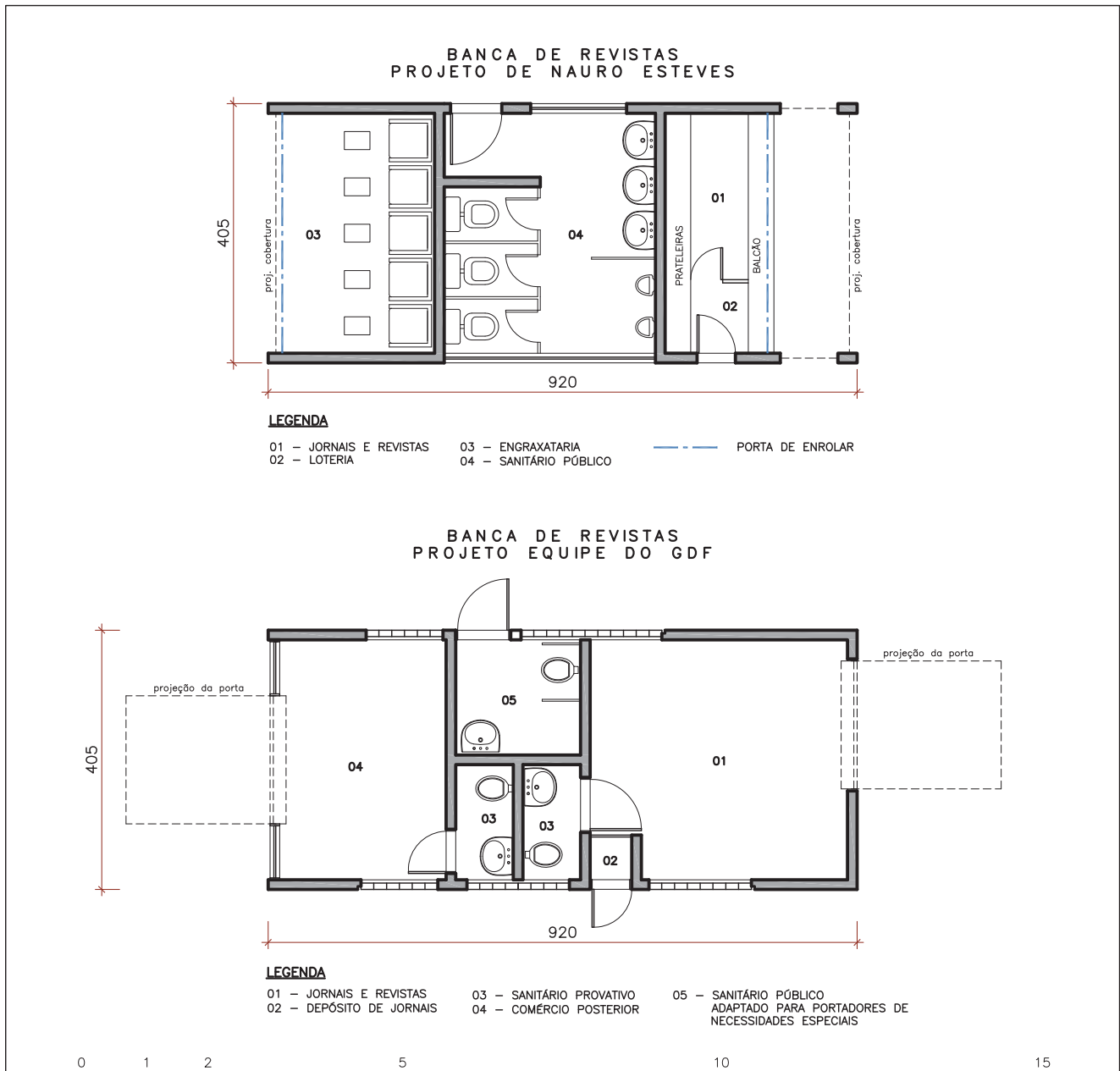
**Figura 2.30** - Palanque na Praça dos Três Poderes

## 2.3 Período de Decepção - de 1964 a 1969

Nesse período de intensa repressão política e cultural, o presidente Castelo Branco, para manter a oposição sob controle, promulgou os primeiros Ato Institucionais, instrumento jurídico autoritário e contrário a constituição. Em 1966 o Congresso elegeu indiretamente como presidente do país o general Artur da Costa e Silva que exerceu a presidência até 1969. Em Brasília, as realizações no campo da arquitetura e urbanismo estiveram aquém do esperado e da necessidade premente da nova capital do país. Com a crise enfrentada pela UnB, vários arquitetos ligados a Universidade deixaram a cidade e Oscar Niemeyer deixou o país em 1967.

### 1964

- Em 1964, o arquiteto Nauro Jorge Esteves projetou um modelo de **banca de jornais e revistas** para construção na avenida W3 Sul. O projeto consistia em um único volume construído que abrigava a banca propriamente dita, um espaço para a instalação de outra atividade comercial, as engraxatarias por sugestão do arquiteto, voltadas para o interior da quadra, e um sanitário público. Foram construídos vários exemplares no Setor de Comércio Residencial Sul – SCRS, instalados nos espaços livres entre os blocos comerciais ao longo da avenida W3 Sul. Em 2003, um grupo de arquitetos do GDF fez uma revisão no projeto, propondo que o sanitário público fosse reduzido, e fossem criados outros dois sanitários, privativos, para atender à banca de revistas e ao estabelecimento posterior. Este último atualmente abriga tipos de comércio variados, uma vez que as engraxatarias caíram em desuso. (Figuras 2.27, 2.28 e 2.31).
- Na Praça dos Três Poderes foi construído um **palanque** em concreto armado, projetado por Oscar Niemeyer no início da década de 1960. De todo o material levantado para esta pesquisa, a foto mais antiga onde aparece este palanque é de fevereiro de 1965, portanto, sua construção é anterior a esta data (Figuras 2.29, 2.30 e 2.33). Por seu desenho discreto, muitas vezes não é notado pelos transeuntes. Foi utilizado em datas comemorativas como na inauguração do Panteão da Pátria, em 07



**Figura 2.31** - Projetos comparados de 1964 - Nauro Esteves e 2003 - Equipe do GDF

de setembro de 1986 e na inauguração da Pira da Pátria, em 21 de abril de 1987.

- Ainda na Praça dos Três Poderes foram instalados, na primeira metade da década de 1960, **bancos de concreto** projetados por Oscar Niemeyer. Por não terem sido previstos locais de sombra na Praça, e dadas as temperaturas elevadas durante o dia na maior parte do ano, mesmo com a instalação dos bancos de concreto a praça não é tipicamente um local de parada ou de descanso (Figuras 2.32 e 2.34).



**Figura 2.32** - Bancos de concreto na Praça dos Três Poderes

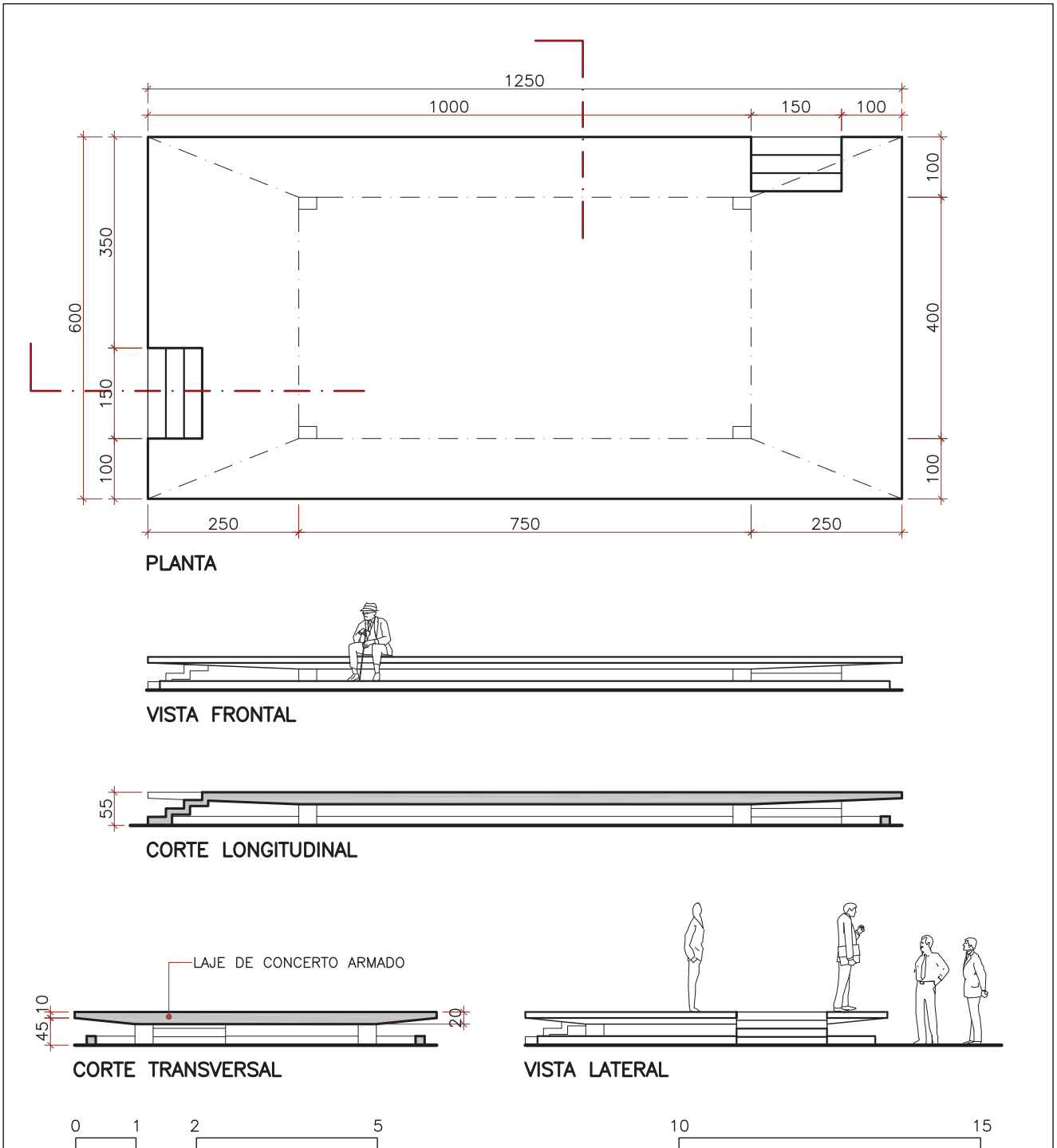


Figura 2.33 - Palanque na Praça dos Três Poderes

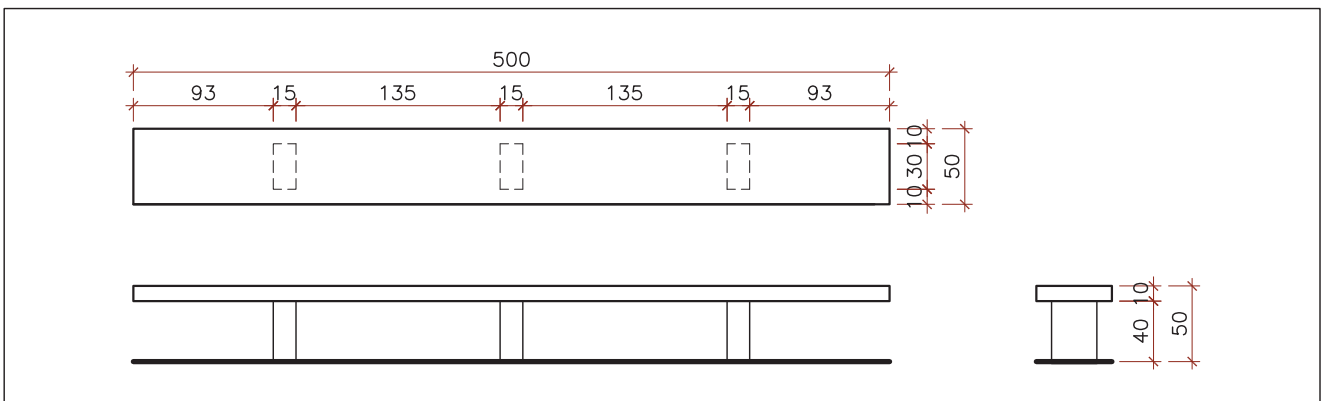


Figura 2.34 - Banco da Praça dos Três poderes

## 1965

- Em março de 1965, Oscar Niemeyer projetou um espaço comercial semi-enterrado para a Praça dos Três Poderes, que é conhecido como **“Casa de Chá”**. Desde a sua construção funcionou como restaurante, bar e danceteria, porém permanece fechado há muitos anos. Sobre o restaurante que ali funcionou na década de 1970, Lucio Costa comentou:

“... é preciso cancelar a concessão dada ao ridículo restaurante chinês na Praça dos Três Poderes, e instalar ali uma espécie de dique para servir de apoio indiscriminado aos visitantes desse belo logradouro simbólico;...” (LUCIO, 1974, p.28)

O bar/danceteria que funcionou no período noturno, no início década de 1990, era muito popular entre os jovens da capital, que se aglomeravam na Praça gerando um burburinho à noite, quebrando assim a típica desertificação que se instalava após o por do sol. Com pouco tempo de funcionamento o bar foi fechado e, desde então nenhuma outra atividade foi ali desenvolvida. A edificação passou por reformas no ano de 2010, incluída no conjunto das obras para comemoração dos cinquenta anos de Brasília. (Figuras 2.35 e 2.36).

- Projetado pelo arquiteto Gervásio Cardoso de Oliveira Filho, o **coreto da praça da entrequadra 703/704 Sul** foi construído em 1965 (Figuras 2.37 e 2.38). Em entrevista feita ao arquiteto, quando da elaboração desta pesquisa, ele comentou:

O projeto do coreto em questão é realmente de minha autoria; mas, como na época de sua concepção eu ainda era estudante de arquitetura, o arquiteto Nauro Esteves, que era o Coordenador de Arquitetura e Urbanismo na ocasião, aprovou o projeto em nome do GDF (Se eu não me engano, naquela época os projetos da equipe do arquiteto Oscar Niemeyer não necessitavam aprovação do CREA, que acredito nem estava instalado em Brasília).

Esclareço que no projeto original a parte sob o piso do coreto não era fechada como acontece atualmente; era uma laje solta. (E-mail em 08/02/10).

- Existe também um **coreto** na praça da entrequadra 705/706 Sul, do qual não descobri o ano de cons-



Figura 2.35 - Casa de Chá em 1967



Figura 2.36 - Casa de Chá em reforma - 2010



Figura 2.37 - Coreto na entrequadra da 703/704 Sul

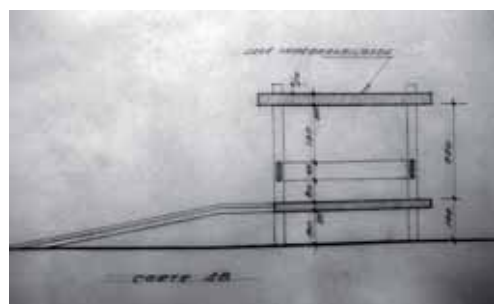


Figura 2.38 - Projeto do Coreto na entrequadra da 703/704 Sul - 1965



Figura 2.39 - Coreto na entrecruza da 705/706 Sul



Figura 2.40 - Torre de TV



Figura 2.41 - Esplanada da Torre antes da construção do viaduto de ligação da W3 Sul e W3 Norte

trução nem autor do projeto. O coreto está situado sobre um espelho d'água que tem banco em todo seu contorno, e pode ser acessado através de uma passarela. No espaço do coreto propriamente dito existem quatro vasos de concreto, onde deveria ser plantada uma trepadeira que faria uma cobertura vegetal sobre a estrutura da cobertura. Todo o conjunto é em concreto armado e encontra-se atualmente em estado de abandono (Figura 2.39).

- Em 1967, foi concluída a construção da **Torre de TV**. Após a paralisação das obras em 1960, os serviços foram retomados apenas em 1964 com a montagem da estrutura metálica pela Companhia Siderúrgica Nacional- CSN. "Os serviços de fornecimento e montagem de estrutura metálica desenvolvidos pela CSN foram iniciados em outubro de 1964 e concluídos em junho de 1965." (AZAMBUJA, 2010 p.4). Antes mesmo da conclusão da montagem de toda a estrutura metálica, o mirante que fica a 75 metros de altura foi aberto à visitação pública no dia 21 de abril de 1965. A Torre atinge a altura de 217 metros, sendo que a base em concreto armado tem altura de 25 metros e a estrutura metálica apoiada sobre ela tem altura de 192 metros. Apesar da conclusão da montagem da estrutura metálica em 1965, o término da obra deu-se apenas em 15 de abril de 1967. (AZAMBUJA, 2010, p.4). No seu pavimento superior, idealizado para instalação de um restaurante, funciona atualmente o Museu de Gemas. Ao redor da Torre surgiu espontaneamente uma feira de artesanato que, inicialmente, se instalava nos finais de semana, mas com o grande movimento de turistas e visitantes a feira passou a funcionar diariamente. (Figuras 2.40).
- No canteiro central do Eixo Monumental em frente à torre de TV, conhecido como **Esplanada da Torre**, foram instalados, na década de 1960, vários elementos de mobiliário urbano destinados ao lazer, entre eles, uma fonte sonoro-luminosa (projeto de 1966), espelho d'água para modelismo naval, pistas de patinação e aeromodelismo (Figuras 2.41 e 2.42). Uma publicação do IBGE de maio de 1969 descreve o local da seguinte forma:

É um dos lugares preferidos para passeios e diversões, porque aí se encontram uma fonte sonoro-luminosa e pistas de patinação e aeromodelismo. Na fonte, alternam-

se jatos d'água e luzes coloridas, com belíssimos efeitos. (IBGE, 1969, p. 70).

Estes equipamentos não mais existem, pois foram retirados para a construção do viaduto que liga as avenidas W3 Sul e W3 Norte. Atualmente a Esplanada da Torre conta com uma fonte luminosa, projetada por Lucio Costa em 1976 e inaugurada em 1977, que será descrita mais adiante.

Além dos equipamentos instalados na Esplanada da Torre, o trecho do canteiro central do Eixo Monumental acima da Torre de TV, designado por **Setor de Divulgação Cultural**, foi também equipado com diversos elementos de mobiliário urbano. O projeto de Oscar Niemeyer para o Setor contava com um auditório, um bar/vestiário (1967), um salão de exposições (1967), uma pista de dança (1967), uma pista para escolinha de trânsito, uma biblioteca, um palanque (1969), uma passarela coberta, um lago para modelismo naval e um modelo de abrigo para pontos de ônibus (1969). Dos equipamentos previstos foram construídos apenas quatro, que são: o bar/vestiário, a pista de dança, a passarela coberta e os abrigos para os pontos de ônibus. A **pista de dança** não existe mais (Figuras 2.43 e 2.44).

A edificação do **bar e vestiário** foi projetada para funcionar como suporte à outras atividades do local (Figura 2.45). Como o projeto do setor não foi completado, o Governador Elmo Serejo Farias, que administrou o DF de 1974 a 1979, cedeu a construção para do Clube do Choro de Brasília, que passou a funcionar no local a partir de 1977. Desde então esse espaço tem sido palco de apresentações musicais que ocorrem no subsolo, no ambiente destinado originalmente a um grande vestiário. A edificação encontra-se em reforma e ampliação com projeto de Oscar Niemeyer.

## 1968

O conjunto de esculturas denominado de **Os Evangelistas**, localizado em frente à Catedral Metropolitana de Brasília, é composto por quatro estátuas de bronze, colocadas sobre bases de 80 x 80 centímetros (Figura 2.46). Originalmente Os Evangelistas foram dispostos sobre blocos de concreto (Figura 2.47). O totem informativo no local indica que a altura das esculturas é de 3 metros, porém o levantamento feito in loco constatou que a altura das peças é de 3,50 metros. No totem podem ser lidas as seguintes informações:



Figura 2.42 - Esplanada da Torre de TV, antes da construção do viaduto na avenida W3, com a fonte luminosa em funcionamento.



Figura 2.43 - Pista de Dança



Figura 2.44 - Pista de Dança



Figura 2.45 - Bar e vestiário





Figura 2.46 - Os Evangelistas



Figura 2.47 - Os Evangelistas sobre blocos de concreto, na instalação original

### Os Evangelistas

Esculpidas em 1968 e de autoria de Alfredo Ceschiatti com o auxílio de Dante Croce, as quatro esculturas em bronze, com três metros de altura, representam os evangelistas São Mateus, São Lucas, São Marcos e São João.

## 2.4 Período de Consolidação – de 1969 a 1985

Em agosto 1969, com a saída do general Costa e Silva da presidência, assumiu o poder, por um período de dois meses, uma Junta Provisória composta por ministros militares. Esses promulgaram, em outubro de 1969, a Emenda Constitucional número 1, que alterou a organização política e judiciária do Distrito Federal e Territórios. Brasília passou a ser administrada por um governador.

Ainda em outubro de 1969, assumiu a presidência o general Emílio G. Médici que nomeou para o governo do DF o militar Hélio Prates da Silveira. Teve início nesse período, juntamente com o crescimento econômico do país, a fase de consolidação de Brasília. Os dois generais que exerceram o cargo de presidente do país depois de Médici, Ernesto Geisel e João Figueiredo, deram continuidade ao processo de consolidação que já havia se iniciado.

Outros governadores sucederam Hélio Prates: Elmo Serejo Farias, de abril de 1974 a março de 1979; Aimé Alcebíades Silveira Lamaison, de março de 1979 a julho de 1982; José ornellas de Souza Filho, de julho de 1982 a abril de 1985; Ronaldo Costa Couto de abril de 1985 a maio de 1985.

### 1969

- O Setor de Divulgação Cultural idealizado por Oscar Niemeyer incluía a construção de um **palanque**, cujo projeto o arquiteto desenvolveu em 1969. Embora não tenha sido construído, considerou-se relevante a apresentação de seus desenhos, visto tratar-se de um elemento de rara beleza estética em equipamentos urbanos destinados aos discursos públicos (Figura 2.48).

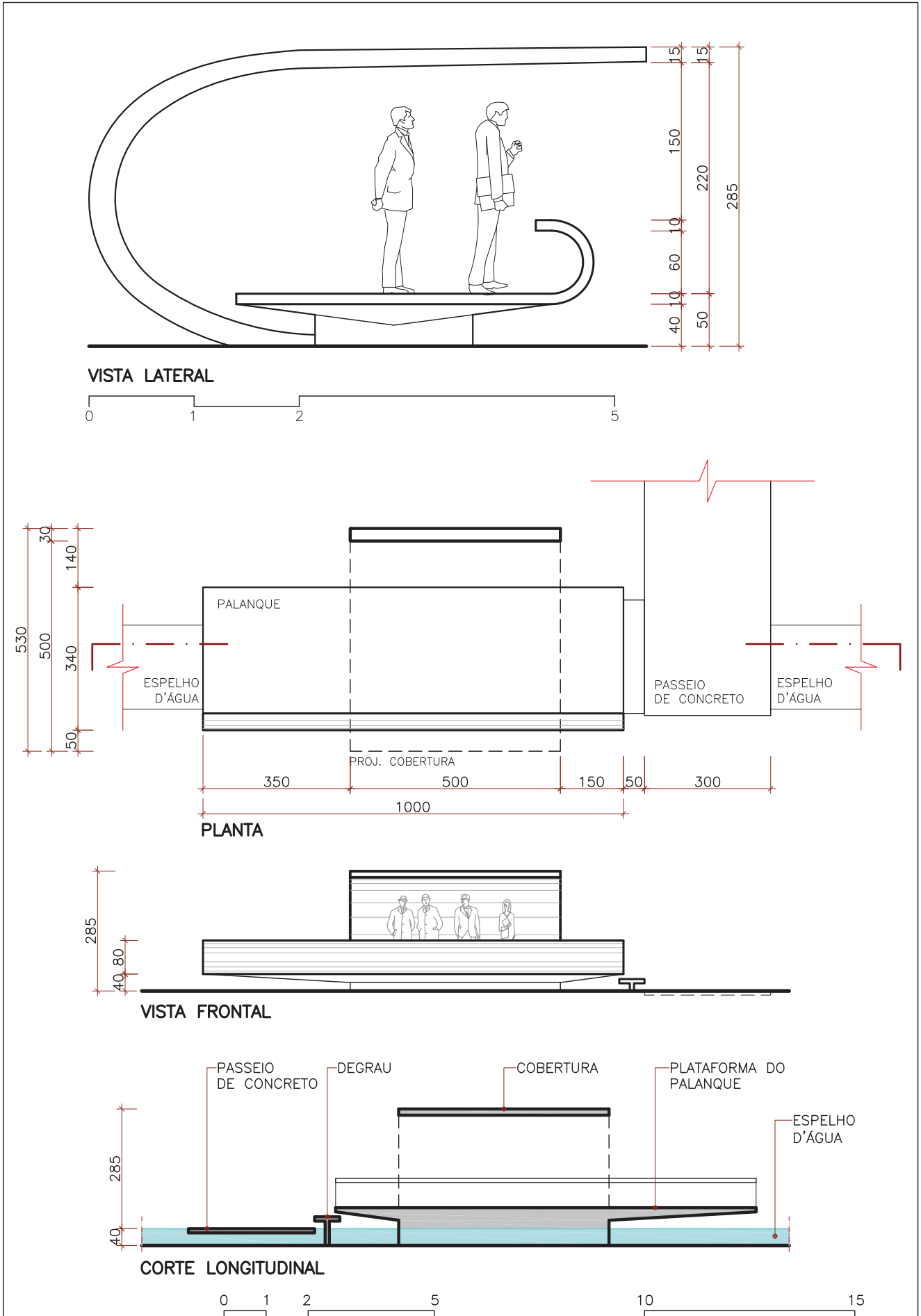


Figura 2.48 - Projeto do palanque



Figura 2.49 - Abrigo projetado por Oscar Niemeyer



Figura 2.50 - Lanchonete e vestiário no parque Ana Lúcia



Figura 2.51 - Praça do Buriti



Figura 2.52 - Fonte luminosa na Praça do Buriti

- Os **abrigos de pontos de ônibus** que foram projetados, em 1969, por Oscar Niemeyer para o Setor de Divulgação Cultural, foram construídos no canteiro central do Eixo Monumental, um deles junto a pista S1 e o outro junto a pista N1. São abrigos de formato ovalado, fabricados em concreto armado. Esses abrigos são pouco utilizados pela população, já que os equipamentos previstos para o setor não foram todos construídos (Figura 2.49).
- Ainda em 1969, o arquiteto Gervásio Cardoso projetou para o Parque infantil Yolanda Costa e Silva (atual Parque Ana Lúcia) uma **lanchonete e vestiário**, com planta circular e cobertura com peças pré-moldadas de concreto em forma de “U”. Esta construção foi reformada recentemente e disponibilizada à população em perfeitas condições em fevereiro de 2010 (Figura 2.50). Esse parque fica situado próximo ao Eixo Monumental e está incluído na área do Parque da Cidade.
- Projetada por Lucio Costa, a Praça da Municipalidade, atualmente designada **Praça do Buriti**, foi inaugurada em agosto de 1969, e está localizada no canteiro central do Eixo Monumental, em frente o Palácio do Buriti, sede do Governo do Distrito Federal. Embora tenha sido inicialmente chamada de Praça da Municipalidade, existia no local de sua implantação um buriti, que se optou por não retirar, e a praça passou então a ser designada Praça do Buriti. Esta planta hoje destaca-se em meio à calçada pavimentada, e foi declarada bem tombado do Distrito Federal em 30 de maio de 1985. A praça é formada por uma grande área central pavimentada, dois espelhos d’água laterais com fontes luminosas, e ainda canteiros retangulares intercalados com grama e flores. As fontes têm diâmetros e alturas variadas, e existem também repuxos instalados no espelho de água, proporcionando efeitos visuais variados. A calçada é pavimentada com blocos de concreto entremeados com grama, recebe uma gola de árvore que define o canteiro do buriti, e está equipada com bancos de concreto. (Figuras de 2.51 a 2.56).

## 1970

- Em 31 de maio de 1970 foi inaugurada a Catedral Metropolitana de Nossa Senhora Aparecida, popular-

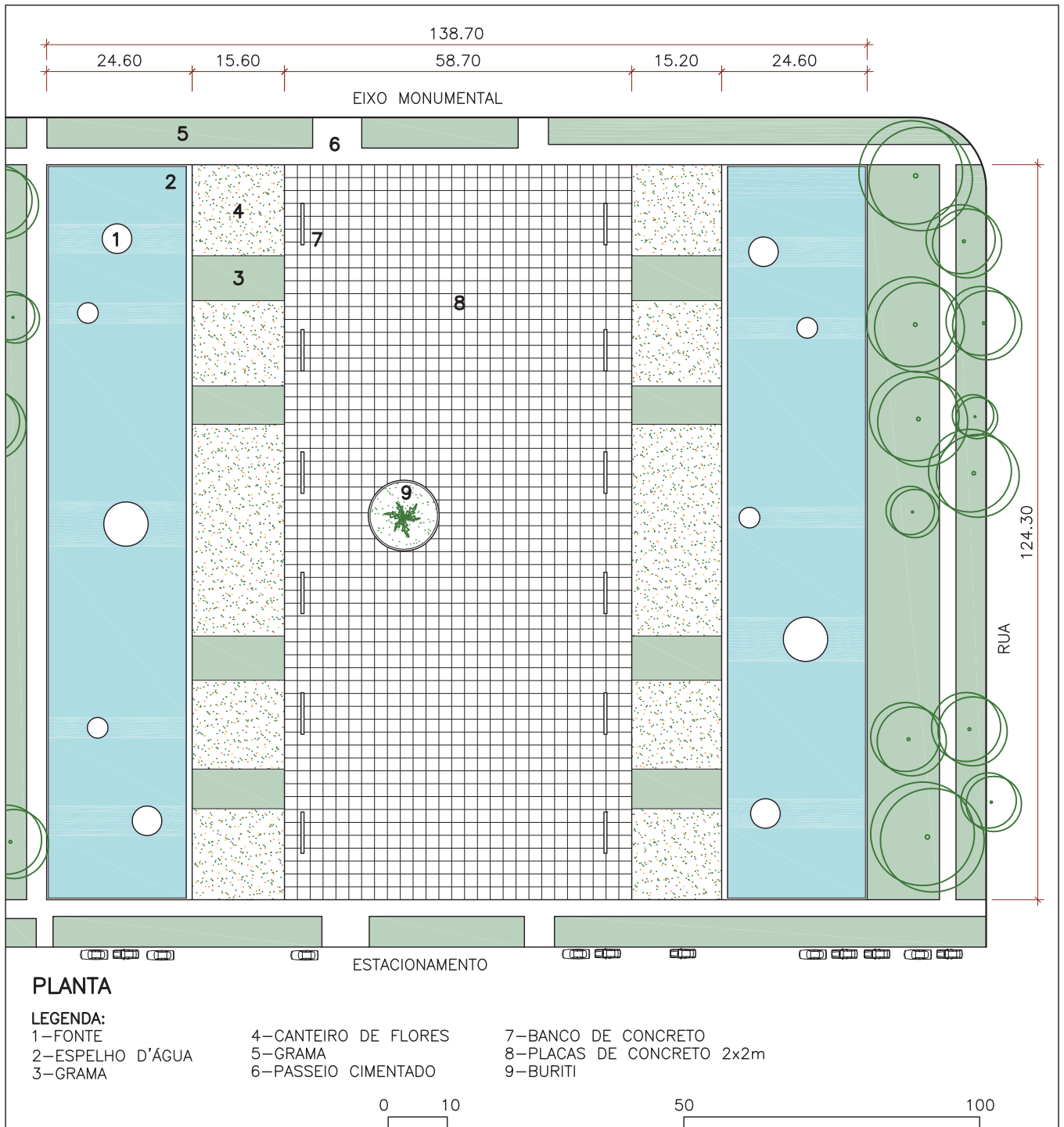


Figura 2.53 - Praça do Buriti

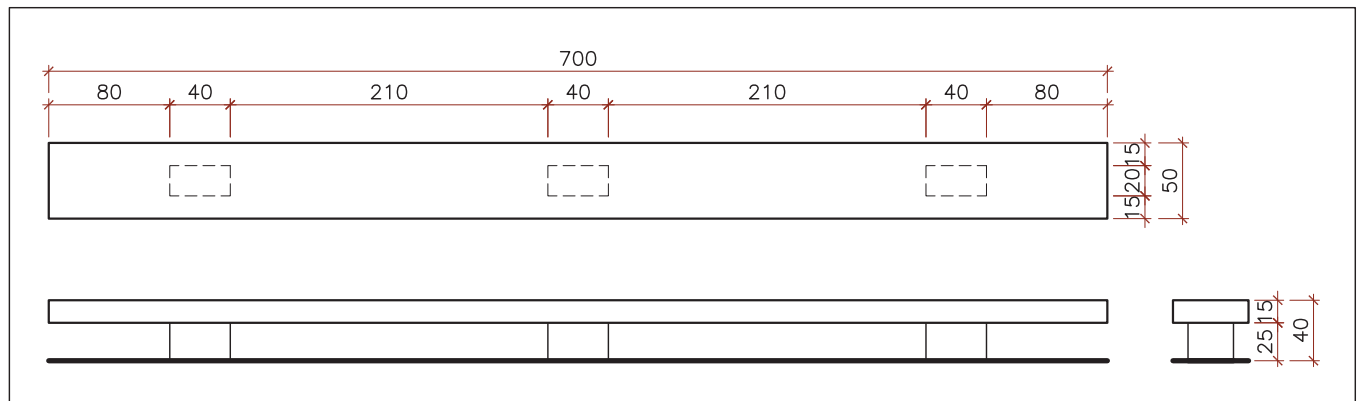


Figura 2.54 - Banco da Praça do Buriti

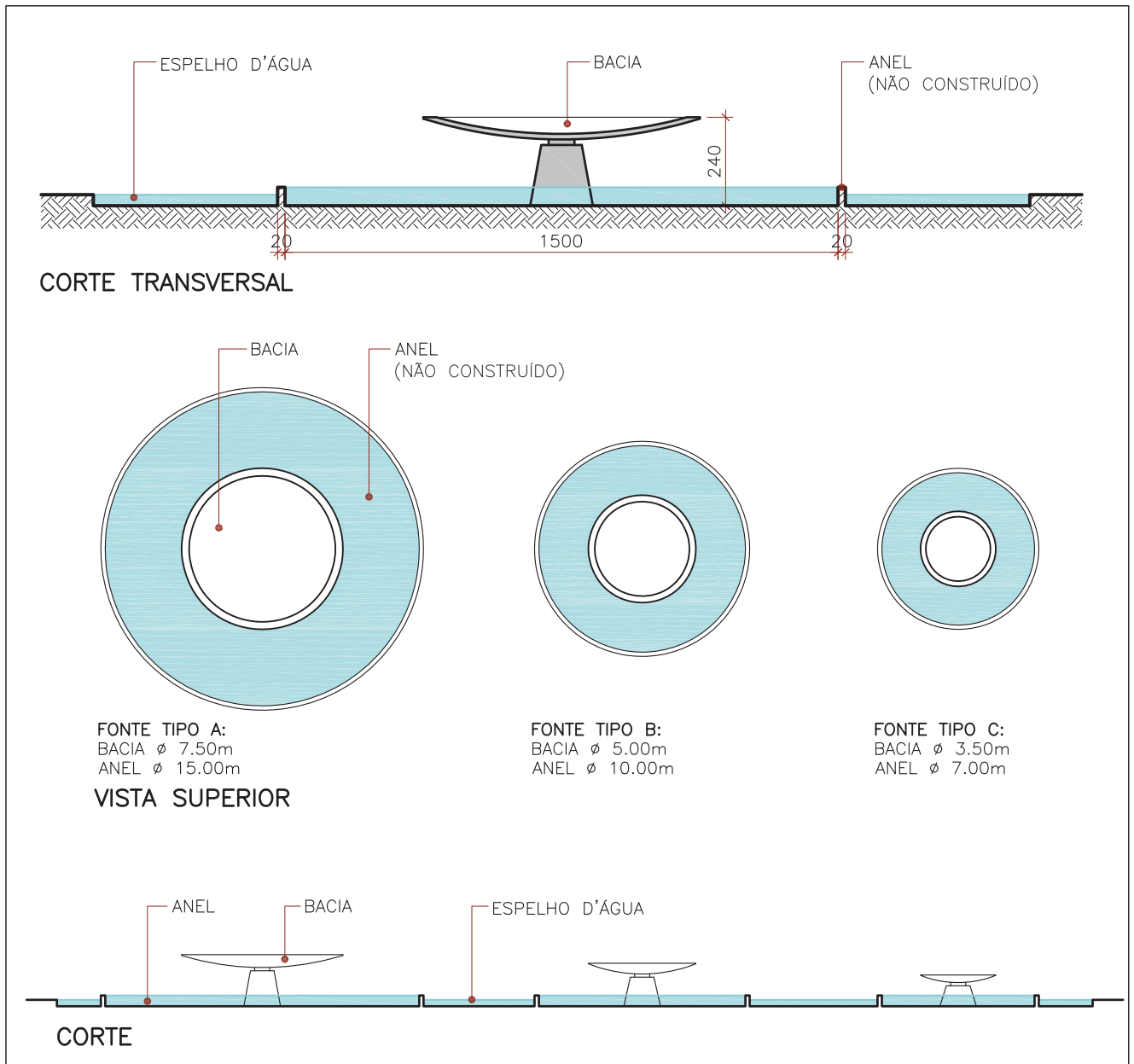


Figura 2.55 - Fonte luminosa na Praça do Buriti



Figura 2.56 - Banco da Praça do Buriti

mente conhecida como **Catedral de Brasília**. Desde o lançamento da pedra fundamental em 1958 até à sua inauguração passaram-se doze anos. À entrada do templo estão posicionados Os Evangelistas, esculturas de Ceschiatti anteriormente citadas. A Catedral faz parte de um conjunto de edificações que conta ainda com um batistério com uma cobertura ovóide, e um campanário com quatro sinos que foi inaugurado no dia 12 de outubro de 1977. Associada aos elementos simbólicos da Catedral tem-se ainda a **Cruz Eucarística**, que marcou o local da celebração do VIII Congresso Eucarístico Nacional que culminou com a inauguração oficial da Catedral Metropolitana. Foi projetada por Oscar Niemeyer e

compunha o altar utilizado nas celebrações. Construída em 1970, a cruz de concreto armado formada por peças de 25 x 85 centímetros de seção está localizada junto à via S2, nas proximidades do Museu da República e da Biblioteca Nacional de Brasília (Figura 2.57).

## 1971

- Em 1971, foram projetadas e construídas duas **sedes de administração de quadras**, denominadas ADQ. Projetadas pela equipe de arquitetos da Secretaria de Viação e Obras – SVO, elas estão localizadas nas quadras SQS 305 e SQS 306. São popularmente conhecidas como prefeituras de quadras, e tratam-se de pequenas construções compostas por um ambiente e um sanitário, e que se situam mais ou menos no centro da superquadra (Figuras 2.58 e 2.59).
- Ainda no mesmo ano, a arquiteta nascida na china e naturalizada brasileira Chu Ming Silveira projetou um protetor para telefone público que foi apelidado de **Orelhão**. A arquiteta era funcionária da Companhia Telefônica Brasileira – CTB em São Paulo à época da elaboração do projeto. O orelhão foi utilizado em espaço público pela primeira vez no dia 20 de janeiro de 1972, na cidade do Rio de Janeiro, dia do aniversário da cidade, e em São Paulo a partir do dia 25 de janeiro do mesmo ano, também no dia do aniversário da cidade. A partir de então passou a ser instalado em todo o país. As características favoráveis desse suporte e protetor de telefone público foram suficientes para que seu uso se estendesse até os dias atuais. Fabricado em fibra de vidro, é utilizado de forma modular, com três possibilidades: simples - com um único elemento, duplo, e triplo. Os simples e duplos foram programados para instalação em calçadas junto às ruas, e os triplos em praças ou locais mais amplos. Nos últimos anos foram feitas algumas alterações no desenho, mas o modelo original ainda continua sendo utilizado (Figuras 2.60, 2.61 e 2.62).

## 1972

- Projetado por Sérgio Bernardes em 1969, o **Mastro da Bandeira**, está localizado junto à Praça dos Três Poderes e foi inaugurado em 1972 (Figuras 2.63 e 2.64). Trata-



Figura 2.57 - Cruz Eucarística



Figura 2.58 - Sede da Administração da Quadra 305 Sul



Figura 2.59 - Sede da Administração da Quadra 306 Sul

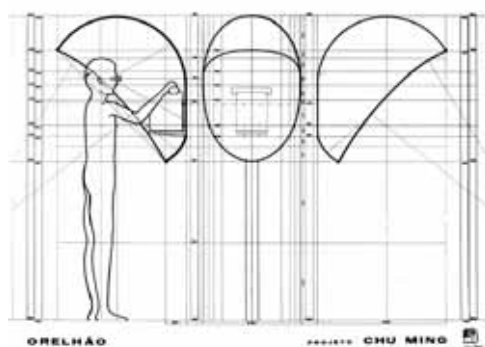


Figura 2.60 - Projeto original do orelhão



Figura 2.61 - Orelhão - Projeto original



Figura 2.62 - Orelhão - Projeto alterado

se de uma estrutura cônica de 100 metros de altura, composta por 24 tubos metálicos que representam os Estados e Territórios brasileiros que existiam no início da década de 1970. O projeto de Bernardes foi muito criticado.

“Ainda em 1969, Bernardes realiza aquele que seria o seu projeto polêmico: o enorme metal negro que passa a dominar verticalmente o espaço da Praça dos Três Poderes. [...] A inadequação ao antes harmônico cenário da Praça era evidente, assim como o desrespeito às vítimas do regime e à obra de seus colegas Lucio Costa e Oscar Niemeyer. (Cavalcanti 2004, p. 57,58).

Discorrendo sobre os elementos acrescentados à Praça dos Três Poderes, Maria Elisa Costa e Adeildo Lima (1985) comentam que a colocação do Mastro da Bandeira foi uma intervenção que afetou negativamente a paisagem natural proposta por Lucio Costa para o local. Na opinião deles, a escala do imenso mastro “nada tem a ver com a da Praça (embora a bela presença da grande bandeira ondulando contra o céu justifique, para o

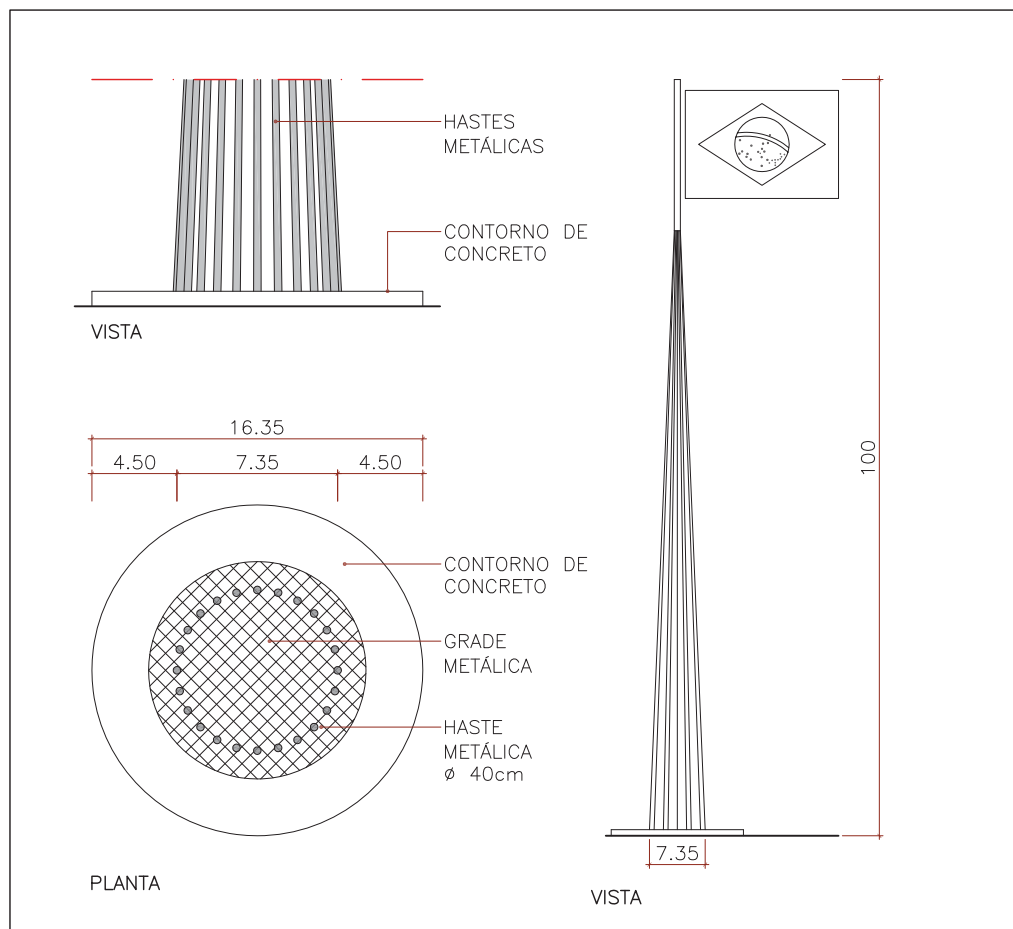


Figura 2.63 - Desenho do Mastro da Bandeira

autor do plano, a presença do mastro)”. (COSTA; LIMA, 1985, p. 38)

## 1973

- A **Praça Cívica**, mais conhecida como Praça dos Cristais, situada no Setor Militar Urbano, foi projetada pelo paisagista Roberto Burle Marx em 1970 e inaugurada em 1973, juntamente com o complexo de edificações denominado Quartel General do Exército. Além dos canteiros, com formatos e alturas variadas, a praça conta também com bancos, luminárias e um espelho d’água dentro do qual encontram-se esculturas de concreto em forma de cristais, de onde vem o nome popular da praça (Figuras 2.65 e 2.66).

O Quartel General do Exército, localizado em frente à praça, foi projetado por Oscar Niemeyer, e conta com nove edifícios que abrigam as atividades administrativas do quartel, um auditório, um **palanque** permanente de concreto, e um **obelisco**. Os dois elementos formam um conjunto apelidado de “Espada de Caxias”, em alusão ao General “Duque de Caxias” patrono do exército brasileiro (Figura 2.67).

Uma grande casca de forma livre, executada em concreto armado, protege o palanque permanente. Um obelisco marca o espaço hierárquicamente importante. O desenho da casca e o monumento podem ser relacionados a uma espada. Na verdade, o projeto resgatava o Monumento a Rui Barbosa, desenvolvido por Niemeyer em 1949. (SCHLEE, FICHER, 2010, E37)

- Em 1973, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT, assoberbada com a grande afluência de usuários aos guichês de atendimento para a compra de selos e envio de correspondência, passou a implantar as Caixas de Coleta, como alternativa para reduzir os congestionamentos nas agências postais. As **Caixas de Coleta**, desenhadas por Wagner Brasiliense Eleutério Filho, então estudante de engenharia, são recipientes coletores feitos em fibra de vidro, nas cores amarelo e azul, cores oficiais da ECT. O projeto de Eleutério Filho foi escolhido dentre outras propostas após testes e análises do Departamento de Serviços Postais. A ECT utiliza o



Figura 2.64 - Mastro da Bandeira



Figura 2.65 - Praça Cívica - vista aérea



Figura 2.66 - Praça Cívica - Espelho d’água



Figura 2.67 - Palanque e obelisco





Figura 2.68 - Caixa de coleta da ECT



Figura 2.69 - Base da Cruz - Praça do Cruzeiro



Figura 2.70 - Detalhe da Base da Cruz

mesmo modelo de caixa de coleta até aos dias de hoje (Figura 2.68).

## 1974

- Em 1974, Oscar Niemeyer projetou a **Praça do Cruzeiro**, que foi construída no local onde foi realizada a primeira missa de Brasília, tendo ao centro a cruz que foi utilizada nessa cerimônia, e que marca o ponto mais alto da zona urbana de Brasília. Esse cruzeiro é que dá nome à praça, e é ao redor desse que se desenvolve o projeto de planta circular concêntrica. O elemento principal da praça é uma base de planta circular, com um canteiro central gramado onde está o cruzeiro, rodeado por um anel de água, e uma plataforma pavimentada com pedra portuguesa de cor branca onde circulam os transeuntes. A base é delimitada por um banco de concreto com formato em "C", debaixo do qual podem ser colocadas velas. (Figuras de 2.69 a 2.74).



Figura 2.71 - Praça do Cruzeiro - vista aérea

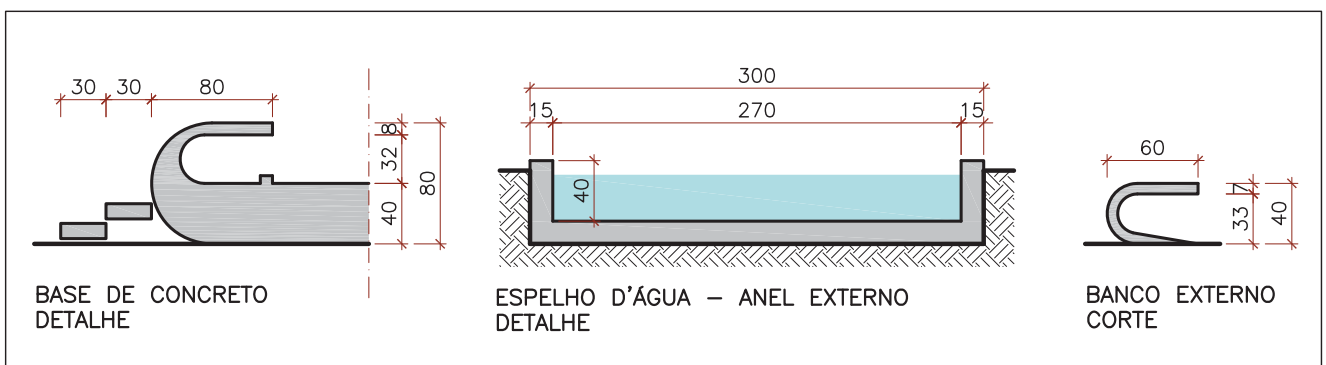


Figura 2.72 - Base da Cruz, Espelho d'água e Banco externo - Praça do Cruzeiro

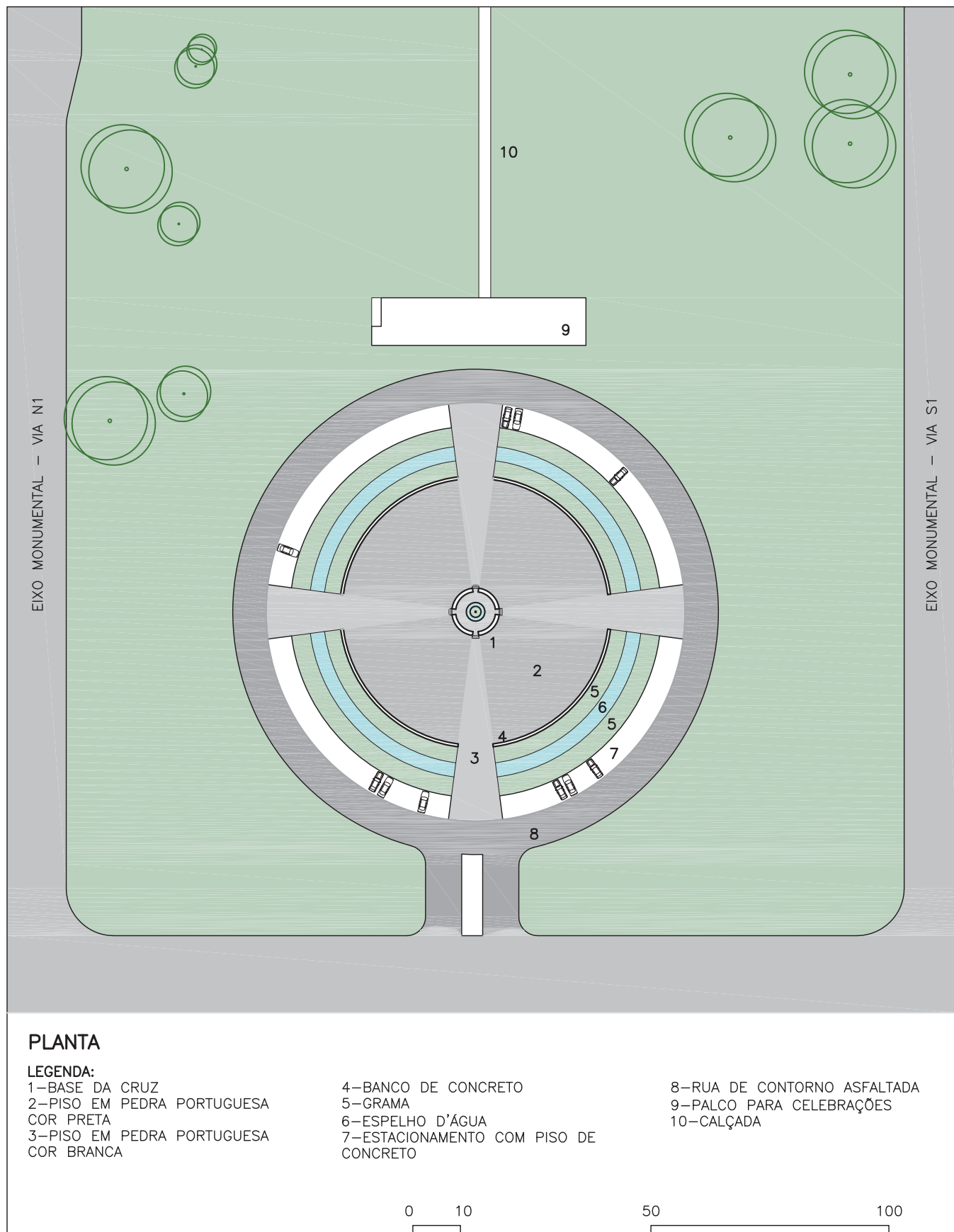


Figura 2.73 - Praça do Cruzeiro - vista superior

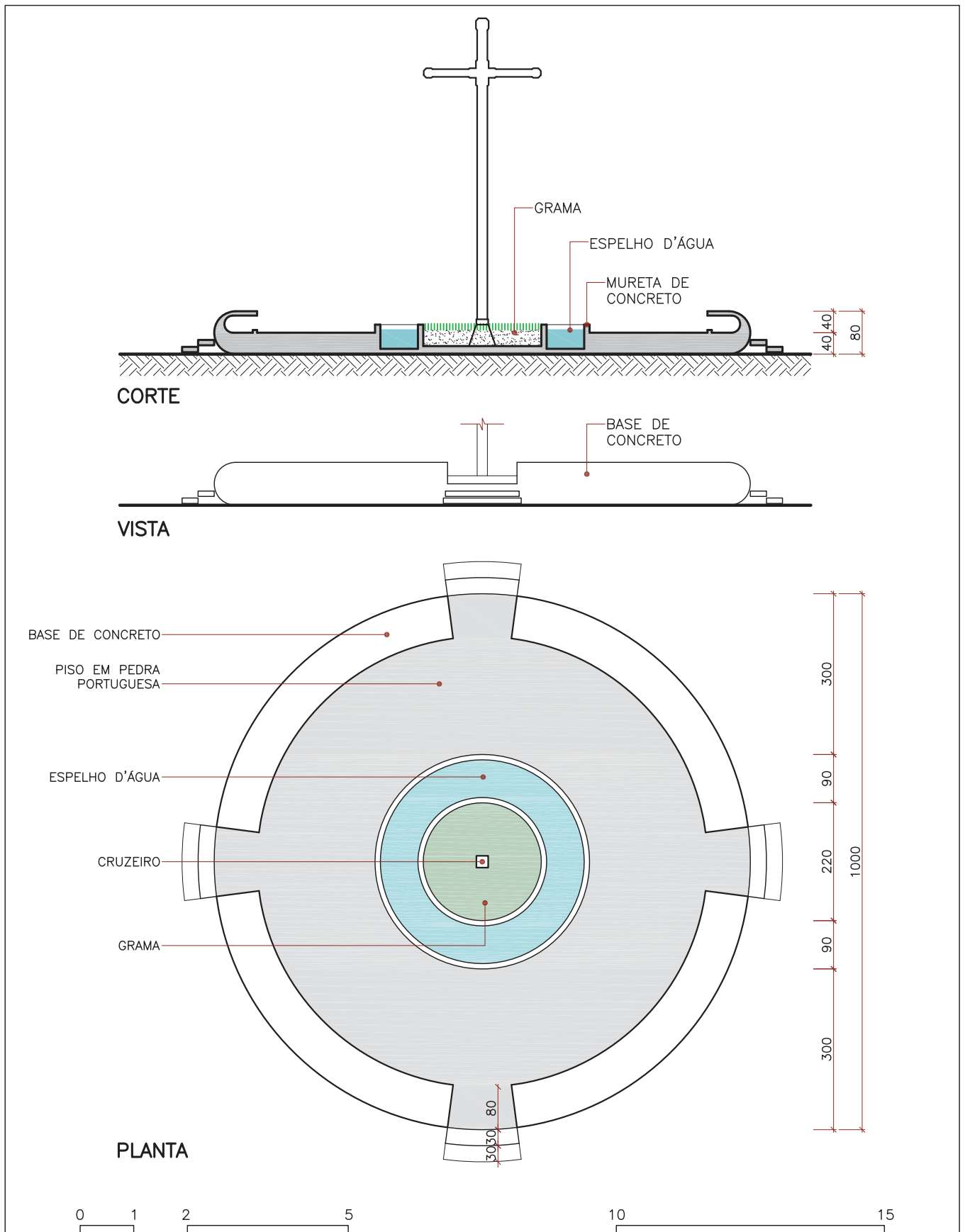


Figura 2.74 - Praça do Cruzeiro - Base da Cruz

## 1975

- Em 1975, Donar Techmeier, então arquiteto da Novacap, elaborou um projeto para **abrigo em ponto de ônibus**. O abrigo é estruturado por dois pilares em concreto armado, de 2,80 metros de altura, que sustentam uma cobertura côncava em fibra de vidro. O projeto de Techmeier previa uma cobertura de superfície lisa, porém nos abrigos construídos a cobertura apresenta ranhuras em toda sua superfície. Esta alteração foi decorrente de um erro de leitura dos projetos. A representação característica dos desenhos técnicos para indicar superfícies curvas é uma seqüência de linhas paralelas com distâncias variadas. Dada a concavidade da cobertura, constavam nos desenhos do arquiteto as referidas linhas, que foram interpretadas pelo fabricante como linhas que marcavam a mudança de níveis ou camadas. Vários exemplares desse abrigo foram instalados no Eixo Monumental e na Estrada Parque Indústrias Gráficas–EPIG (Figuras de 2.75 a 2.77).
- Entre 1975 e 1976 foi construído um **viaduto** ligando a via W3 Sul à via W3 Norte. Embora a interligação entre as duas avenidas não constasse no plano de Lucio Costa, a intervenção foi necessária devido ao grande movimento que se estabelecera, visto ter-se ali estabelecido o comércio. O urbanista lamentava a importância dada à via W3, pois, segundo seu planejamento esta deveria ser tratada como uma via secundária.

A construção do viaduto suprimiu uma grande área do canteiro central do Eixo Monumental, coincidentemente no local onde estavam instalados diversos equipamentos de lazer. Para dar lugar às tesourinhas integrantes do novo viaduto esses equipamentos foram demolidos, causando grande perda para a população que os utilizava. Os desenhos que se seguem mostram o canteiro central do Eixo Monumental antes e depois da construção do viaduto, onde se pode notar a enorme área verde consumida pelas alças de retorno (Figuras 2.78 e 2.79).

## 1976

- A primeira visita de Lucio Costa a Brasília, após a inauguração da cidade, foi em 1974. Em entrevista à Revis-



**Figura 2.75** - Abrigo em ponto de ônibus projetado por Donar Techmeier - Localizado no Eixo Monumental - Foto de 1976



**Figura 2.76** - Abrigo em ponto de ônibus projetado por Donar Techmeier - Localizado no Eixo Monumental - Foto de 1976



**Figura 2.77** - Abrigo projetado por Donar Techmeier na via EPIG em 2010

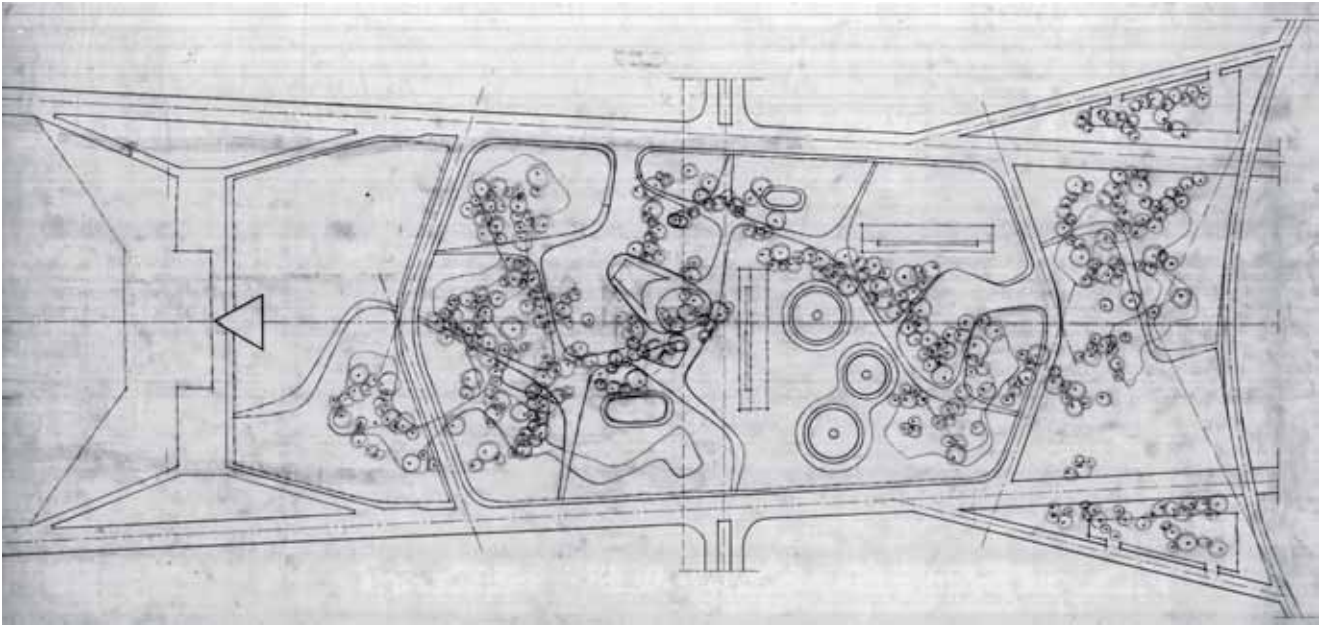


Figura 2.78 - Projeto de arborização da Esplanada da Torre desenhado em 1965

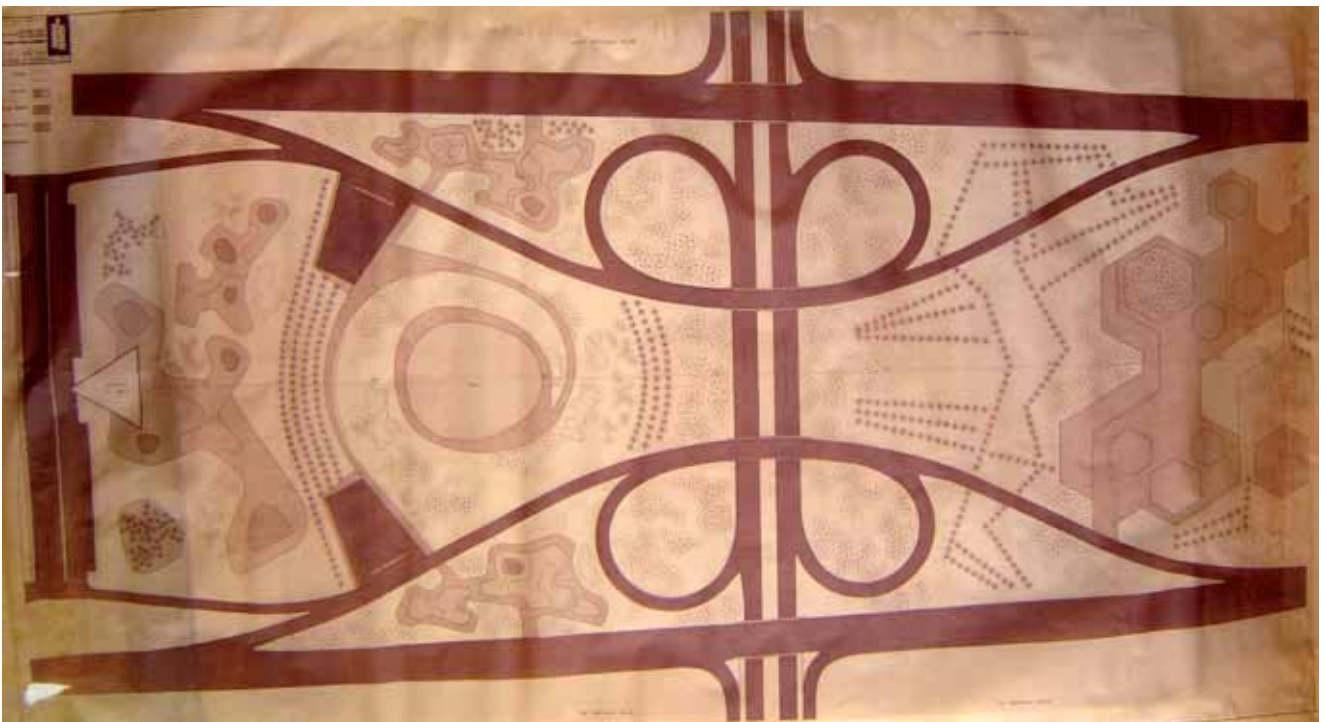


Figura 2.79 - Projeto do paisagista Roberto Burle Marx para a Esplanada da Torre desenhado em 1975

ta Manchete, afirmou que a cidade era um milagre e, mesmo reconhecendo que ainda havia muito por fazer, expressou grande espanto e maravilha por tudo o que já havia sido construído.

Trata-se ainda de uma cidade não concluída e, como tal, necessita de muita coisa. Mas o que espanta não é o que falta, mas o que já tem. Das coisas que faltam, a principal é o centro urbano, ao longo da plataforma rodoviária, que servirá de traço de união entre a cidade propriamen-

te dita e as áreas periféricas proletárias, constituindo-se assim no seu cuore. Vamos então ao que é preciso, a começar por aí. (COSTA, 1974, p.28)

Dentre outras coisas, Lucio Costa falou da necessidade de construir duas praças sobre as plataformas da rodoviária, “uma em frente do Touring, outra em frente ao teatro, com canteiros floridos, bancos, espelhos d’água e repuxos...” (COSTA, 1974, p. 28). (Figura 2.80).

Segundo depoimento de Maria Elisa Costa, em entrevista durante o período de realização deste trabalho, Lucio Costa foi procurado pelo Governador Elmo Serejo Farias, que convidou o arquiteto para projetar as praças que ele mesmo havia sugerido para a plataforma da rodoviária, e também uma fonte luminosa para a Esplanada da Torre. Assim, os projetos para as praças e para a fonte foram elaborados em 1976, sucedendo-se sua inauguração em abril do ano seguinte.

Os primeiros croquis que Lucio Costa esboçou para a **Fonte da Torre de TV** são de 1974, e teriam sido riscados, provavelmente, após a visita dele a Brasília (Figuras 2.81 e 2.82). Nesses primeiros desenhos do arquiteto há sinalizações do local onde a fonte deveria ficar.



**Figura 2.80** - Área em frente ao Teatro Nacional em 1974, antes da construção da Praça de Pedestres.



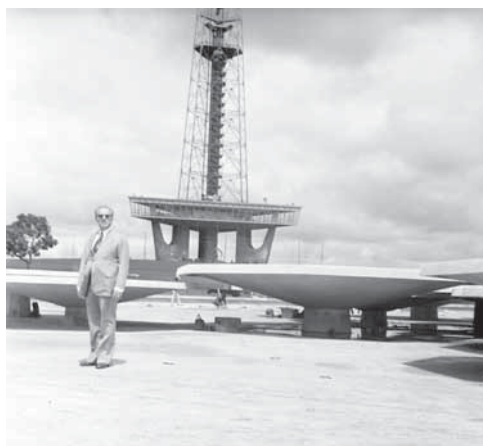
**Figura 2.81** - Croqui de Lucio Costa



**Figura 2.82** - Primeiros croquis de Lucio Costa para a Fonte Luminosa da Torre de TV

Em 1975, Roberto Burle Max elaborou um projeto paisagístico para o canteiro central do Eixo Monumental, onde incluiu o local da fonte, indicando-a exatamente no formato ovalóide criado por Lucio Costa.

Projetada por Lucio Costa, a fonte luminosa caracteriza-se por um grande espelho d’água de formato ovalóide, dentro do qual estão dispostas 21 fontes de água, com alturas e diâmetro variado (Figuras de 2.83 a 2.87). O projeto executivo foi desenvolvido por C&S Planejamento Urbano Ltda., escritório de arquitetura de Maria Elisa Costa e Eduardo Sobral, o que levou muitas pessoas a concluir que era deles a concepção do projeto.



**Figura 2.83** - Fonte da Torre de TV durante a construção em dezembro de 1976

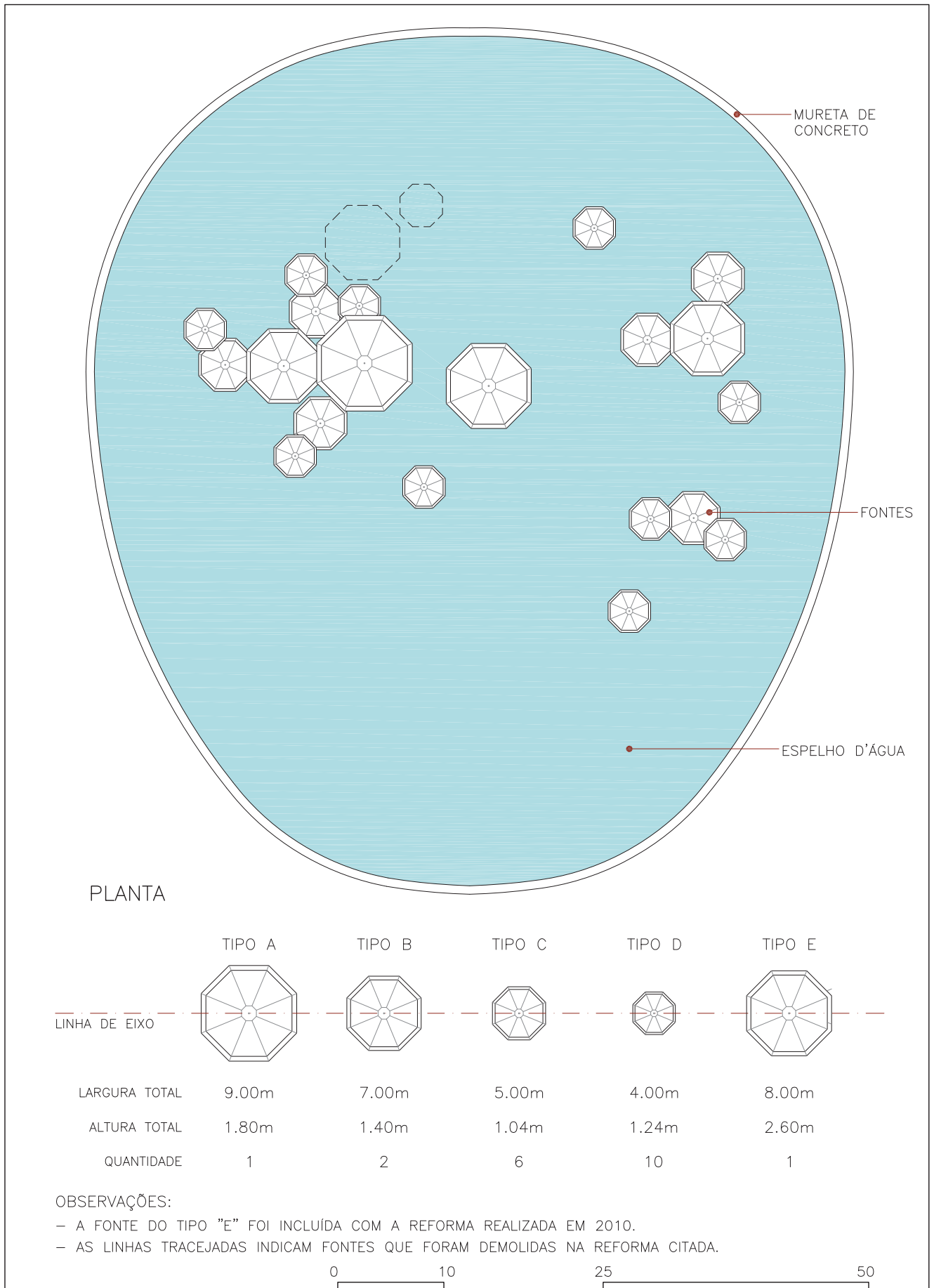


Figura 2.84 - Fonte da Torre de TV

Porém, segundo depoimento da arquiteta em março de 2010, a dupla ficou a cargo apenas dos processos de contratação e da elaboração dos desenhos técnicos executivos. A fonte foi inaugurada em 20 de abril de 1977.

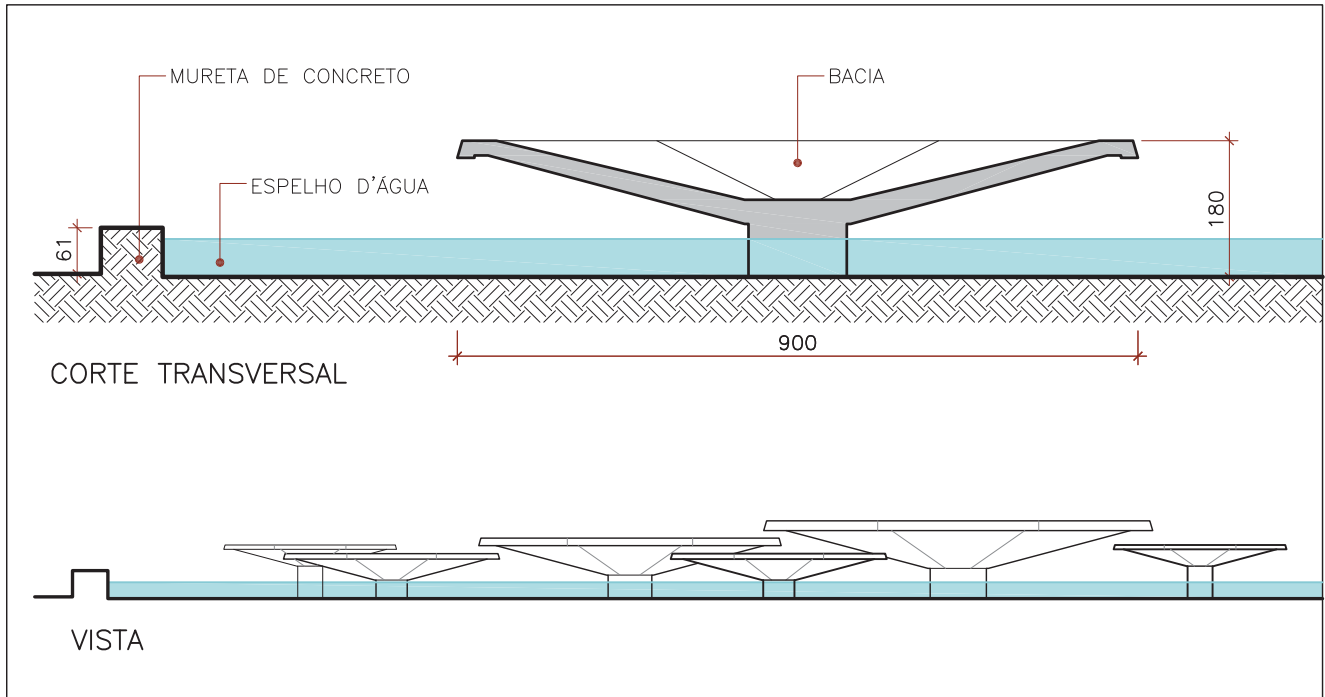


Figura 2.85 - Fonte da Torre de TV

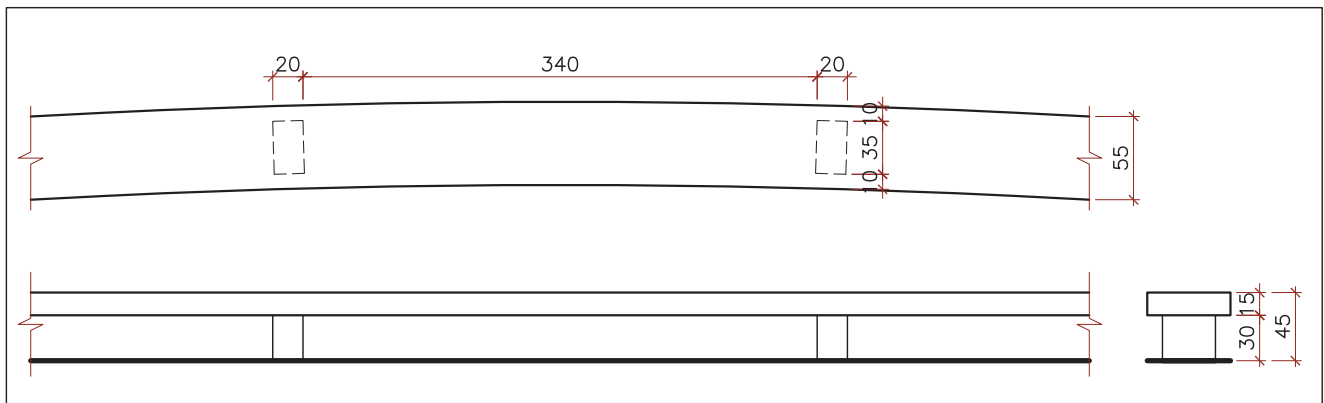


Figura 2.86 - Banco da Fonte da Torre de TV

Em 2010, a fonte passou por uma grande reforma que, de acordo com descrição do arquiteto Silvio Domingos, responsável pela obra:

Trata-se dos serviços de revitalização, operação e manutenção por 3 anos da fonte da torre de tv, sendo feitas algumas pequenas intervenções como a recuperação e impermeabilização do piso de fundo do tanque, recuperação das peças (taças) de concreto, construção de galeria



Figura 2.87 - Fonte da Torre de TV vista a partir do mirante da Torre





Figura 2.88 - Praça de Pedestre Norte em construção - fev. 1977



Figura 2.89 - Praça de Pedestre Norte vista aérea em fev. 1977 antes da inauguração



Figura 2.90 - Praça de Pedestres Norte, Fonte Luminosa



Figura 2.91 - Praça de Pedestres Norte, Banco

subterrânea e nova taça onde funcionará uma sala de projeção de imagens sobre sprays d'água, substituição de bombas antigas por sistema mais moderno por meio de eletro válvulas e bombas subaquáticas que promoverão espetáculo multimídia em movimentos aquáticos sincronizados com música e previamente programáveis. (E- Mail recebido em 22/03/10.)

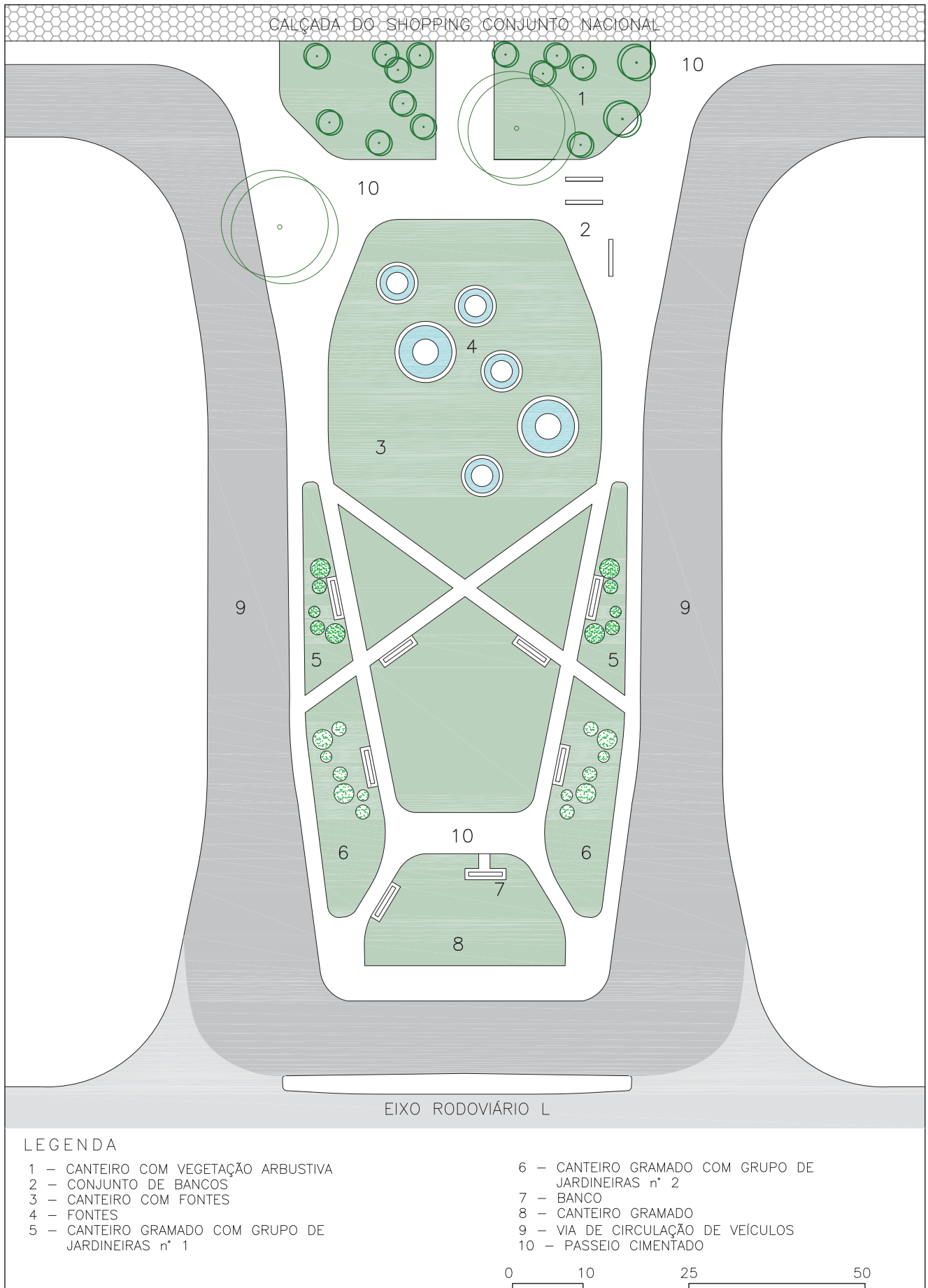
- As **Praças de Pedestres Norte-Sul**, respectivamente localizadas em frente ao Teatro Nacional e em frente ao Touring, também tiveram seus desenhos executivos detalhados pelo escritório C&S Planejamento Urbano Ltda., tendo sido concebidas por Lucio Costa. Estão implantadas na plataforma superior da rodoviária, a primeira, no Setor de Diversões Sul e, a segunda, no Setor de Diversões Norte. Nas duas praças, cujo desenho é o mesmo, dispõem-se fontes luminosas e jardineiras dentro de canteiros gramados (Figuras de 2.88 a 2.94, e 2.96). Ao longo dos caminhos pavimentados foram instalados bancos com suportes de concreto e assento em madeira. As praças ocupam toda a extensão do canteiro, sendo delimitadas pela via que as contorna. Em 2007, a praça que está localizada no Setor de Diversões Norte foi reformada, tendo sido preservadas suas características originais. A situada ao Sul encontra-se abandonada e em avançado estado de degradação.

No Artigo 8º do Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987/GDF, referente à preservação da concepção urbana de Brasília, pode-se ler:

A Plataforma da Rodoviária será preservada em sua integridade estrutural e arquitetônica original, incluindo-se, nessa proteção, suas praças atualmente implantadas defronte aos setores de Diversão Sul e Norte. (DF, Decreto 10.829/1987, art.8).

## 1977

- Em julho de 1977 foi feita a primeira substituição das **luminárias** do Eixo Monumental e Rodoviário, nas Vias, W3, W4, W5 e L1, e nos Setores Comerciais Locais. Foi instalado um novo modelo de luminária, de fabricação nacional, já que a importação na época era inviável (Figuras 2.95 e 2.97).



**Figura 2.92 - Praça de Pedestres Norte-Sul - Planta**

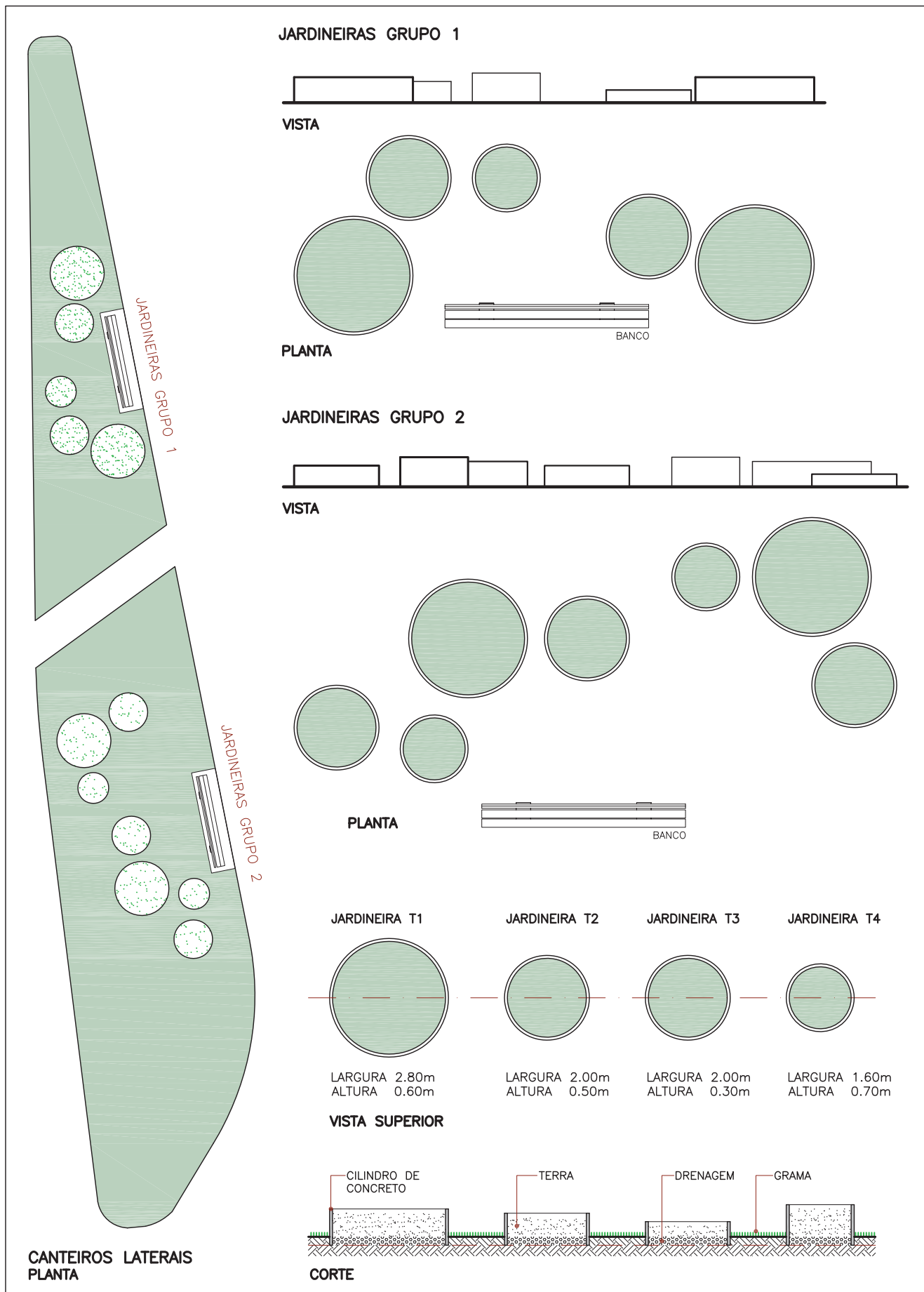


Figura 2.93 - Praça de Pedestres Norte-Sul - Canteiros

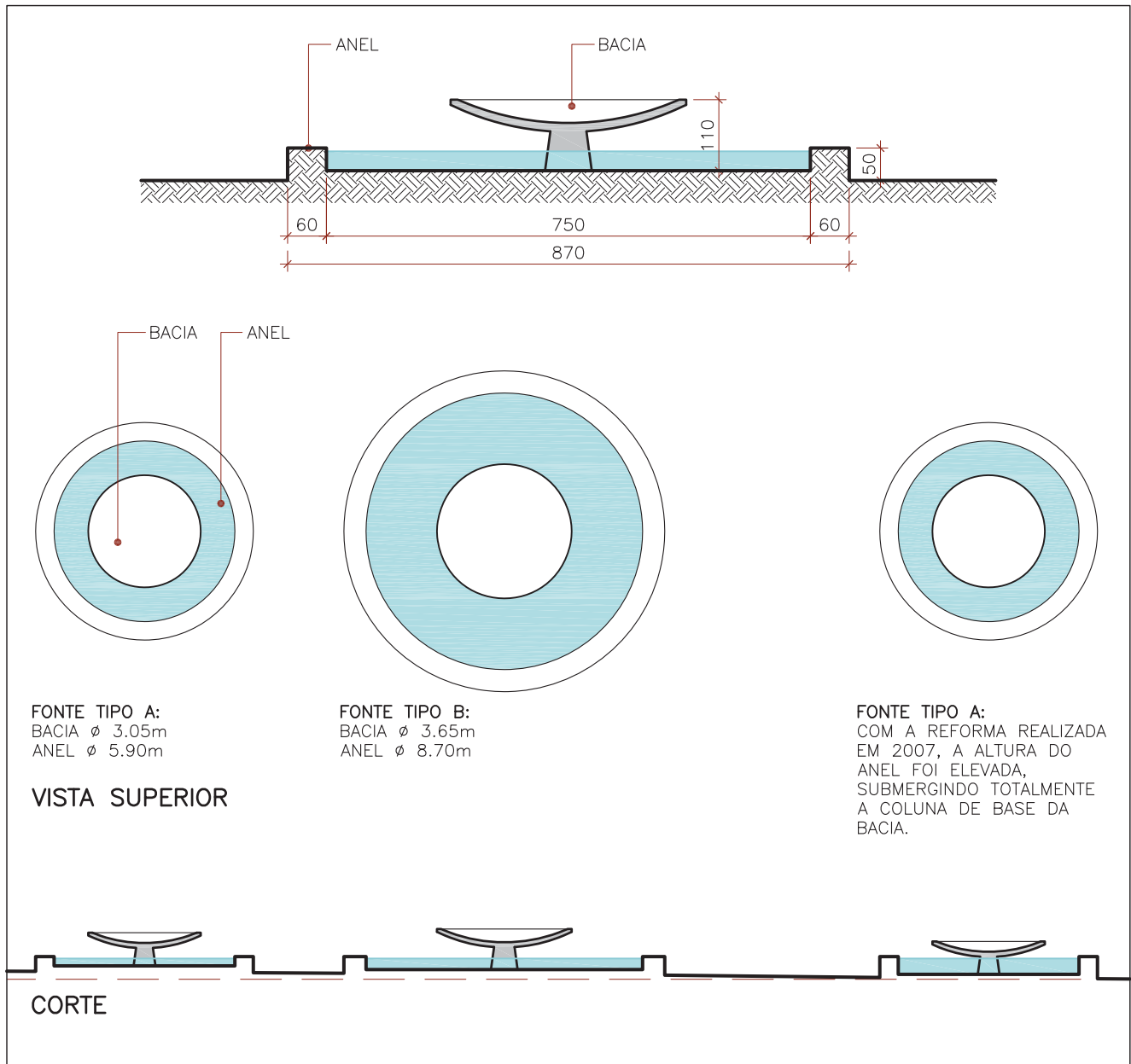


Figura 2.94 - Praça de Pedestres Norte-Sul - Fonte Luminosa

A partir de 1972 não houve mais condições para importação de lâmpadas Power Groove e VM-1000 ou de qualquer tipo de luminária. Conseqüentemente, a manutenção da iluminação pública, em termos de lâmpada, luminárias e reatores importados, foi tornando-se cada vez mais difícil. (História da Iluminação Pública disponível em: <<http://www.ceb.com.br>. Acesso em: 25 jun. 2010).

Na época iniciou-se a utilização de postes de concreto nas vias L2 norte e L2 sul, com luminárias de três pétalas (Figura 2.98).



Figura 2.95 - Primeira substituição das Luminárias do Eixo Rodoviário - julho 1977

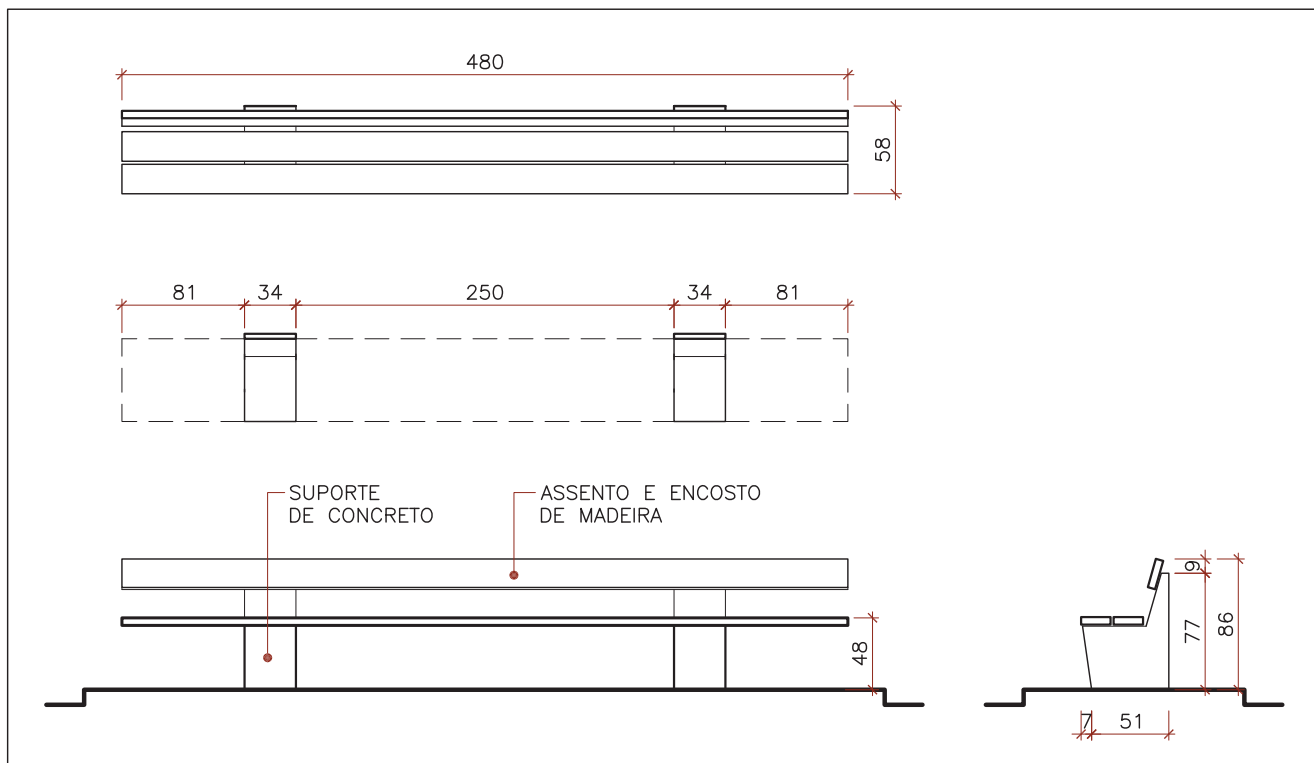


Figura 2.96 - Praça de Pedestres Norte-Sul - Banco



Figura 2.97 - Primeira substituição das Luminárias do Eixo Rodoviário - julho 1977



Figura 2.98 - Instalação de luminárias na via L2 Sul

- Ainda em 1977, foi implantado em locais estratégicos da cidade um **painel com mapa turístico de Brasília**. Fabricado em concreto armado, esse elemento foi idealizado por arquitetos do GDF com a função de fornecer informações gerais sobre o Distrito Federal e principalmente sobre Brasília. Em uma de suas faces contém mapa do DF com localização das cidades e alguns pontos turísticos. Na outra face, apresenta a planta da cidade com indicação de setores, vias principais, e algumas explicações sobre Brasília com detalhes da Zona Central e Cívico-Administrativa. Foram instalados nos principais pontos de concentração de pessoas da cidade, tais como: Rodoviária, Torre de TV, Setor Hoteleiro, Catedral, Praça dos Três Poderes, Parque da Cidade, Centros de Atendimento a Turistas e outros (Figura 2.99). Em 2005, o arquiteto e designer gráfico Antônio Danilo Barbosa desenhou outro modelo de painel para substituir os anteriores de concreto em decorrência da dificuldade de proteção dos mapas. O painel da Praça dos Três poderes foi substituído pelo novo modelo com suporte metálico, assim como em outros locais (Figuras 2.100, 2.102 e 2.103). Ainda podem ser encontrados alguns exemplares dos painéis em concreto, mas sem manutenção e, portanto ilegíveis, a exemplo dos que estão instalados em frente ao Hotel Nacional e no Parque da Cidade (Figura 2.101).

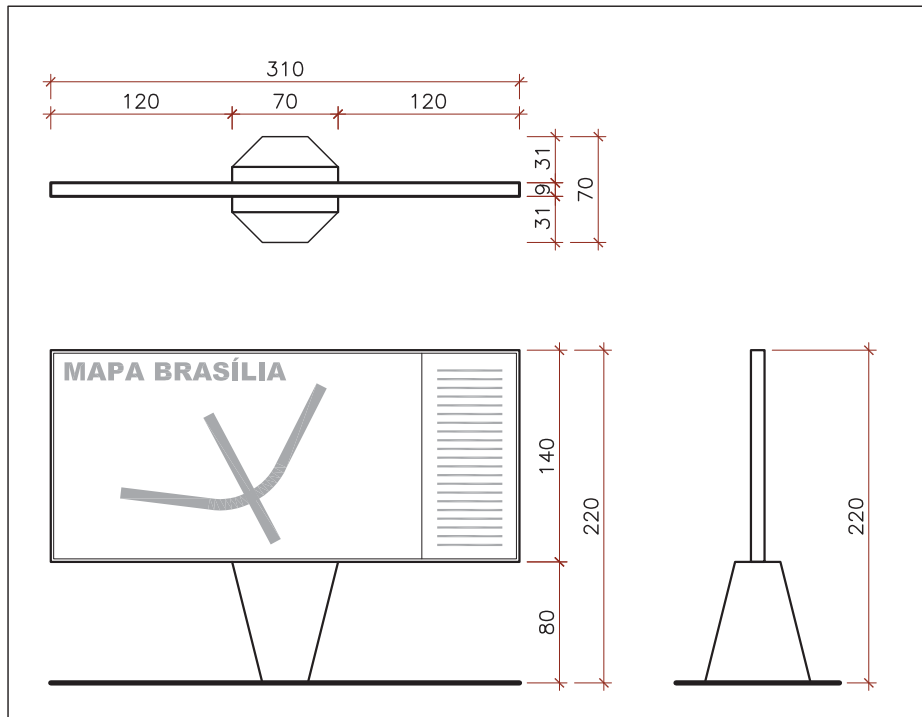


Figura 2.99 - Painel com mapa turístico de Brasília. Projeto de 1977

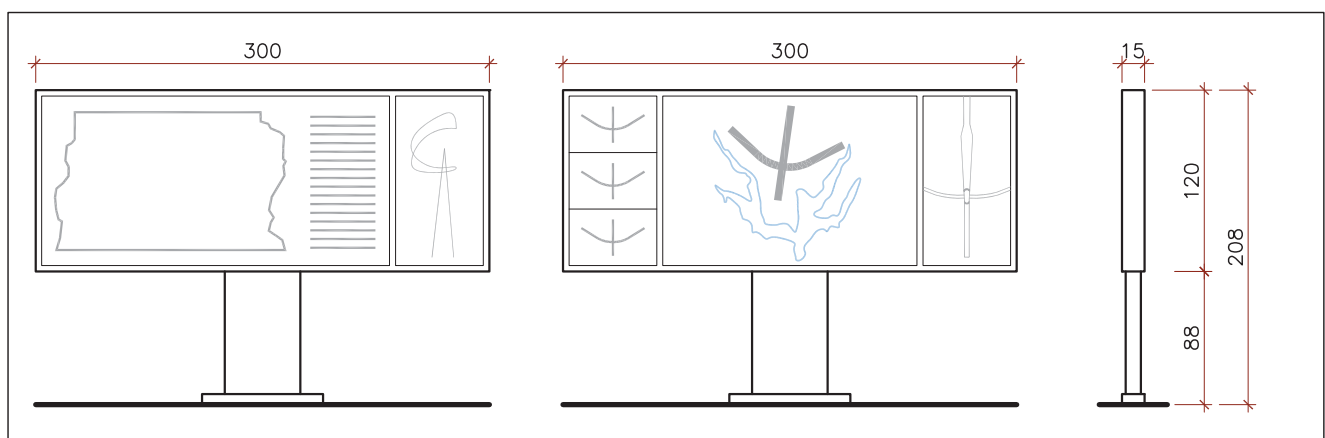


Figura 2.100 - Painel com mapa turístico de Brasília. Projeto de 2005 de Danilo Barbosa



Figura 2.101 - Painel com mapa turístico de Brasília, localizado no Parque da Cidade. Projeto de 1977



Figura 2.102 - Painel com mapa turístico de Brasília, localizado na Praça dos Três Poderes. Projeto de 2005



Figura 2.103 - Painel com mapa turístico de Brasília, localizado na Praça dos Três Poderes. Projeto de 2005



Figura 2.104 - Caixa Coletora da ECT



Figura 2.105 - Vista aérea - Parque da Cidade



Figura 2.106 - Portal de acesso ao parque



Figura 2.107 - Fonte no Parque da Cidade - projeto de arquiteto RR Roberto

## 1978

- Com a inauguração, em 1978, do edifício sede Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT, no Setor Bancário Norte, foi instalada, em frente a sua fachada de acesso, uma **caixa coletora de correspondência** em ferro fundido (Figura 2.104). Conforme Miguel Ângelo, museólogo da ECT, esse modelo de caixa coletora tem, como referência mais antiga, uma fotografia do Pavilhão dos Correios e Telégrafos no Rio de Janeiro, durante a Exposição Universal de 1908. Nessa caixa há duas informações: local de origem - Rio de Janeiro e nome da fundição – Fundição Americana.
- O Parque Dona Sarah Kubitschek, mais conhecido como **Parque da Cidade**, situado em região privilegiada do Plano Piloto - Setor de Recreação Pública Sul – SRPS -, inaugurado em outubro de 1978, com área aproximada de 4,2 km<sup>2</sup> (Figura 2.105). Foi projetado em 1974/1976 pelo paisagista Roberto Burle Marx, com colaboração dos arquitetos associados Haruyoshi Ono e José Tabacow. Contou, também, com algumas edificações projetadas por Oscar Niemeyer e Glauco Campello.
- O **Portal de acesso ao Parque** foi projetado por Oscar Niemeyer (Figuras 2.106 e 2.108). Tem o formato e proporções semelhantes à “marquise” de acesso ao edifício da Feira dos Estados, também projetada por Niemeyer para o parque, na mesma época. Posteriormente, em 1990, a construção da Feira dos Estados foi substituída por um grande pavilhão de exposições, restando apenas a marquise de acesso.
- Junto ao pavilhão de exposições, encontra-se uma **fonte luminosa** projetada pelo arquiteto Raimundo Roberto da Silva, mais conhecido como RR Roberto<sup>1</sup>, projeto datado de julho de 1977, portanto antes da inauguração do parque (Figura 2.107). Essa fonte foi projetada em praça integrada à área da Feira dos Estados. Conforme informação do arquiteto, essa fonte foi construída em local diferente do indicado no projeto, e permanece sem manutenção, em estado de abandono, assim como vários outros elementos do parque.

1 - Por solicitação do arquiteto ele será denominado simplesmente de RR Roberto

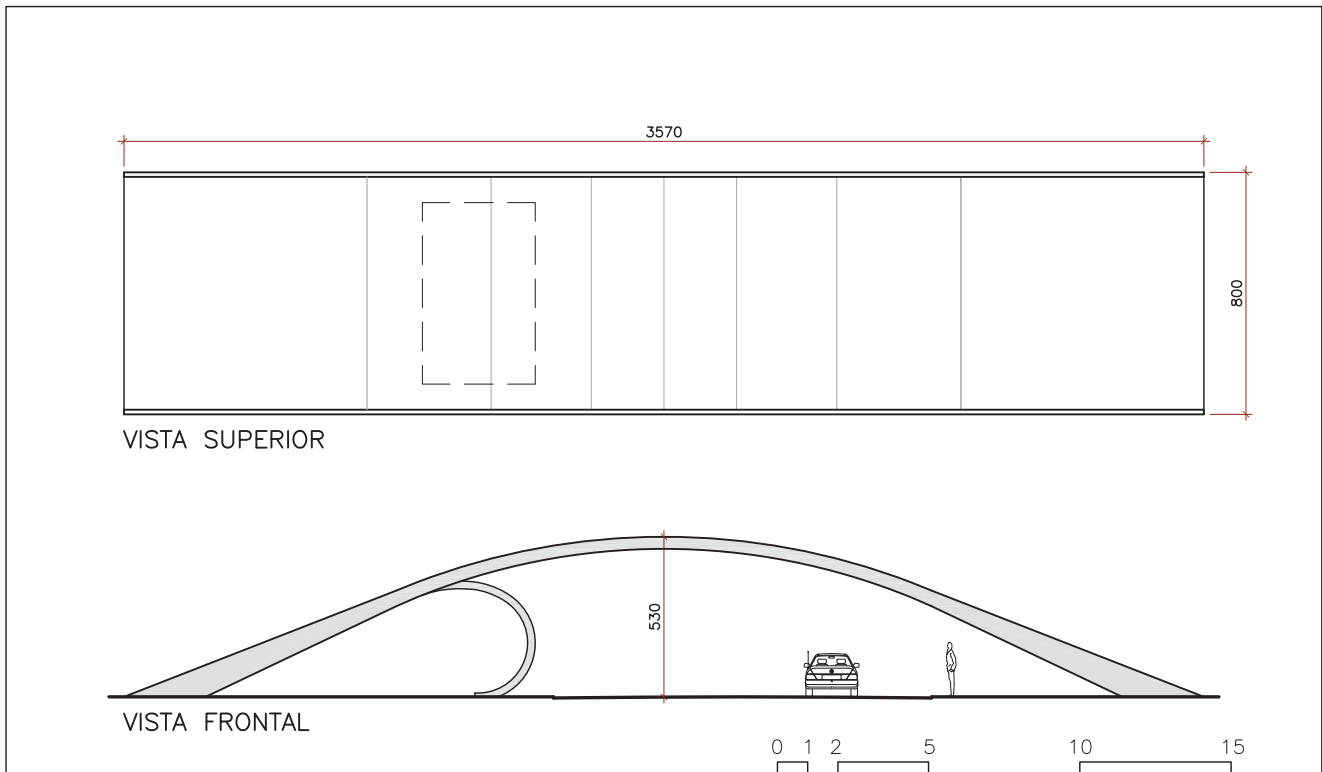


Figura 2.108 - Portal de acesso ao Parque da Cidade - projeto do arquiteto Oscar Niemeyer

- Próximo ao acesso ao parque, pelo Eixo Monumental, há um **elemento de informação**, em formato semelhante a um prisma, projetado para sinalizar a localização do parque (Figura 2.109). Atualmente, encontra-se em desuso.
- Quando o parque foi inaugurado, havia um veículo que circulava internamente o parque transportando as pessoas gratuitamente. Esse veículo era denominado “trenzinho” devido a sua aparência - um trator adornado de locomotiva que puxava os demais módulos ou vagões (Figura 2.110). Como estação de passageiros, ou pontos de parada do trenzinho, foi projetado um **abrigo** conjugado com sanitários masculino e feminino. O projeto, datado de 1978, é do arquiteto Glauco Campello (Figuras 2.111).

Em todo o parque, foram construídas dezesseis unidades desse abrigo, cujo revestimento externo é feito com painel em azulejo desenhado pelo artista plástico Athos Bulcão. Atualmente, mantém as funções de abrigo e sanitário, já que o trenzinho não mais circula pelo parque. De acordo com informações do Sr. Jorge Luiz Souza, que trabalha no parque desde 1986, sendo uma das pessoas mais conhecedoras da história do



Figura 2.109 - Elemento de Informação



Figura 2.110 - Trenzinho do Parque da Cidade





Figura 2.111 - Abrigo no Parque da Cidade



Figura 2.112 - Trenzinho em 1993



Figura 2.113 - Piscina de ondas



Figura 2.114 - Pedalinho em 1978



Figura 2.115 - Praça das Fontes em 1978

parque, os trenzinhos funcionaram por cerca de dois anos até 1980, circulando gratuitamente. Na década de 1990, outro veículo passou a circular na pista interna do parque (Figura 2.112). Desta vez, uma caminhonete tipo bandeirante, travestida de trenzinho circulava transportando passageiros, mediante pagamento. De acordo com o Sr. Jorge, esse trenzinho deixou de funcionar nos primeiros anos de administração do governador Cristovam Buarque (1995-1998).

O Parque da Cidade é um local que, além de arborização e tratamento paisagístico, contém vários elementos, tais como quadras de esportes, piscina de ondas, fontes luminosas, bares e quiosques, bancos, mesas, churrasqueiras, sanitários, vestiários, parque infantil, equipamentos de ginástica, duchas para banho ao ar livre, elementos de informação e publicidade, além de outros como lixeiras e orelhões - telefone público.

- A **piscina de ondas** é outro equipamento que deixou de funcionar no início da administração do Governador Cristovam, devido a uma série de irregularidades da empresa particular que administrava o seu uso. A cobrança pelo acesso deveria incluir reformas e manutenções, as quais que não eram feitas, o que ocasionava acidentes aos seus usuários. (Figura 2.113).
- Na sua inauguração, um dos equipamentos que começou a funcionar foi o “**pedalinho**”, que era constituído de pequenos barcos estilizados, movidos a pedais, na lagoa existente no parque. Esses funcionaram até 1995, quando foram detectadas irregularidades inclusive o não pagamento do preço público pela concessão. (Figura 2.114).
- A **Praça das Fontes**, projetada por Burle Marx, assim como todo o parque, por suas grandes dimensões e paisagismo primoroso, foi muito utilizada durante os primeiros dezesseis anos, a partir de quando deixou de ter manutenção, na administração do Governador Cristovam Buarque. Essa praça, foi palco de muitos espetáculos musicais e apresentações da Orquestra Sinfônica do Teatro Nacional, cuja última apresentação aconteceu em 1997. Atualmente, a praça encontra-se desfigurada por falta de manutenção e as fontes e quedas d’água não funcionam. (Figura de 2.115 a 2.117).

- O parque possui ainda vários **bebedouros**. Em 2000 a empresa Bonágua instalou bebedouros para fornecer água à população, com tratamento diferenciado. Esses bebedouros utilizavam a água fornecida pela companhia de saneamento do governo, porém dispunham de um filtro especial. Posteriormente, deixaram de funcionar e foram demolidos. Atualmente, funcionam no parque bebedouros instalados pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – Caesb. (Figuras 2.118 e 2.119).
- Muitos elementos de lazer do parque, que deixaram de receber manutenção, estão sem utilização, tais como as quadras de esportes, piscina de ondas e alguns brinquedos infantis. Já outros, como as **churrasqueiras** - existentes desde a inauguração - e as **duchas** - instaladas posteriormente, as quais sempre receberam manutenção, continuam sendo utilizadas pela população. (Figuras 2.120 e 2.121)
- Existem, ainda, dentro da área do parque quatro **quiosques**, sendo que todos eles ampliaram ilegalmente suas instalações, e mantiveram uma ocupação de área pública por vários anos sem licitação. Essa ocupação foi questionada em 2008 pelo Ministério Público, já que a concessão de ocupação deste tipo de espaço público necessita de licitação. Esses quiosques são: o Bar Pirraça, o Bar Barulho, o Restaurante Gibão, e o Quiosque do Atleta (Figuras 2.122 e 2.123).
- Ainda em 1978, o governador Elmo Serejo Farias inaugurou, a **Praça do Povo**, no Setor Comercial Sul. Essa é uma das praças existentes no setor. Outras, como a **Praça dos Artistas** e a **Praça Roberto Marinho**, são espaços livres com pouco tratamento paisagístico, caracterizando mais um local de circulação que um espaço de estar, exceto quando no local acontece algum evento musical, o que geralmente ocorre durante o dia (Figuras de 2.124 a 2.126).
- Na Região Administrativa do Cruzeiro, RA-XI, pode ser encontrado um modelo de **abrigo em ponto de ônibus**, projetado em 1978 pela equipe de arquitetos da Secretaria de Viação e Obras (Figura 2.127). Tal projeto foi elaborado com a intenção de ser construído apenas nas cidades-satélites, porém foram construídas três uni-



Figura 2.116 - Praça das Fontes em 1978



Figura 2.117 - Praça das Fontes em 1978



Figura 2.118 - Bebedouro em 2000 - Bonágua



Figura 2.119 - Bebedouro em 2010 - Caesb



Figura 2.120 - Churrasqueira



Figura 2.121 - Ducha



Figura 2.122 - Bar Barulho



Figura 2.123 - Quiosque do Atleta



Figura 2.124 - Praça do Povo



Figura 2.125 - Praça dos Artistas



Figura 2.126 - Praça Roberto Marinho



Figura 2.127 - Abrigo em ponto de ônibus - modelo SVO

dades desse modelo na área tombada. Construído todo em concreto armado, sem revestimento, esse abrigo apresenta características formais semelhantes ao abrigo projetado por Sabino Barroso em 1961. A localização dos três abrigos está indicada no Anexo I.

## 1979

- Alguns modelos de **abrigo em pontos de ônibus** de Brasília foram projetados especificamente para construção em locais determinados, como é o caso do projeto elaborado para o Setor Hospitalar em março de 1979, não construído nesse Setor, mas utilizado, com algumas alterações, para construção junto a dois dos acessos do Parque da Cidade (Figura 2.128). Trata-se de abrigo construído em concreto armado composto por módulos formados de pilar e laje cogumelo. A autoria do projeto é do arquiteto Luis Philippe Torelly, que na época era estagiário na Novacap, conforme explicou o arquiteto em e-mail quando questionado sobre a autoria do projeto.

Ao que me recorde, já faz 30 anos, o projeto é meu. Os projetos de menor monta ou complexidade eram deixados a cargo dos desenhistas, estudantes ou não de Arquitetura. A letra e o desenho são meus, sem dúvida. Não assinei como autor, pois na época ainda não era formado, o que ocorreu em julho de 1979. (E-mail enviado por TORELLY em 16/09/2009).

## 1980

- Na Esplanada da Torre de TV, foi instalado o **Relógio do Sol**, inaugurado em abril de 1980 (Figuras 2.129 e 2.130). No ano seguinte, o Departamento de Arquitetura da Secretaria de Viação e Obras projetou uma proteção, em concreto aparente, cujo diâmetro total é de 6,30 metros, que circunda o relógio (Figura 2.131). No local existe uma placa contendo a seguinte inscrição:

RELÓGIO DO SOL  
HOMENAGEM DO MINISTÉRIO DO EXÉRCITO AO  
ENSEJO DAS COMEMORAÇÕES DO 20º ANIVERSÁRIO  
DA FUNDAÇÃO DE BRASÍLIA NOS 90 ANOS DA CRIAÇÃO  
DO SERVIÇO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO.  
21 DE ABRIL DE 1980 – 31 DE MAIO DE 1980



Figura 2.128 - Abrigo em ponto de ônibus



Figura 2.129 - Relógio do Sol na inauguração



Figura 2.130 - Relógio do Sol em abril de 1980



Figura 2.131 - Relógio do Sol em 2010



Figura 2.132 - Abrigo em ponto de ônibus dois módulos



Figura 2.133 - Abrigo em ponto de ônibus com três módulos



Figura 2.134 - Praça Simon Bolívar



Figura 2.135 - Praça Simon Bolívar

## 1981

- O arquiteto RR Roberto projetou em 1981 um modelo para **abrigo em ponto de ônibus** que, por sua funcionalidade, continua a ser instalado até os dias de hoje (Figuras 2.132 e 2.133). Em 2008, foi feito contrato entre o GDF e a empresa vencedora da licitação para fornecimento de 300 unidades desse abrigo para instalação em todo o DF. O arquiteto, na época servidor público do GDF, elaborou o projeto que inicialmente foi executado pela Novacap. O abrigo é composto pela junção de peças pré-fabricadas de concreto armado tendo a importante característica de ser autoportante, não necessitando de fundação, o que permite também seu reaproveitamento em outro local. Esse tipo de abrigo já foi utilizado em todo o Eixo Monumental, inclusive na Esplanada dos Ministérios. Atualmente, é encontrado principalmente em vias secundárias, assim como em vias de tráfego pesado. O Anexo I, apresenta lista com localização desses abrigos no Plano Piloto.

## 1983

- Em novembro de 1983 foi elaborado o projeto da **Praça Simon Bolívar** pelo arquiteto RR Roberto servidor do GDF. Trata-se de uma pequena praça junto a Praça do Buriti onde existe um monumento a Simon Bolívar – uma placa de concreto em formato triangular onde está afixado um medalhão de bronze em alto relevo com a face de do revolucionário venezuelano. Anualmente, o GDF presta homenagem a Bolívar, lembrando seu nascimento, no dia 24 de julho do ano de 1783. Posteriormente foi incluído ao local outra placa contendo um busto de José Martí Pérez, mártir da independência de Cuba. (Figuras 2.134 e 2.135).

## 2.5 Período de Patrimonialização – de 1985 a 1990

Com o fim da ditadura militar foi restaurada a democracia e a liberdade de expressão. A presidência do País foi exercida por José Sarney, que nomeou José Aparecido de Oliveira para ocupar o cargo de Governador do Distrito Federal de maio de 1985 a setembro de 1988. Este foi sucedido por

Joaquim Domingos Roriz que governou o DF de setembro de 1988 a março de 1990.

A administração de José Aparecido foi fundamental para o processo de patrimonialização. Esse governador tomou todas as providências necessárias para a inclusão de Brasília na lista de Patrimônio Mundial. Em 7 de dezembro de 1987 Brasília foi incluída pela Unesco no Patrimônio Cultural da Humanidade. Foi um período marcado pela primazia de Oscar Niemeyer, projetando obras públicas na cidade.

## 1985

- Oscar Niemeyer projetou, em 1985, dois modelos de **abrigo para pontos de taxi**. Os dois modelos são bastante parecidos, sendo que um deles apresenta uma laje de cobertura bem maior para os taxis. O modelo com laje menor foi denominado, neste trabalho, como abrigo “Oscar Niemeyer I” e, o outro denominado “Oscar Niemeyer II”. São abrigos em concreto armado com um espaço de estar para os taxistas, cercado com esquadria e vidro, e sanitário com acesso independente pela parte externa (Figuras de 2.136 a 2.138). Na área tombada de Brasília foram construídas 31 unidades do modelo “I” e apenas uma unidade do modelo “II”. No Anexo IV, consta uma relação dos endereços desses abrigos em pontos de taxi.
- No mesmo ano, o Governador José Aparecido criou a “Fábrica de Argamassa” da Novacap onde foram feitas várias obras com a tecnologia construtiva que utiliza peças pré-fabricadas em argamassa armada, entre elas os abrigos para pontos de ônibus projetado pelo arquiteto João Filgueiras Lima (Lelé) como também os **bancos de argamassa armada** em dois modelos, com encosto e sem encosto. Esses bancos são encontrados em grande número no espaço público de Brasília (Figuras 2.139 e 2.140).

## 1986

- Em abril de 1986 foi elaborado o projeto do **Cilindro de Divulgação Cultural e Propaganda** que seria posteriormente instalado em toda a região do Plano Piloto, nas áreas de maior circulação de pessoas, principalmente junto aos abrigos de pontos de ônibus (Figuras 2.141 e 2.142). Em 15 de Novembro de 1986 foram realizadas,



Figura 2.136 - Abrigo em ponto de taxi modelo Oscar Niemeyer I - foto de 1976



Figura 2.137 - Maquete Eletrônica do Ponto de taxi modelo Oscar Niemeyer I



Figura 2.138 - Abrigo em ponto de taxi modelo Oscar Niemeyer II



Figura 2.139 - Banco com encosto



Figura 2.140 - Banco sem encosto

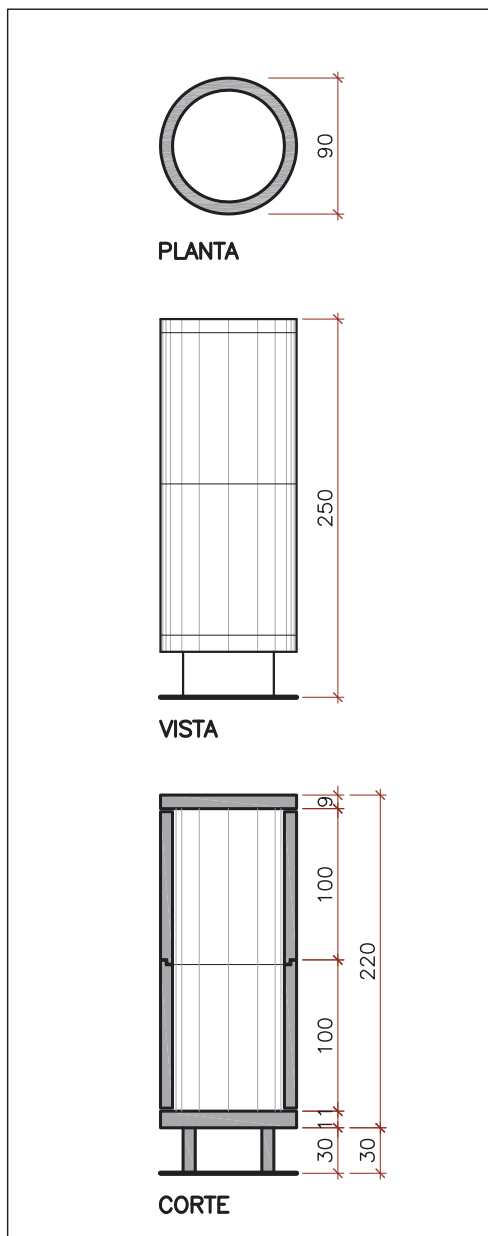


Figura 2.141 - Cilindo de Divulgação Cultural

pela primeira vez, eleições para representantes do Distrito Federal, com oito vagas para Câmara dos Deputados e três para o Senado Federal. A campanha eleitoral dos candidatos resultou em excessiva divulgação através de cartazes afixados nos abrigos dos pontos de ônibus. Com objetivo de disciplinar esse tipo de publicidade e, também, criar um espaço para divulgação de eventos culturais e propaganda, foi projetado pela equipe de técnicos da Secretaria de Viação e Obras, com participação da arquiteta Maria Elisa Costa, um elemento específico para esta finalidade. – um cilindro com 90 centímetros de diâmetro e 2,50 metros de altura em concreto aparente. Esses cilindros, de utilização gratuita, foram instalados em um momento oportuno, com o país saindo de um longo período de ditadura militar, e campanhas eleitorais com disputas acirradas, como as eleições para Presidente do País em 1989, após 29 anos sem eleições diretas para esse cargo.

- Nesse período, entre 1986 e 1987, foram substituídos os **postes e as luminárias do Eixo Rodoviário** (Figuras 2.143 e 2.144). Até então, haviam sido utilizados postes metálicos que, conforme avaliação da arquiteta Maria Elisa Costa, eram mais leves e elegantes que os atuais em concreto. A substituição foi autorizada pelo Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente – CAUMA, em decorrência da argumentação de que a iluminação insuficiente era responsável pela morte de pessoas, e que luminárias mais eficientes não seriam compatíveis com os postes utilizados na época, conforme esclareceu Maria Elisa Costa, membro do extinto CAUMA, em e-mail datado de 06/07/10, quando consultada a esse respeito.



Figura 2.142 - Cilindro de Divulgação Cultural

A substituição dos postes originais, leves e elegantes mesmo depois da primeira substituição das luminárias, aconteceu no Governo José Aparecido (1986 / 87), por causa da pressão violenta no sentido de que era preciso colocar semáforos no Eixão, que a iluminação insuficiente era responsável pela morte de pessoas, coisas assim - e as luminárias “seguras” não eram compatíveis com os postes originais. Eu me penitencio até hoje porque, fazendo parte do CAUMA, concordei com a mudança, que seria temporária. Mas, como tudo em Brasília, o temporário virou definitivo, e foi posteriormente estendido ao Eixão Norte. (E-mail de 06/07/01).

## 1987

- No dia 21 de abril de 1987 foi inaugurado o monumento ao fogo simbólico da pátria denominado **Pira da Pátria**. Localizado junto à Praça dos Três Poderes, esse monumento faz parte do conjunto arquitetônico do Panteão da Pátria Tancredo Neves, inaugurado sete meses antes. Trata-se de uma construção em concreto armado, revestido com mármore branco com 12 metros de altura, onde no alto encontra-se uma tocha acesa permanentemente (Figuras 2.145 e 2.146). Esse é mais um projeto do arquiteto Oscar Niemeyer. Junto à Pira encontra-se uma placa com as seguintes inscrições:

A MEMÓRIA DOS  
HERÓIS CONSTRUTORES  
DA PÁTRIA PERMANECE  
VIVA NA CHAMA ETERNA  
DA LIBERDADE  
JOSÉ SARNEY  
PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

## 1988

- **Abrigo em ponto de ônibus**, projetado por João Filgueiras Lima (Lelé) no ano de 1985, utilizando na sua fabricação a tecnologia da argamassa armada em peças pré-fabricadas. Esse abrigo passou a ser utilizado em Brasília a partir de 1988. As peças componentes do abrigo eram confeccionadas pela fábrica de argamassa armada da Novacap e, posteriormente, montadas no local de implantação. Trata-se de abrigo formado por módulos que podem se multiplicar em seqüência (lado a lado) e de forma espelhada (Figura 2.147). Os bancos utilizados nesse abrigo são, também, em argamassa armada projetados pelo mesmo arquiteto.
- No mesmo ano, foi projetado por Oscar Niemeyer, para o Parque da Cidade, um **relógio do sol**. Construído todo em concreto armado sobre um espelho d'água, esse relógio foi inaugurado em 21 de abril de 1988 (Figuras 2.148 e 2.149). Na data não existia ainda o espelho d'água executado posteriormente. Na placa instalada no local pode-se ler:



Figura 2.143 - Postes e Luminárias do Eixo Rodoviário



Figura 2.144 - Detalhe da Luminária do Eixo Rodoviário



Figura 2.145 - Pira da Pátria na inauguração



Figura 2.146 - Pira da Pátria - detalhe





Figura 2.147 - Abrigo em ponto de ônibus



Figura 2.148 - Relógio do Sol - inauguração



Figura 2.149 - Relógio do Sol em 2010



Figura 2.150 - Marco Brasília Patrimônio Cultural da Humanidade

À CIDADE DE BRASÍLIA, PATRIMÔNIO UNIVERSAL,  
A HOMENAGEM DO OBSERVATÓRIO NACIONAL  
28º ANIVERSÁRIO, 21 DE ABRIL DE 1988  
ANO I, BRASÍLIA,  
PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE - UNESCO

- Ainda em 1988, foi instalado na Praça dos Três Poderes o **Marco Brasília Patrimônio Cultural da Humanidade** (Figura 2.150). Projetado por Oscar Niemeyer e construído em concreto armado, tem altura total de cinco metros, e está fixado ao solo através de sua base que mede 50x25 centímetros. Nele há uma placa com a seguinte inscrição:

ESTE MARCO SE DESTINA A ASSINALAR QUE BRASÍLIA, SOBERBA AFIRMAÇÃO DO GÊNIO CRIADOR BRASILEIRO, IDEALIZADA E CONSTRUÍDA NO GOVERNO DO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK DE OLIVEIRA, COM PLANO DE LÚCIO COSTA E REALIZAÇÃO ARQUITETÔNICA DE OSCAR NIEMEYER. FOI O PRIMEIRO MONUMENTO DA ÉPOCA CONTEMPORÂNEA INCLUÍDA PELA UNESCO NO PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE A 7 DE DEZEMBRO DE 1987 COMO NOTÁVEL TESTEMUNHO DA CONCEPÇÃO URBANÍSTICA DO SÉCULO XX. SENDO PRESIDENTE DA REPÚBLICA JOSÉ SARNEY GOVERNADOR DE BRASÍLIA JOSÉ APARECIDO DE OLIVEIRA EMBAIXADOR DO BRASIL JUNTO A UNESCO JOSUÉ MONTELLO A INSERÇÃO NESTA LISTA CONSAGRA O VALOR EXCEPCIONAL E UNIVERSAL DE BRASÍLIA A FIM DE QUE SEJA PROTEGIDA EM BENEFÍCIO DA HUMANIDADE.

29 DE JULHO DE 1988

FREDERICO MAIOR

DIRETOR GERAL DA UNESCO.

## 2.6 Período de Metropolização - de 1990 a 2010

Nesse período iniciou-se o mandato do primeiro presidente eleito pelo voto direto da população após 29 anos sem eleição direta, Fernando Collor. Após sofrer processo de impeachment foi substituído por seu vice Itamar Franco. Nos governos seguintes, de Fernando Henrique e Luis Inácio Lula da Silva, houve a manutenção da estabilidade econômica conquistada por Itamar Franco.

O governo do DF no período de março de 1991 a janeiro de 1995, exercido por Joaquim Roriz, foi marcado por intensa política de assentamento da população.

Seu sucessor Cristovam Buarque, que governou de janeiro de 1995 a janeiro de 1999, tentou sem sucesso regularizar os condomínios clandestinos que haviam proliferado no governo anterior. Com o retorno de Roriz na administração do DF de janeiro de 1999 a março de 2006, prosseguiu o processo de assentamento da população, assim como, a proliferação dos condomínios clandestinos. Nesse último período em que governou, Roriz realizou obras de grande porte, como a Ponte Jk, e infra-estrutura nos assentamentos que havia criado anteriormente. No governo de seu sucessor, José Roberto Arruda, a cidade metropolizou-se e as obras executadas foram no sentido de tentar impedir o caos iminente, decorrente do processo de crescimento populacional sem planejamento urbano adequado.

### 1990

- O arquiteto Sérgio Roberto Parada projetou em 1990 um modelo de **abrigo em ponto de ônibus** para a área do Aeroporto Internacional de Brasília. Posteriormente, o projeto foi disponibilizado para o GDF que implantou abrigos desse modelo no Eixo Monumental - junto ao Palácio do Planalto e na área central do Plano Piloto - plataforma superior da rodoviária - nos dois sentidos da pista. Esse tipo de abrigo, fabricado em estrutura metálica tubular com cobertura e proteção lateral em placas de policarbonato foi substituído por outro modelo em 2002 (Figuras 2.151 e 2.152).



**Figura 2.151** - Abrigo modelo Sérgio Parada instalado na Plataforma Superior da Rodoviária. A foto de 1996 refere-se a visita do governador Cristovam Buarque às obras da Rodoviária



**Figura 2.152** - Abrigo em ponto de ônibus modelo Sérgio Parada instalado no Aeroporto Internacional de Brasília



Figura 2.153 - Busto de Israel Pinheiro

## 1991

- Na Praça dos Três Poderes, foi instalado, no ano de 1991, um monumento em homenagem ao engenheiro Israel Pinheiro, uma das pessoas mais importantes na construção de Brasília que, além de ter comandado toda o processo construtivo da cidade, exerceu o cargo de presidente da Novacap e foi o primeiro prefeito do Distrito Federal. Trata-se de uma herma na qual foi colocado o **Busto de Israel Pinheiro**, uma escultura em bronze de Horácio Peçanha, de cerca de 53 centímetros de altura (Figura 2.153). O pedestal que envolve a escultura é um bloco de concreto armado de 84 x 33 centímetros de base e 2,55 metros de altura, está totalmente revestida em mármore branco, contendo as seguintes inscrições:

BRASÍLIA AO CONSTRUTOR ISRAEL PINHEIRO AUDÁCIA ENERGIA CONFIANÇA (MALRAUX 1959)
------------------------------------------------------------------------------------------

O nome ali inscrito refere-se ao do crítico de arte e ex-ministro da cultura da França André Malraux, que esteve no Brasil à época da construção da nova capital, e que, ao visitar Brasília, se encantou com as colunas do Palácio da Alvorada, as quais comparou às Cariátides, chegando mesmo a referir-se às colunas de Niemeyer como Cariátides Libertárias. A admiração de Malraux por Israel Pinheiro foi expressa nas palavras gravadas no pedestal.

Conforme relato de Maria Helena Pinheiro Penna, neta de Israel Pinheiro, essa escultura esteve em outro local antes de ser instalada na Praça dos Três Poderes, possivelmente na Praça do Buriti, próximo à palmeira Buriti ali plantada, em 1958, por Israel Pinheiro. Maria Helena em certa ocasião, sensibilizada com a falta de atenção dada a memória de seu avô, expôs seus sentimentos a escritora Vera Brant que, juntamente com Darcy Ribeiro, ligaram para Oscar Niemeyer e sugeriram que fosse criado para Israel Pinheiro um espaço na Praça dos Três Poderes. Foi então que Niemeyer providenciou a instalação do monumento naquela praça, desenhando um pedestal onde foi colocado o busto já existente de Israel Pinheiro. Nessa mesma época, Niemeyer propôs outra homenagem ao “Construtor de Brasília”, através do pro-

jeto do Memorial Israel Pinheiro, que por solicitação de sua neta Maria Helena, recebeu o nome de Espaço Cultural Israel Pinheiro, localizado próximo a Praça dos Três Poderes e ao lado do Espaço Cultural Oscar Niemeyer.

- No mesmo ano, foram construídos mais dois **abrigos em pontos de taxi** do modelo "Oscar Niemeyer I". Um deles em frente ao comércio local da entrequadra AOS 4 e AOS 5 no Setor de Áreas Octogonais, o outro na via interna de acesso ao Hospital das Forças Armadas –HFA, com a conclusão das obras no mês de dezembro.

## 1992

- Em 1992, foi solicitado a arquiteta Rosângela Alves Rios, funcionária da Novacap, a elaboração de um projeto de **abrigo em ponto de ônibus** para construção junto à pista em frente ao Jardim Zoológico (Figura 2.154). Segundo a autora, o programa contemplava além da área coberta com bancos, outras atividades de suporte como lanchonete, sanitários e uma pequena banca de jornais e revistas. Assim, foi projetado e construído, ainda em 1992, um abrigo com 185,20 m<sup>2</sup>, com laje de cobertura em concreto armado e os ambientes internos que faziam parte do programa. As atividades de apoio funcionaram nos primeiros anos após sua inauguração e, posteriormente ficaram em desuso, sem receber manutenção. Esse abrigo foi demolido no mês de março de 2010, em decorrência da ampliação da via. No local onde existia o abrigo será implantado outro de tamanho menor.

- Ainda em 1992, foi inaugurado, no dia 21 de abril, o **Monumento a Tiradentes**, que fica na Praça dos Três Poderes, junto a rampa de acesso ao Panteão. O monumento foi projetado por Oscar Niemeyer e trata-se de uma herma com a cabeça de Tiradentes esculpida por Bruno Giorgi. Apresenta altura total de 2,20 metros, sendo que, a base de 0,50 x 0,50 metros tem 1,30 metros de altura e a escultura tem altura de 0,90 metros (Figuras de 2.155 a 2.158).

- A primeira **passarela elevada de pedestres** foi construída na área do plano Piloto de Brasília nos meses de novembro e dezembro de 1992 (Figura 2.159). A passarela é composta de grandes pilares em concreto arma-



Figura 2.154 - Abrigo no ponto de ônibus em frente ao Zoológico - foto de 2008

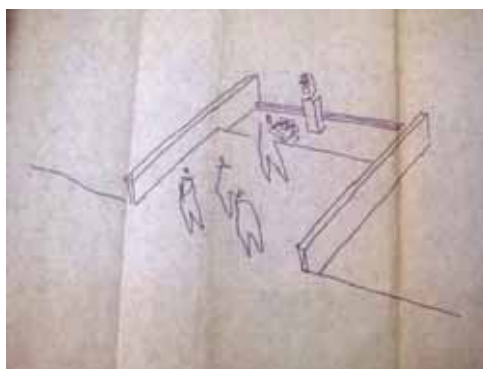


Figura 2.155 - Projeto- Monumento a Tiradentes

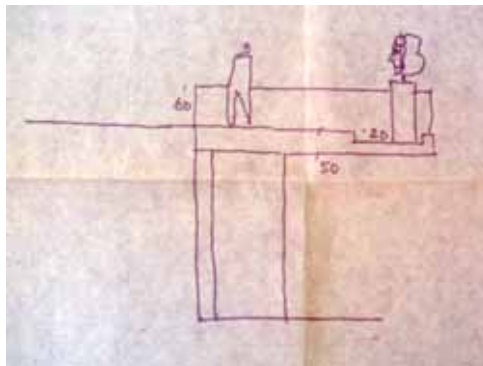


Figura 2.156 - Projeto- Monumento a Tiradentes

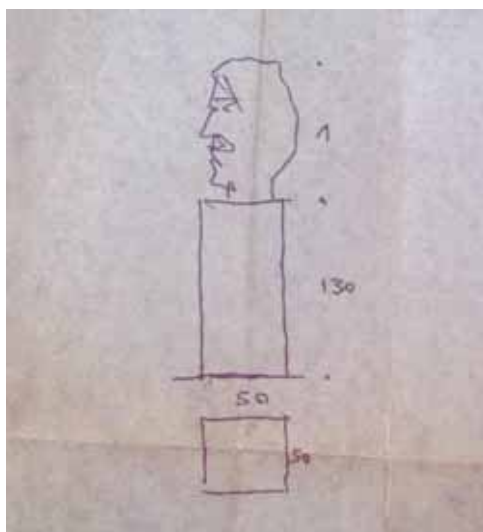


Figura 2.157 - Projeto- Monumento a Tiradentes



Figura 2.158 - Monumento a Tiradentes



Figura 2.159 - Primeira passarela elevada de pedestres



Figura 2.160 - Quiosque da Praça 21 de Abril na inauguração



Figura 2.161 - Praça 21 de Abril em 2010

do, vigamento metálico, piso e cobertura em peças pré-fabricadas de argamassa armada, confeccionadas pela fábrica de argamassa da Novacap utilizando-se o projeto do arquiteto João Filgueiras Lima (Lelé). Esse modelo de passarela já vinha sendo construído na cidade de Salvador-BA, na segunda metade da década de 1980. A primeira passarela está localizada na via EPIA, próximo ao CEASA, na Região Administrativa do Cruzeiro.

## 1993

- Em agosto de 1993, foi elaborado o projeto para a segunda **passarela elevada de pedestres** do Plano Piloto, também na via EPIA, na Região Administrativa da Candangolândia. Conforme processo da Novacap, a licitação foi realizada em outubro de 1993 e em seguida ocorreu o início da obra. No ano de 1996 essa passarela foi ampliada em decorrência do alargamento da via.
- Ainda em 1993, no dia 21 de abril, foi inaugurada a **Praça 21 de Abril** que está localizada no espaço entre as quadras 707 e 708 sul. A praça possui trechos de piso pavimentados com blocos de cimento e também ampla área verde com arborização e grama. Entre os elementos instalados no local, banca de revista, bancos e pista de patinação, destaca-se um coreto construído em concreto armado de formato quadrado medindo 5,30 x 5,30 metros, e altura total de 2,70 metros (Figuras 2.160 e 2.161).

## 1994

- Foi criado na asa norte, em 1994, o Parque Ecológico de Uso Múltiplo Olhos D'água, mais conhecido como **Parque Olhos D'água**. O local era destinado à construção de duas superquadras, que seriam as quadras 413 e 414 norte, porém a presença de nascentes no local retardou a venda dos terrenos, posteriormente a comunidade da Asa Norte mobilizou-se para solicitar a criação de um parque no local. Além da área de vegetação preservada do cerrado, o parque conta com uma lagoa, pista de corrida, espaço coberto para atividades e palestras e vários mobiliários urbanos, tais como, equipamentos de ginásticas, parque infantil, bebedouros e um relógio de sol (Figura 2.162).

## 1995

- A partir de 1995, um novo modelo de **sede de administração de quadra – ADQ** foi adotado como projeto-padrão, elaborado pelo arquiteto Antônio Rodrigues da Silva Filho (Joe Rodrigues) quando trabalhava na Administração Regional de Brasília. Entre as primeiras construções com utilização do novo projeto estão a ADQ da SQN 315, inaugurada em junho de 1996, e a ADQ da SQN 308, inaugurada em 1998 (Figura 2.163). O projeto citado foi utilizado como projeto-padrão até o ano de 2005. Algumas dessas ADQ's foram construídas em lotes específicos definidos pela Terracap, outras em área pública.

## 1997

- No mês de julho de 1997 a feira de produtos importados, na época conhecida como **Feira do Paraguai**, que funcionava no estacionamento do Estádio Mané Garrincha, foi transferida para fora da área tombada (Figura 2.164). Ficou estabelecida na área do CEASA/DF junto à Avenida EPIA. Na época, foram transferidos, também, outros feirantes que ocupavam a área pública no Setor de Diversões Sul e na Plataforma da Rodoviária.

## 1998

- O arquiteto Jorge Nazaré, servidor público da Secretaria de Transportes, projetou em 1998, um modelo de **abrigo para ponto de ônibus** formado por peças pré-fabricadas em concreto armado (Figura 2.165). Apesar de ter sido idealizado para as cidades-satélites, foram implantadas algumas unidades desse abrigo na área tombada do Plano Piloto. É denominado de “abrigo padrão” em decorrência de sua larga utilização nas outras Regiões Administrativas do DF. Apresenta baixo custo de implantação e a vantagem de poder ser transplantado com aproveitamento total de suas peças.
- No mês de outubro de 1998 foi concluída a construção de mais uma **passarela elevada de pedestres** na área do Plano Piloto. Trata-se da passarela localizada na Estrada Parque Industrias Gráficas- EPIG, junto ao setor de Áreas Octogonais. A construção ficou a cargo do Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Fede-



Figura 2.162 - Relógio do Sol



Figura 2.163 - ADQ da SQN 308



Figura 2.164 - Feira do Paraguai - em 1995



Figura 2.165 - Abrigo Padrão



Figura 2.166 - Lixeira de concreto

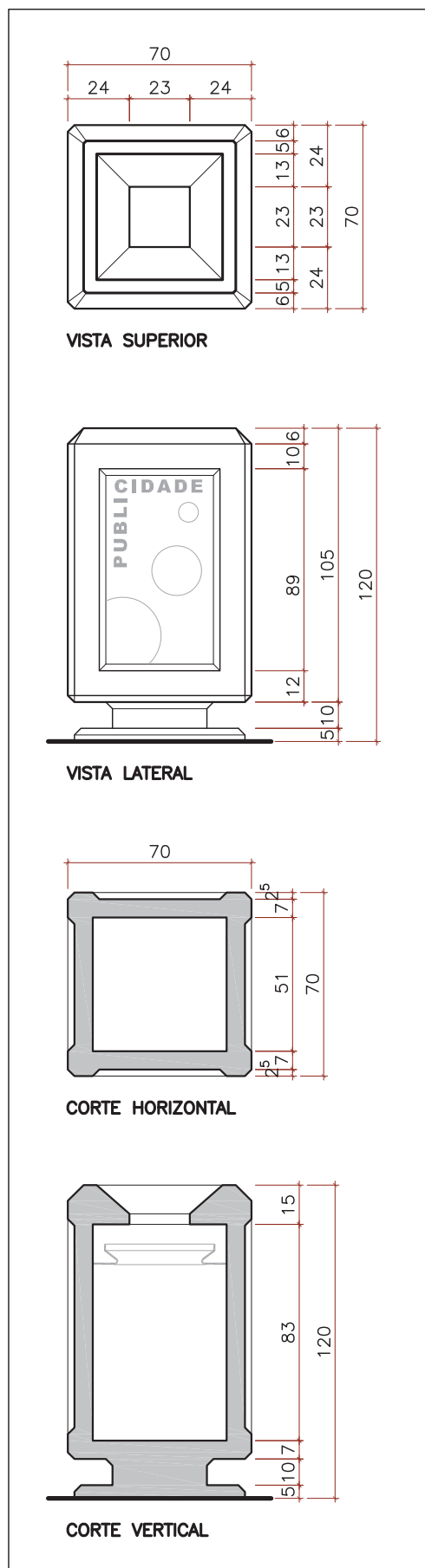


Figura 2.167 - Lixeira de concreto

ral- DER-DF, diferentemente das outras duas construídas anteriormente que foram executadas pela Novacap. O projeto utilizado foi baseado na passarela projetada pelo arquiteto João Filgueiras Lima (Lelé).

- No mesmo ano, foram instaladas **lixeiras** em área pública com exploração publicitária. As lixeiras são fabricadas em concreto armado e veiculam publicidade em seus quatro lados (Figuras 2.166 e 2.167). O projeto é do engenheiro Paulo Sérgio Bianchi. Foram instaladas 1950 lixeiras de concreto armado no plano piloto, sendo que as primeiras 950 que faziam parte do contrato inicial foram assim distribuídas:

- Setor Comercial Sul – 80 unidades
- Setor de Diversões Norte e Plataforma da Rodoviária – 80 unidades
- Parque – 200 unidades
- Asa Sul – 280 unidades
- Asa Norte – 280 unidades
- Terminal Rodoferroviário – 30 unidades.

A licitação que permitiu a instalação das lixeiras ocorreu em abril de 1998, e em seguida foi assinado contrato com a empresa vencedora, com duração de cinco anos. Posteriormente, houve renovação no prazo contratual por mais cinco anos e, no início do ano de 2010, com o contrato vencido, as lixeiras permaneciam no espaço público.

- Ainda em 1988, o engenheiro Arlênio de Oliveira Mineu, servidor público do GDF, projetou um modelo de **banco** para ser utilizado no espaço público (Figura 2.168). O autor do projeto, na época, prestava serviço na Administração Regional de Brasília. O banco pré-fabricado em concreto armado tem um desenho muito simples em forma de “U” invertido e, está presente em vários setores da cidade. Apresenta as seguintes dimensões: comprimento 160 cm, largura 36 cm, altura 45 cm e espessura 7 cm.

Outros modelos de bancos podem ser encontrados na cidade, já que, os moradores das quadras costumam fazer interferências na urbanização da área pública sem autorização da Administração Regional, instalando pequenos elementos como placas proibitivas de estacio-

namento, cercamentos de espaço junto aos blocos e até mesmo parques infantis à revelia do poder público.

- No dia 30 de junho de 1998 foi publicado no Diário Oficial do Distrito Federal o Decreto 19.372 de 29/06/98 que instituiu o **Plano Diretor de Sinalização do Distrito Federal – PDSDF**. Nesse documento foi estabelecido o sistema de sinalização, com seus respectivos modelos de suportes, destinados a informar o usuário e organizar o fluxo de tráfego. Alguns dos elementos constantes nesse Plano Diretor já vinham sendo utilizados há algum tempo e tiveram seu uso oficializado com esse documento.
- A partir de 1998, começaram a serem instalados, no espaço público do Plano Piloto, pela empresa Visuplac, os **relógios-termômetros digitais** (Figura 2.169). Esses elementos veiculam propaganda juntamente com as informações de hora, data e temperatura ambiente. A área disponível para publicidade é de 1,93 x 1,32 metros, o que corresponde a sua maior área útil. São encontrados junto às principais via públicas, como também, no Parque da Cidade. Continuam sendo instaladas novas unidades até os dias atuais.
- Na década de 1990, foram instalados nas áreas verdes das superquadras e nos parques do Plano Piloto **equipamentos de ginástica**, que dependendo do fabricante, recebe nomes diferentes como, “circuito inteligente”, ou “kit malhação” (Figuras 2.170). Além desses, foram instalados, mais recentemente, nos parques equipamentos de ginástica específicos para a terceira idade.

## 2000

- No ano de 2000 foi construída pelo DER-DF mais uma **passarela elevada de pedestres** na via EPIA na Região Administrativa da Candangolândia – RA XIX, próximo ao trevo do acesso sul. As obras foram finalizadas em maio de 2000. Essa passarela apesar de seguir o mesmo projeto das anteriores, não recebeu cobertura (Figura 2.171).
- Ainda no mesmo ano, foi elaborado projeto para instalação de elementos de concreto que fazem uma **barreira à circulação de pedestres** junto a via EPIA sob a passarela elevada (Figura 2.172). Esses elemen-



Figura 2.168 - Banco de concreto



Figura 2.169 - Relógio-termômetro digital



Figura 2.170 - Equipamento de ginástica



Figura 2.171 - Passarela de pedestre sem cobertura na EPIA - Região da Candangolândia





Figura 2.172 - Barreira à circulação de pedestres



Figura 2.173 - Lixeira Belacap



Figura 2.174 - Lixeira instalada por condomínio



Figura 2.175 - Abrigo do acesso ao Metrô da Estação 114 Sul

tos têm a função de evitar a travessia de pedestres ao nível da pista. É comum encontrar algumas das placas de concreto retiradas ou danificadas por pessoas que se recusam a utilizar as passarelas como meio de travessia.

- Também em 2000, o Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal-SLU, que na época tinha o nome de Belacap, promoveu licitação para fornecimento e instalação de **lixeiros** no espaço público da cidade (Figura 2.173 e 2.174). Para realização desses serviços foi contratada a empresa Virtual Projetos e Saneamento Ltda., que assinou o projeto através de seu engenheiro Jair Ochsendorf e Sousa. Entretanto, não foi possível verificar a autoria do desenho original dessa lixeira, uma vez que, ela já era utilizada em outras cidades do País. A Belacap instalou esse modelo de lixeiras de 2000 até início do ano de 2007, quando o novo Governo deixou de fornecer esse elemento ao espaço público. As lixeiras instaladas em área pública após 2007 foram financiadas por particulares, na maioria das vezes, condomínios dos blocos residenciais e comerciais. No período em que foram fornecidas pela Belacap, tinham o nome da instituição impresso na parte frontal e eram pintadas na cor laranja. As lixeiras que foram instaladas a partir de 2007 possuem cores variadas. Apresentam altura total variável, sendo que, a maioria delas tem altura de 1,30 metros. As demais dimensões são padronizadas 51x 35 centímetros. O recipiente possui capacidade de 38 litros, é fabricada em aço galvanizado e basculável-360°. O arco de suporte é fabricado em tubo de aço redondo com diâmetro externo de 38 milímetros. Ainda foram encontradas lixeiras, com fabricação mais recente, apresentando o mesmo desenho, entretanto com o recipiente fabricado em material plástico.

## 2001

- No mês de março de 2001 foi inaugurada a estação de metrô 114 sul, localizada na Asa Sul, com um dos pontos de acesso na via Eixo W, junto a quadra EQS 114/115, e dois outros pontos de acesso localizados na EQS 214/215. Os **acessos a estação de metrô** deste projeto, datado de 1998, contemplam também abrigo para passageiros de ônibus (Figura 2.175). Conforme

declaração do autor do projeto, o arquiteto Paulo Cavalcanti de Albuquerque, existia a intenção, por parte da Secretaria de Transportes, de conjugar o uso dos dois meios de transporte, metrô e ônibus, com o pagamento de uma única tarifa. Essa intenção foi abandonada posteriormente. Os acessos consistem em uma grande laje de concreto armado apoiada sobre colunas, executadas com o mesmo material. Sob a laje encontram-se as escadas de acesso ao subsolo e o elevador. Os acessos localizados na EQS 214/215 são menores que o acesso da EQS 114/115, já que neste, o movimento de passageiros é bem mais intenso.

- Ainda em março de 2001, foi finalizada a obra de construção da **passarela elevada de pedestres** sobre a Estrada Parque Guará-EPGU, localizada em frente o Jardim Zoológico de Brasília (Figura 2.176). A construção ficou a cargo do DER-DF e segue o mesmo projeto das demais passarelas construídas por esse órgão. Atualmente está sendo providenciada a ampliação da passarela em decorrência do alargamento da via que teve novas pistas construídas.



**Figura 2.176** - Passarela elevada de pedestres do Zoológico

## 2002

A partir do ano de 2002, Brasília passou a contar com o uma nova categoria de mobiliário urbano. Trata-se de concessão que o poder público outorga a uma empresa para instalação e manutenção de mobiliário urbano de utilidade pública, tais como, abrigos em pontos de ônibus, sanitários públicos, entre outros, sem ônus para o Estado. Em contrapartida a empresa veicula propaganda nesses mobiliários, de acordo com regras pré-estabelecidas. Esse sistema foi criado pelo francês Jean-Claude Decaux na década de 1960 e utilizado pela primeira vez na cidade de Lyon, na França, quando Decaux instalou abrigos em pontos de ônibus com veiculação de publicidade, sem custo para a prefeitura.

Em Brasília a empresa Cemusa do Brasil LTDA, afiliada da multinacional espanhola venceu a concorrência pública para concessão de mobiliário urbano, como única licitante habilitada e, assinou contrato com o Governo do Distrito Federal, em abril de 2002. Esse contrato tem prazo de 20 anos podendo ser renovado por igual período.

O jornal Correio Brasiliense, na época, noticiou suspeita de direcionamento da licitação, questionando exigências do edital, uma delas exigia que a empresa interessada tivesse um patrimônio líquido de no mínimo R\$ 7 milhões, sendo que das três empresas que dominam o mercado desse setor no País, todas multinacionais, conforme informação do Correio, apenas a Cemusa preenchia o requisito. (Correio Braziliense, 03/07/2001).

O negócio do mobiliário urbano é dominado, no mundo, por três multinacionais – a espanhola Cemusa, a francesa JCDecaux e a inglesa AdShel. Há dois anos essas empresas desembarcaram no Brasil e ganharam as principais licitações promovidas pelos municípios. (Correio Brasiliense de 03/07/01).

O contrato previu a instalação dos seguintes mobiliários urbanos em todo o Distrito Federal:

- Abrigo em pontos de ônibus – 950 unidades
- Sanitário público – 08 unidades
- Totem informativo (ou MUPI) – 550 unidades
- Coluna multiuso – 08 unidades



**Figura 2.177** - Abrigo em ponto de ônibus instalado pela empresa Cemusa - modelo Grimshaw

Quanto aos abrigos em pontos de ônibus, de acordo com informações da Secretaria de Transportes, a Cemusa já instalou todos os abrigos que eram destinados a área tombada em um total de 192, assim distribuídos nas seguintes Regiões Administrativas: 145 Brasília-Plano Piloto; 34 Cruzeiro/Sudoeste/Octogonal; 13 Candangolândia.

- A empresa Cemusa instalou seu primeiro **abrigo em ponto de ônibus** na área tombada do Plano Piloto no dia 14 de novembro de 2002. Trata-se de um abrigo modelo Grimshaw que foi instalado na Asa Sul junto a via Eixo L, na quadra EQS 212/213.



**Figura 2.178** - Abrigo em ponto de ônibus instalado pela empresa Cemusa - modelo Jean Piantanida

Foram estabelecidos dois modelos de abrigos para instalação na área tombada. O modelo Grimshaw (Figura 2.177) ficou destinado a instalação na área da Região Administrativa do Plano Piloto (RA 1), que envolve as principais vias da cidade que ficam na Zona Cívico-Administrativa ( Esplanada dos Ministérios, Eixo Rodoviário Norte e Sul, Plataforma da Rodoviária, Setor Cultural Norte e Sul). O abrigo, projetado pelo arquiteto Jean Piantanida (Figura 2.178), foi destinado às outras regi-

ões que fazem parte da área tombada: Região Administrativa do Cruzeiro – RA XI, Região Administrativa da Candangolândia – XIX, Região Administrativa do Sudoeste/Octogonal – RA XXII.

Esses dois modelos de abrigos passaram a compor a paisagem de Brasília a partir de novembro de 2002, embora tenham sido projetados muito antes. O abrigo do modelo Grimshaw, foi projetado por Nicolas Grimshaw para a empresa Cemusa em 1996. Quanto ao modelo projetado por Jean Piantanida, obtivemos a seguinte resposta da Cemusa da Espanha, em 24/03/10, por e-mail, após consulta quanto à data de elaboração do projeto:

Estimado Roberto,

Desafortunadamente no tenemos constancia exacta del año en el cual se diseño la marquesina.

Pero por las fechas de fabricación y de primera instalación el año en el que se debió diseñar este modelo de marquesina fue el año 1984 aproximadamente.

Sentimos mucho no poder darte una fecha mas exacta.

Un cordial saludo.

Paula Andrea Aramburo Quintero

CEMUSA

Jefe de Diseño y Desarrollo

- Os **Tóten Informativos** ou – MUPI's (Mobiliário Urbano Para Informação) foram instalados em locais diversos, conforme autorização do GDF. Entre as opções de modelos de totens apresentados pela empresa Cemusa, foram escolhidos dois modelos pelos técnicos que participaram da licitação, o modelo Grimshaw (Figuras 2.179 e 2.181) e o modelo Piantanida (Figuras 2.180 e 2.182).

Ficou estabelecido no contrato que a Cemusa instalaria também um MUPI próximo aos abrigos projetados por Sabino Barroso e em contrapartida faria a manutenção dos mesmos. Observou-se que junto aos abrigos do modelo Sabino Barroso na região do Cruzeiro e no Setor Militar Urbano não foram instalados MUPI's e portanto ficaram sem a manutenção fornecida pela empresa.



Figura 2.179 - Tóten informativo modelo Grimshaw



Figura 2.180 - Tóten informativo modelo Piantanida

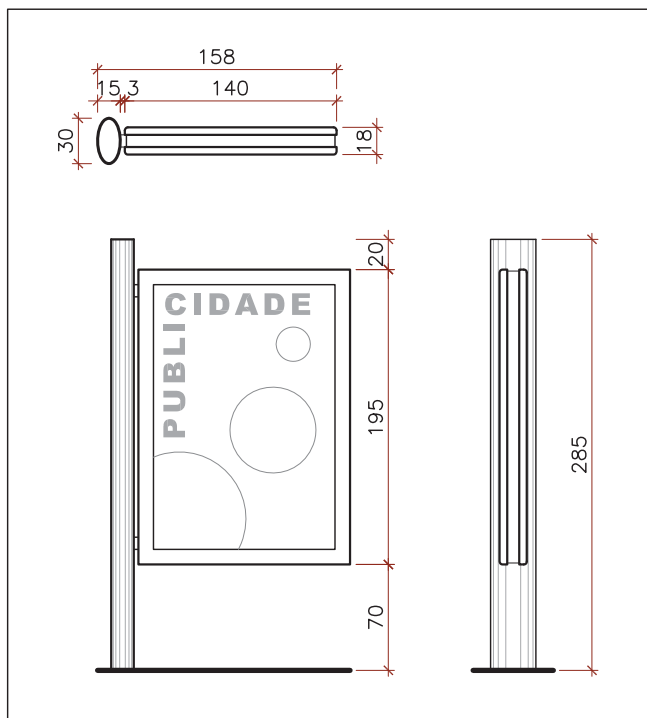


Figura 2.181 - Tóten informativo modelo Grimshaw

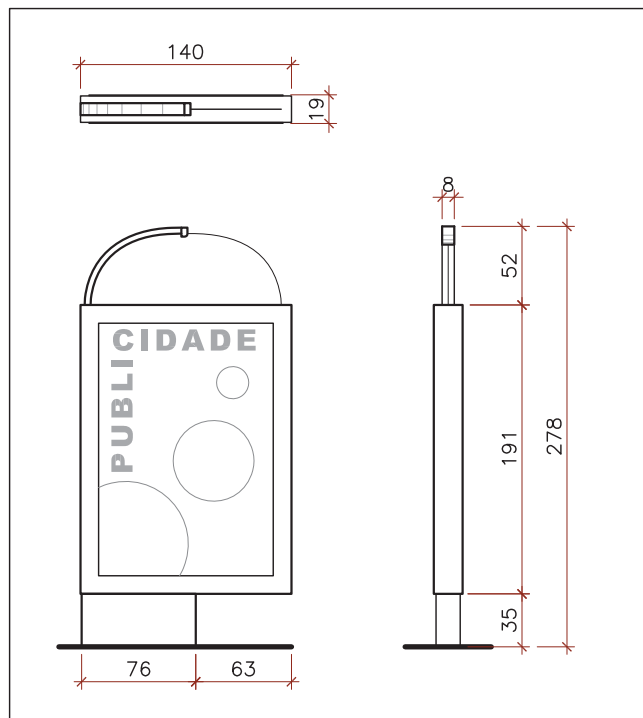


Figura 2.182 - Tóten informativo modelo Piantanida

A empresa Cemusa do Brasil, instalou também no espaço público do Plano Piloto, na região central, três unidades do elemento publicitário denominado **coluna multiuso** (Figura 2.183). Essa coluna possui altura total de 4,45 metros e agrega três funções: totem publicitário, sanitário público e bebedouro. Atualmente os bebedouros e os sanitários neles instalados não funcionam.



Figura 2.183 - Coluna Multiuso no Setor Comercial Sul

## 2003

- A empresa Paulo Octávio Empreendimentos Imobiliários Ltda, responsável pela construção de todos os blocos residenciais da quadra SQN 311, construiu também a **banca de jornais e revistas** (Figura 2.184) e a **ADQ** (Figura 2.185). Esses dois elementos apresentam desenho diferenciado dos demais encontrados no Plano Piloto. De acordo com informações da empresa, os projetos foram elaborados por arquitetos do GDF e a construção foi executada no ano de 2003.

## 2005

- A partir de julho de 2005 passa a ser adotado, pela Administração Regional de Brasília, novo projeto-padrão de **sede de administração de quadra - ADQ**. Trata-se de projeto elaborado pelo arquiteto Ayres M. R. de Carvalho, funcionário da Novacap, onde são utilizadas



Figura 2.184 - Banca de Revistas na SQN 311

peças pré-fabricadas de argamassa armada. A fábrica de artefatos de cimento da Novacap forneceu as peças necessárias à construção da ADQ até o ano de 2007, quando foi fechada.

- Ainda em 2005, foram substituídas as **luminárias do Eixo Rodoviário**. Houve substituição apenas das luminárias, permanecendo os mesmos postes de concreto. O modelo “Onyx 3”, instalado nesse ano, foi fabricado pela empresa Schröder do Brasil Iluminação Ltda (Figuras de 2.186 a 2.188). As luminárias permanecem até os dias atuais e correspondem ao 4º modelo utilizado para iluminação da via.

## 2008

- Um novo modelo de **acesso ao metrô** foi construído na Estação 108 Sul. O projeto, elaborado pelas arquitetas da equipe do metrô Daniela Diniz e Luciana Pessoa, resultam em três pontos de acesso que correspondem, cada um, a um volume construtivo distinto (Figura 2.189). As duas escadas têm seus pontos de acesso à uma distância de 36 metros um do outro, sendo que uma delas é escada rolante. O volume do elevador está posicionado entre as escadas. A inauguração da estação ocorreu em abril de 2008.
- Ainda em 2008, uma nova categoria de mobiliário urbano surge no espaço público de Brasília, denominado **Posto Comunitário de Segurança – PCS** (Figura 2.190). Trata-se de mobiliário classificado no grupo de “serviços”, já que necessita da permanência de um funcionário para atender a comunidade. Cada posto funciona com a presença mínima de dois policiais militares encarregados da segurança da região onde se encontra. A implantação dos PCS’s teve início a partir de maio de 2008, e estão presentes em vários setores da cidade. Podem ser encontrados em dois modelos, um modelo simples, composto de apenas um volume com área útil de 28,00 m<sup>2</sup>, e um modelo com volume duplicado e área de 57,00 m<sup>2</sup>. Foi prevista a construção de 300 unidades de PCS’s, das quais, 250 do modelo mais simples e, 50 do modelo duplicado. É constituído por uma base em concreto armado elevada do piso, sobre a qual se instala uma cabine pré-fabricada, com estrutura em aço revestida em fibra de vidro e painéis divisórios também



Figura 2.185 - ADQ na SQN 311



Figura 2.186 - Luminárias no Eixo Rodoviário



Figura 2.187 - Luminárias no Eixo Rodoviário



Figura 2.188 - Detalhe da Luminária



Figura 2.189 - Acesso à Estação de Metrô 108 Sul



Figura 2.190 - Posto Comunitário de Segurança na SQS 308



Figura 2.191 - Centro de Atendimento ao Turista no Setor Hoteleiro Sul



Figura 2.192 - Centro de Atendimento ao Turista no Setor Hoteleiro Sul

em fibra de vidro. O piso é composto por chapa de alumínio corrugado. Existe também uma torre que contém reservatório d'água e telecâmeras. O projeto foi elaborado pelo arquiteto Sérgio Parada, com a colaboração dos arquitetos Rodrigo Biavati e Rodrigo Marar.

- Um outro elemento, incluído no grupo de mobiliário urbano de "serviços", foi construído em 2008, o **Centro de Atendimento ao Turista – CAT**, projetado no ano anterior pelo arquiteto Michel Silva de Oliveira, servidor público do GDF Figuras 2.191 e 2.192). Apresenta formato definido pela cobertura e estrutura metálica em semi-arco, que combinados com a fachada frontal em vidro transparente, convidam a uma aproximação e acesso, característica bem apropriada a um centro de atendimento turístico. O espaço interno foi programado para abrigar dois funcionários no atendimento ao turista, e um policial. Contem dois ambientes: espaço de atendimento conjugado a uma copa e, sanitário adaptado para pessoas com mobilidade reduzida. As dimensões totais são: 9,44 x 7,40m. Foi programada a construção de quatro unidades desse mobiliário, mas apenas três foram construídas. O CAT que deveria se instalar na Quadra 5 do Setor Hoteleiro Sul não foi construído em decorrência de haver um ponto de taxi muito próximo ao local. As três unidades construídas estão nos seguintes endereços:

- Setor Hoteleiro Sul, Quadra 3, próximo ao bloco "B" – Econotel;
- Setor Hoteleiro Norte, Quadra 2, próximo ao bloco "H" – Metropolitan Flat;
- Setor Hoteleiro Norte, Quadra 5, próximo ao bloco "G" – Hotel Mercure.

## 2009

- O Arquiteto Michel de Oliveira projetou também um modelo de **abrigo em ponto de taxi** para construção em locais específicos da cidade. A cobertura em formato ondulado é uma de suas principais características e proporciona uma área coberta de 69,70 metros quadrados. Esse abrigo apresenta um espaço interno com quatro ambientes: espera; copa; banheiro; sanitário adaptado para usuários com mobilidade reduzida. Fo-

ram construídas quatro unidades, nos seguintes setores: Setor Hoteleiro Sul, Setor Hoteleiro Norte, Setor de Recreação pública Sul e Setor de Recreação Pública Norte. As obras foram iniciadas em 2008 e finalizadas em 2009 (Figura 2.193).

- Ainda no ano de 2009, entraram em funcionamento mais duas estações de metrô na Asa Sul do Plano Piloto. São elas: a Estação 112 Sul, inaugurada no mês de maio e, a Estação 102 Sul, no mês de junho. Nelas foi repetido o mesmo projeto de **acesso ao metrô** utilizado anteriormente na Estação 108 Sul.
- A **Praça da Cidadania**, inaugurada em setembro de 2009, projeto de Luis Antônio Reis, foi resultado de uma parceria entre Governo do Distrito Federal e Ordem dos Advogados do Brasil. O projeto foi proposto pela OAB, com objetivo de qualificar a área pública entre a Quadra 04 e a Quadra 05, do Setor de Autarquias Sul – SAUS, que fica em frente ao edifício do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer. A praça está localizada junto a avenida L 2 sul, uma avenida de grande movimento na cidade, e contém um painel eletrônico com letras luminosas, denominado “Painel da Cidadania”, onde a proposta é apresentar à população o decálogo de compromissos do Presidente da República, feito na ocasião de sua candidatura a presidente, em debate promovido pela OAB com os candidatos (Figuras de 2.194 a 2.200). O funcionamento do painel só poderá ser testado, de fato, a partir das eleições em 2010. O projeto do painel foi doado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, que louvou a iniciativa da OAB, conforme inscrição em placa encontrada no local:

ESPERO QUE ESTA SOLUÇÃO ATENDA A LOUVÁVEL IDÉIA DA OAB PARA O PAINEL DA CIDADANIA. A COMUNICAÇÃO DIRETA COM A POPULAÇÃO É SAUDÁVEL PARA A DEMOCRACIA, E DEMONSTRA QUE A ORDEM ESTARÁ ACOMPANHANDO A ATUAÇÃO DOS NOSSOS GOVERNANTES.

Arquiteto OSCAR NIEMEYER  
27 de abril de 2006.



Figura 2.193 - Abrigo em ponto de Taxi



Figura 2.194 - Praça da Cidadania



Figura 2.195 - Painel da Cidadania



Figura 2.196 - Banco






Figura 2.197 - Gola de Árvore

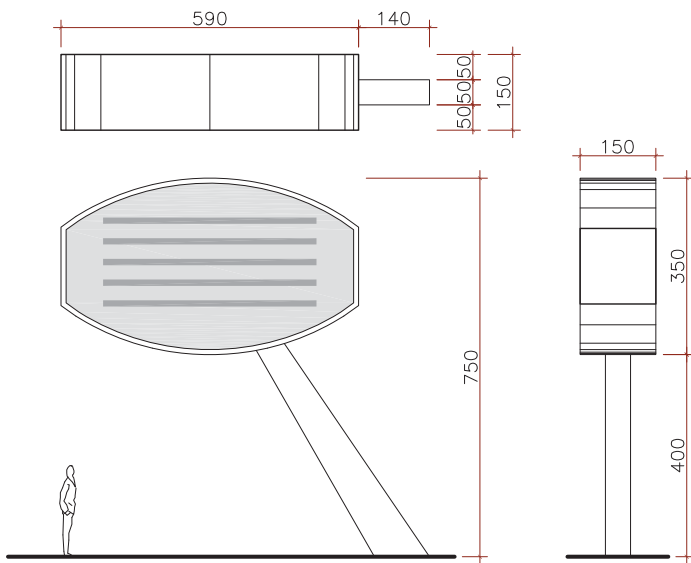




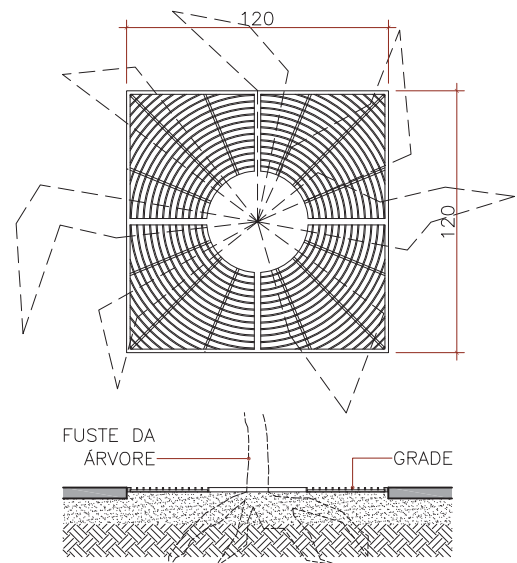
PRAÇA DA CIDADANIA

LEGENDA

- |                                                                                     |                           |                                               |                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
|  | - CALÇADAS                | 1 - PAINEL DA CIDADANIA<br>PAINEL INFORMATIVO | 5 - PISO EM PEDRA PORTUGUESA<br>COM PAGINAÇÃO DE PEDRAS BRANCAS E PRETAS |
|  | - CICLOVIA                | 2 - CANTEIRO                                  | 6 - PONTO DE ÔNIBUS - PROJETO SABINO BARROSO                             |
|  | - FAIXA-PISO<br>PODOTÁTIL | 3 - BANCOS DE MADEIRA E CONCRETO              | 7 - ESPAÇO RESERVADO PARA ORELHÃO (A INSTALAR)                           |
|                                                                                     |                           | 4 - GOLA DE ÁRVORE                            | 8 - ÁREA VERDE ARBORIZADA                                                |



PAINEL DA CIDADANIA - TOTEM INFORMATIVO



GOLA DE ÁRVORE

Figura 2.198 - Praça da Cidadania

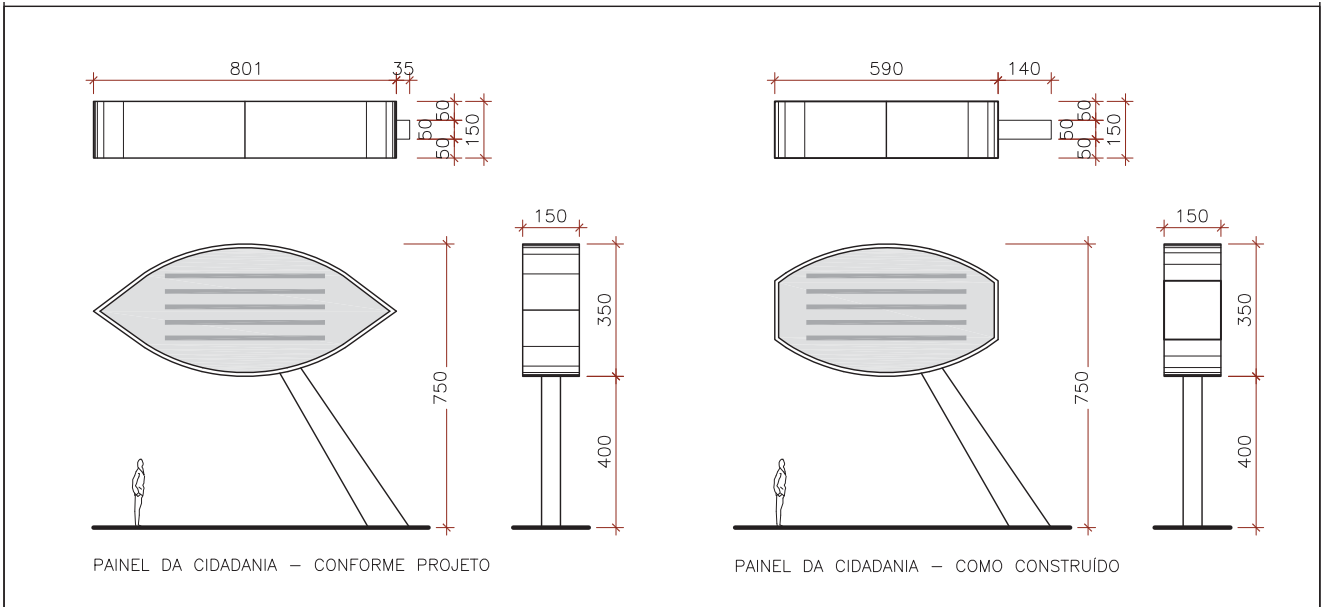


Figura 2.199 - Painel da Cidadania

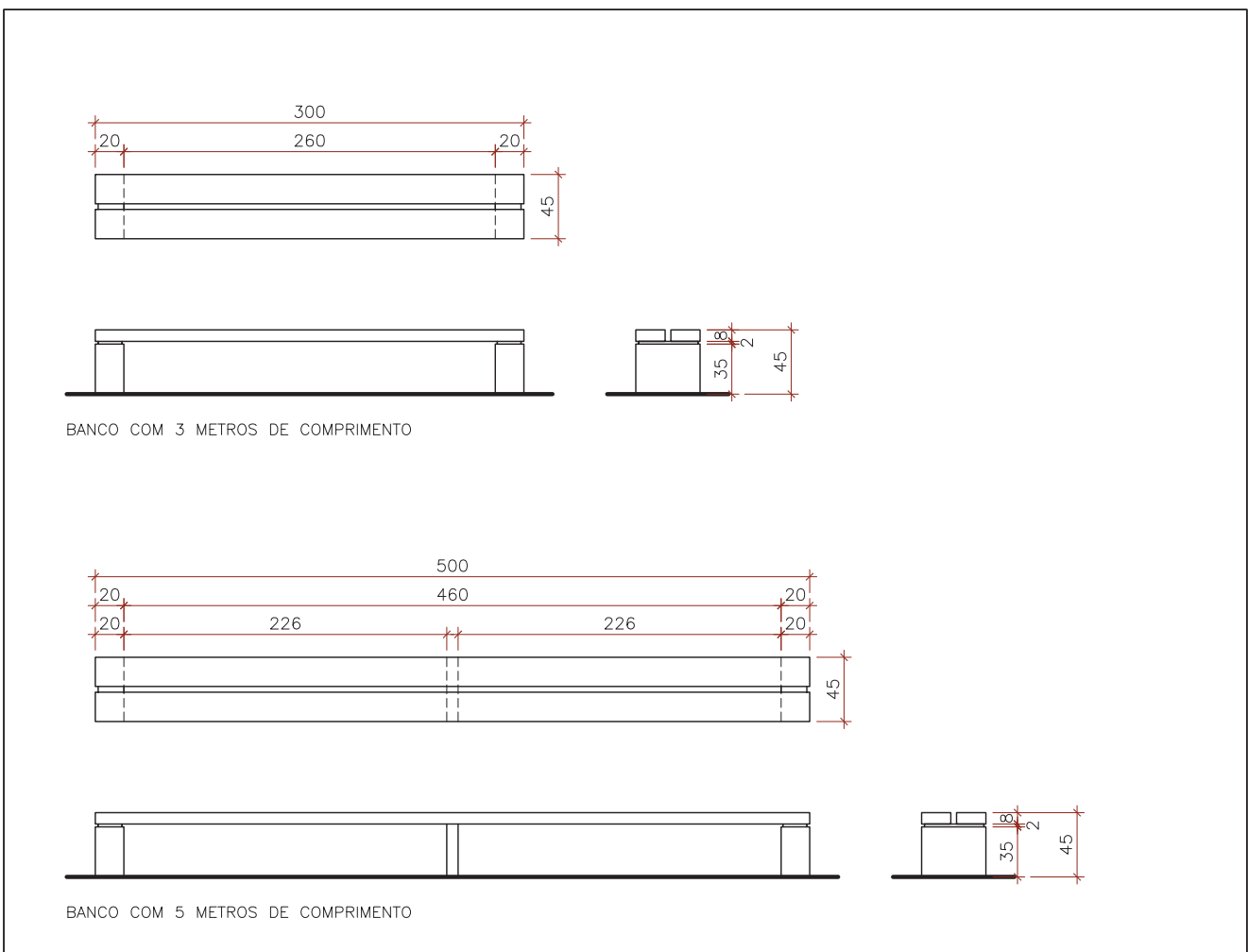


Figura 2.200 - Bancos da Praça da Cidadania



Figura 2.201 - Banca de jornais e revistas no Setor Comercial Norte - Projeto Padrão



Figura 2.202 - Banca de jornais e revistas na entrequadra 705/706 Sul



Figura 2.203 - Banca de jornais e revistas na Praça 21 de Abril - entrequadra 707/708 Sul



Figura 2.204 - Protocolo Expresso do TJDFT

## 2010

- O projeto-padrão para **bancas de jornais e revistas**, aprovado em agosto de 2006, tem sido adotado pela Administração Regional de Brasília desde então. Entretanto, nesse período foi expedida apenas uma concessão, onde foi utilizado o projeto citado. Trata-se da banca, em lote particular, construída no endereço Setor Comercial Norte, quadra 4, lote 6, que apesar da licença para construção ter sido baseada no projeto padrão, esse não foi seguido na íntegra (Figura 2.201). Segundo informações do setor responsável na Administração Regional, novas permissões e concessões foram suspensas pelo Poder Judiciário até que seja regularizada a situação dos atuais permissionários. Exceção é feita no caso dos lotes particulares. Na Região Administrativa de Brasília – RA1, existem atualmente 214 bancas de jornais e revistas, construídas com diversos modelos de projetos. (Figuras 2.202 e 2.203). Algumas dessas bancas estão em lotes particulares e outras em área pública.
- Visando o melhor atendimento aos usuários do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios – TJDFT, foi inaugurado, em abril de 2010, no estacionamento do Ginásio de Esportes Nilson Nelson, localizado no Setor SRPN, quadra 2, uma cabine de **Protocolo Expresso do TJDFT**, onde os usuários, na maioria advogados, podem dar entrada em documentos referentes a processos judiciais (Figura 2.204). O procedimento é rápido e o usuário é atendido de dentro do carro. O Protocolo Expresso tem capacidade de atender dois usuários simultaneamente, em dois guichês separados. A fila de carros normalmente é longa e utiliza parte do estacionamento. Esse mobiliário é composto por quatro pequenos ambientes: dois guichês de atendimento, onde ficam os funcionários e os computadores; um pequeno depósito onde fica o computador utilizado como “servidor”, e um sanitário para uso dos funcionários.
- Ainda em abril de 2010, foi inaugurado um **sanitário público** fabricado pela empresa CEMUSA. Esse primeiro sanitário instalado em Brasília está localizado no Setor Hospitalar Norte em frente ao Hospital Regional da Asa Norte – HRAN. Outros dois sanitários foram instalados posteriormente no Setor Comercial Sul, um deles na Praça do Povo (próximo ao bloco “A” da quadra 3), o

outro na Praça Roberto Marinho (próximo ao bloco “A”, da quadra 5). Esses mobiliários fazem parte do contrato celebrado entre o GDF e a empresa Cemusa do Brasil que inclui instalação de oito sanitários com veiculação de publicidade em todo o DF. (Figuras 2.205 e 2.206).

- Encontra-se em construção, com inauguração prevista para 2010, um novo espaço para instalação das **barracas da feira de artesanato** que ocupam atualmente o pilotis e a área circundante à Torre de TV. Esse espaço urbanizado abrigará 600 estandes de vendas padronizados, construídos em estrutura metálica para a transferência dos feirantes. Está localizado em frente a fachada oeste da Torre onde o nível topográfico é inferior ao do pilotis, o que resultará em um menor impacto na paisagem. A remoção das atuais barracas vai proporcionar uma visão da esplanada da torre, não somente do mirante a 75 metros de altura, mas também a partir do pavimento térreo, o que favorece a maior integração da Torre com a fonte luminosa à sua frente. (Figuras 2.207 e 2.208).

## 2.7 Considerações adicionais

Os elementos de mobiliário urbano, em sua maioria, têm a função de facilitar a vida do cidadão, oferecendo conforto e atendendo necessidades. Entretanto, podem vir a ser substituídos por novos modelos ou simplesmente eliminados, em decorrência da mudança de hábitos e do surgimento de novas necessidades.

Nos cinquenta anos de Brasília, pode-se perceber que alguns elementos de mobiliário foram substituídos, em função da busca de melhor eficiência do elemento, da aplicação de novas tecnologias como é o caso dos postes de iluminação pública e suas luminárias, como também, em função de pressões econômicas. Outros elementos, como os coretos, caíram em desuso. Um exemplo de mobiliário que tende a deixar de existir é a cabine de telefone público, visto que o telefone celular torna-se cada vez mais acessível. Por outro lado, surgem sempre novos elementos para atender necessidades atuais, como as cabines para acesso a internet, já presentes em outros países.



Figura 2.205 - Sanitário Público no Setor Hospitalar Norte



Figura 2.206 - Sanitário Público - interior



Figura 2.207 - Barracas da Feira da Torre de TV



Figura 2.208 - Obras de urbanização do espaço destinado a Feira da Torre de TV

Entre as alterações no mobiliário urbano de Brasília que não foram bem acolhidas pela população, está a substituição de vários abrigos em pontos de ônibus ocorrida em 2002. Os novos modelos, industrializados e com vedações em vidro, são alvos de reclamação dos usuários, devido a pouca proteção que oferecem, tanto com relação à insolação, quanto à chuva.

Alguns elementos de mobiliário urbano podem ser revitalizados e receber inovações tecnológicas. Em Brasília, a Fonte Luminosa da Esplanada da Torre exemplifica bem esse caso. Depois de vários anos sem funcionamento passou por uma revitalização em 2010, incorporando novas tecnologias, e novos recursos, como projeção de imagens sobre sprays de água.

Assim como esse elemento de mobiliário, outros podem vir a ser restaurados e oferecer maior qualidade ao espaço público. A Praça das Fontes, no Parque da Cidade, é um bom exemplo de local que necessita de restauração, e que, uma vez revitalizado, poderá voltar à grandiosidade dos seus primeiros anos.



# 3

## NORMATIZAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO EM BRASÍLIA

Para melhor entender o mobiliário urbano em Brasília, foram pesquisadas as leis, os decretos e as normas que vigoram na área tombada da cidade e o que cada um desses documentos estabelece com relação ao mobiliário urbano. Apresenta-se abaixo um quadro que relaciona tal regulamentação.

**Quadro 3.1** - Relação de legislação de Brasília

Assunto	Legislação e Normas	Dispõe sobre
Código de Edificações	Lei 2.105, de 08/10/1998	Código de Edificações do Distrito Federal
	Decreto 19.915, de 17/12/1998	Regulamenta a Lei 2.105, de 08/10/1998.
	Decreto 25.856, de 18/05/2005	Altera o Decreto 19.915, de 17/12/98
	Lei 3.919, de 19/12/2006	Altera a Lei 2.105, de 08/10/98
Plano Diretor de Publicidade	Lei 3.035, de 18/07/2002	Plano Diretor de Publicidade
	Decreto 28.134, de 12/05/2007	Regulamenta o Plano Diretor de Publicidade.
Ocupação de área pública por quiosque e trailer	Lei 4.257, de 02/12/08	Estabelece critérios de utilização de áreas públicas do Distrito Federal por mobiliários urbanos do tipo quiosque e trailer para o exercício de atividades econômicas.
	Decreto 30.090, de 20/02/09	Regulamenta o capítulo VII da Lei 4.257, de 02/12/08 que trata de cobrança de preço público e de procedimentos administrativos referentes ao licenciamento
	Decreto 30.141, de 06/03/09	Altera a redação do artigo 22 do Decreto 30.090, de 20/02/09.
	Decreto 30.648, de 05/08/09	Altera o anexo I, tabela 1 e 2, do Decreto 30.141, de 06/03/09.
	Portaria 110, de 11/12/09	Aprova o Plano de Ocupação dos Quiosques e Trailers do Setor Comercial Sul da Região Administrativa do Plano Piloto – RA 1.

Assunto	Legislação e Normas	Dispõe sobre
Ocupação de área pública para instalação de bancas de jornais e revistas	Lei 324, de 30/09/92	Institui o serviço de Bancas de Jornais e Revistas.
	Decreto 16.071, de 22/11/94	Regulamenta a Lei 324, de 30/09/92
	Lei 1.397, de 07/03/97	Autoriza o Poder Executivo a promover a alienação de bens imóveis de propriedade do Distrito Federal destinados a bancas de jornais e revistas.
	Decreto 19.883, de 10/12/98	Dispõe sobre normas de comercialização de salgados e sucos naturais em bancas de jornal, nos termos do art. 18, da Lei 324, de 30/09/92.
	Decreto 20.092, de 12/03/99	Autoriza os Administradores Regionais a firmarem os termos de renovação e transferência da Permissão de Uso, com os atuais ocupantes de Bancas de Jornais e Revistas e Áreas Anexas.
	Decreto 21.382, de 02/07/00	Altera os anexos I e II do Decreto 20.092, de 12/03/99.
	Lei 2.777, de 01/10/01	Dispõe sobre as atividades desenvolvidas em bancas de jornais e revistas no âmbito do Distrito Federal.
	Decreto 27.157, de 31/08/06	Aprova o projeto consubstanciado nos seguintes documentos: Normas de Edificação, Uso e Gabarito - <b>NGB 59/2003</b> que estabelece normas para bancas de jornais e revistas, abrangendo tanto as bancas implantadas em unidades imobiliárias –lotes-, como aquelas situadas em área pública; Memorial Descritivo – <b>MDE 59/2003</b> que estabelece projetos-padrão de arquitetura para bancas de jornais e revistas situadas dentro da poligonal de preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília; Projeto de Paisagismo - <b>PSG 59/2003</b> , que apresenta as pranchas com desenhos do projeto-padrão.
Lei 4.384, de 29/07/09	Prorroga as concessões e permissões previstas na Lei 324, de 30/09/92.	
Elaboração de Projeto de Mobiliário Urbano	Decreto 22.939, de 08/05/02	Delega competência às Administrações Regionais para elaboração e aprovação de projetos de urbanismo, na forma que especifica.



## 3.1 Código de Edificações do Distrito Federal- COE-DF

Conforme o artigo 30 da Lei nº 3.919/2006, a expressão “pessoas com dificuldade de locomoção” foi substituída por “pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida”.

O Código de Edificações do Distrito Federal- COE-DF, tem como função disciplinar “... toda e qualquer obra de construção, modificação ou demolição de edificações na área do Distrito federal, bem como o licenciamento das obras de engenharia e arquitetura.” (DF, Lei 2.105/1998, Art. 1º). O artigo 133 determina que o mobiliário urbano implantado em área pública deverá ser “acessível, inclusive a pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida” (DF, Lei 2.105/1998, Art. 133).

Por sua vez, o Decreto 19.915, de 17/12/1998, que regulamenta a Lei 2.105/98, em seu artigo 140 determina que a instalação de mobiliário urbano em calçadas atenderá ao seguinte:

- I – manterá uma faixa livre mínima de calçada de um metro e vinte centímetros de largura;
- II – distará, no mínimo, três metros dos pontos de curva, quando em esquinas;
- III – estará acessível a uma altura variável entre oitenta centímetros e um metro e vinte centímetros quando sua utilização implicar em manuseio. (DF, Decreto 19.915/1998, art.140).

No parágrafo terceiro do mesmo artigo, estabelece que as cabines deverão possuir dimensão mínima de um metro, e portas com largura mínima de oitenta centímetros, com abertura para fora.

O COE-DF não considera as guaritas como mobiliários urbanos e sim como obras complementares das edificações (artigos 150,151 e 152), e permite que as mesmas sejam construídas nas faixas de afastamentos mínimos obrigatórios dos lotes, desde que observadas a legislação de uso e ocupação do solo.

## 3.2 Plano Diretor de Publicidade

O Plano Diretor de Publicidade é o instrumento que orienta a instalação de meios de propaganda nas Regiões Administrativas incluídas na poligonal de tombamento e também as regiões do Lago Sul e Lago Norte. Este Plano Diretor é re-

gido pela Lei 3.035, de 18/07/2002, regulamentada através do Decreto 28.134, de 02/12/2008.

O Plano Diretor trata da publicidade veiculada de várias formas, tais como: elementos instalados em áreas públicas, em lotes ou projeções edificadas, em canteiros de obras, em estandes de vendas, em lotes ou projeções não edificadas, em postos de abastecimento de combustíveis, e em mobiliário urbano. Tem como objetivos:

- I – manter a estética da paisagem urbana por meio do ordenamento da publicidade;
- II - ordenar os meios de propaganda no espaço urbano de forma que não comprometam as quatro escalas objeto de tombamento de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade;
- III - estabelecer parâmetros para instalação de meios de propaganda objetivando evitar os abusos e sobreposição dos mesmos;
- IV – normatizar a utilização de meios de publicidade em área pública de forma a evitar prejuízos quanto à circulação de veículos e pedestres.
- V – preservar a visibilidade do horizonte, característica fundamental na concepção da cidade. (DF, Lei 3.035/02, art. 4º).

O artigo 5º da mesma Lei estabelece alguns conceitos que importa ressaltar, pois são alvos da presente pesquisa:

- II – área pública: área destinada a sistemas de circulação de veículos e pedestres e aos espaços livres de uso público, incluindo as faixas de domínio de rodovias e ferrovias;
- V – campanha de interesse público: publicidade ou propaganda realizada pelo Poder Público ou em parceria com este, de caráter educativo, informativo ou de orientação social.
- XXI - mobiliário urbano: todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, implantados mediante outorga do Poder Público, em espaços públicos;
- XXXIV - Zona Cívico-Administrativa de Brasília: conjunto de setores, parques, praças, jardins e edifícios, ao qual foi atribuído um caráter monumental, em sua solução arquitetônica e urbanística, por se destinar aos principais órgãos dos Governos Federal e Local e ao desenvolvimento de atividades cívicas e culturais; na qual estão compreendidos as seguintes áreas e setores:
  - a) Esplanada dos Ministérios (EMI);
  - b) Eixo Monumental (EMO);
  - c) Eixo Rodoviário Sul (ERS);

- d) Eixo Rodoviário Norte (ERN);
- e) Esplanada da Torre (ETO);
- f) Plataforma Rodoviária (PFR);
- g) Praça Municipal (PMU);
- h) Praça dos Três Poderes (PTP);
- i) Setor Cultural Norte (SCTN);
- j) Setor Cultural Sul (SCTS);
- k) Setor de Divulgação Cultural (SDC);
- l) Setor do Palácio Presidencial (SPP). (DF, Lei 3.035/02, art. 5°).

Apresenta-se a seguir, alguns aspectos do Plano Diretor de Publicidade referentes à vinculação de publicidade no mobiliário urbano.

O Plano Diretor estabelece que os meios de propagandas fixados no solo poderão ser classificados, quanto a sua dimensão, como de pequeno porte, de médio porte, de grande porte e especiais.

**Tabela 3.1** - Classificação dos meios de propaganda quanto a dimensão

Dimensão	Área Total de Exposição	Altura Máxima
Pequeno porte	até 6 m <sup>2</sup>	4 m
Médio porte	entre 6 m <sup>2</sup> e 20 m <sup>2</sup>	6 m
Grande porte	entre 20 m <sup>2</sup> e 35 m <sup>2</sup>	10 m
Especial	entre 35 m <sup>2</sup> e 70 m <sup>2</sup>	12 m
OBS.: Para aqueles de dimensões especiais a área máxima de exposição em cada face é de 35 m <sup>2</sup>		

Esses elementos publicitários deverão respeitar a distância mínima de 0,50m de vias urbanas; 6,00m de rodovias; 1,10m de estacionamentos; 3,00m de residências. Deverão ter profundidade máxima de 1,00m; e deverão manter uma distância de 100m entre si.

O Plano Diretor considera a possibilidade de instalação de meios de propaganda, em caráter excepcional, em espa-

ços destinado a circulação de pedestres e estacionamento público.

Quando instalados na circulação de pedestres, deverá ser respeitada a circulação mínima livre de 1,10m de raio em relação à haste de sustentação e altura livre mínima de 2,50m em relação ao piso. Quando em estacionamento público, deverá ter altura mínima livre de 4,00m em relação ao piso.

As faixas, quando permitidas em área pública, devem ser de pequeno porte, em grupos de no máximo cinco faixas a cada 300 metros, devendo apresentar hastes próprias de sustentação.

Quanto aos meios de propaganda em área pública, estes poderão ser instalados:

- a. Em faixas de domínio das rodovias do Sistema Rodoviário do Distrito Federal, conforme plano de ocupação elaborado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, desde que obedecido o espaçamento mínimo entre eles de 250 metros, na mesma margem da rodovia.
- b. Em áreas ambientais protegidas, como parques, jardim zoológico e outras, de acordo com planejamento, do Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal; e deverão ser aprovados pelos órgãos e entidades de planejamento urbano e de proteção do patrimônio cultural local e federal.
- c. Na Região Administrativa do Plano Piloto, nos seguintes locais: no CLN - Comércio Local Norte, do SHCN - Setor de Habitações Coletivas Norte, apenas um elemento por bloco, de porte médio, com identificação coletiva dos estabelecimentos instalados na edificação; e nos lotes comerciais do SIG - Setor de Indústrias Gráficas, apenas um elemento por bloco, de médio porte, contendo indicação coletiva dos estabelecimentos instalados na edificação.
- d. Nos lotes comerciais do SHCAO - Setor de Habitação Coletiva Área Octogonal, apenas um elemento por bloco de porte médio, contendo

- identificação coletiva dos estabelecimentos instalados na edificação.
- e. No CLSW – Comércio Local Sudoeste do SHCSW - Setor de Habitações Coletivas Sudoeste, apenas um elemento por bloco, de médio porte, contendo indicação coletiva dos estabelecimentos instalados na edificação.
  - f. No comércio local da QRSW - Quadras Residenciais Sudoeste do SHCSW- Setor de Habitações Coletivas Sudoeste, apenas um elemento por bloco, de pequeno porte, contendo indicação coletiva dos estabelecimentos instalados na edificação.
  - g. Na Região do Cruzeiro - No comércio local do SRES - Setor Residencial Econômico Sul – Cruzeiro Center, apenas um elemento por lote, de médio porte, contendo indicação coletiva dos estabelecimentos instalados na edificação.
  - h. Nos lotes de uso coletivo e comercial, situados entre a Via RE 1 – Residencial Econômica Um, e EPIA – Estrada Parque Indústria e Abastecimento, do SRES – Setor Residencial Econômico Sul, apenas um elemento de grande porte por lote, a cada 250 metros ao longo da marginal da EPIA, podendo conter propagandas do tipo: identificação individual do edifício dos órgãos ou entidades; identificação individual do estabelecimento, com ou sem patrocinador; indicação coletiva dos estabelecimentos instalados na edificação; divulgação de produtos, marcas, serviços, promoções e eventos.
  - i. Comércio locais voltados para Via HCE-RE - Habitacional Coletiva Econômica - Residencial Econômica e para a Via HCE-2 - Habitacional Coletiva Econômica Dois, do SHCES – Setor de Habitação Coletiva Econômica Sul, na quantidade de um elemento por lote, e médio porte, contendo identificação individual do estabelecimento, com ou sem patrocinador.
  - j. No Terminal Rodoviário do Cruzeiro, apenas um elemento, de médio porte, contendo identificação individual do edifício, ou identificação

coletiva dos estabelecimentos instalados na edificação.

Este Plano Diretor de Publicidade concede à Universidade de Brasília liberdade para tratar da publicidade segundo definições do seu Plano Diretor do Campus Universitário. Não obstante, a instalação de meios publicitários na área do Campus deverá ser aprovada por órgãos de planejamento urbano e de proteção ao patrimônio cultural.

A publicidade de divulgação de eventos abertos à população será permitida em área pública, em caráter excepcional, desde que esteja restrita ao local de sua realização e pelo período máximo de dez dias antes do início e dois dias úteis após o término do evento. Em alguns setores, a publicidade temporária de eventos deverá receber anuência dos órgãos de planejamento urbano e de órgãos proteção ao patrimônio cultural, tanto local, quanto federal. Estes setores são: Zona Cívico-Administrativa de Brasília, Setor de Recreação Pública Norte – SRPN, Setor de Recreação Pública Sul – SRPS, Setor de Diversões Sul e Setor de Diversões Norte. No Setor Militar Urbano só poderá ser fixado meio de propaganda em área pública no caso de eventos devidamente autorizados pelo poder público.

Quanto à veiculação de propaganda em mobiliários urbanos, a Lei e o Decreto estabelecem que, desde que o agente publicitário construa, recupere e conserve tais mobiliários ou os espaços contíguos, poderá veicular propaganda dos seguintes tipos:

- I – identificação do órgão ou entidade vinculado à utilidade pública do mobiliário urbano;
- II - identificação de estabelecimentos no próprio local da atividade, com ou sem patrocinador;
- III – divulgação de produtos, marcas e serviços. (DF, Decreto 28.134/07, art. 27).

Neste caso é necessária a apreciação da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – Seduma e, em caso de manifestação favorável, o processo será encaminhado para apreciação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan. Apenas após a anuência da Seduma e do Iphan, poderá ser realizada a licitação pública, conforme Lei Federal 8666/93 (licitações e contratos) e posterior concessão de exploração publicitária em mobiliário urbano.

A legislação estabelece ainda que “não será permitida a instalação de mobiliário urbano em locais onde sua utilização tenha o intuito exclusivamente de veiculação da propaganda.” (DF, Lei 3.035/02, artigo 47, § 1º).

A veiculação de propaganda em mobiliário urbano deverá seguir os seguintes parâmetros:

- a. Nos abrigos em pontos de ônibus e guaritas, a publicidade poderá ocupar uma área correspondente a 40% da área total de todos os elementos de vedação;
- b. Nos abrigos em pontos de taxi, e bancas de jornal e revistas, a publicidade poderá ser veiculada no percentual de exposição de até 25% da fachada onde estiver localizada.
- c. Nas lixeiras, bancos, jardineiras, gradil de proteção de árvore, a publicidade poderá ocupar a área máxima de 50% da superfície onde se localizará a propaganda;
- d. Nas cabines telefônicas a publicidade poderá ocupar a área máxima de 80% da superfície onde se localizará a propaganda;
- e. Nos toldos a publicidade poderá ocupar a área máxima de 80% da superfície do toldo.
- f. Nos equipamentos esportivos poderá utilizar meio metro quadrado de área.

Observou-se que acerca da veiculação de propaganda em mobiliário urbano, a legislação não considera como mobiliário urbano os elementos cuja função é a de veicular a publicidade, como os out-doors, os tótems, os painéis publicitários, entre outros.

A legislação específica também locais onde a publicidade é proibida em área pública, mas optou-se aqui por relacionar apenas as situações em que existe a possibilidade de veiculação de publicidade e os parâmetros estabelecidos pela legislação.

## 3.3 Legislação referente a quiosque e trailer

Quanto ao mobiliário urbano do tipo quiosque e trailer a **Lei nº 4.257, de 02 de dezembro de 2008** estabelece normas de utilização de áreas públicas para exercício de atividades econômicas por esse tipo de mobiliário.

O artigo segundo apresenta algumas definições para efeito da Lei:

I - área de consumo: área do quiosque e trailer adjacente ao balcão de atendimento, composta por banquetas, mesas, cadeiras, destinada ao atendimento da clientela;

II - Conjunto Urbanístico de Brasília: área abrangida pelo tombamento, definida no art. 1º, § 2º, da Portaria nº 314 do Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural - IBPC, atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, de 8 de outubro de 1992;

III - mobiliário urbano: objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem, complementares às funções urbanas, cujas dimensões e materiais são compatíveis com a possibilidade de remoção, implantados em espaços públicos, podendo ser fixo ou móvel;

IV - Plano de Ocupação: documento resultante do procedimento que definirá os espaços destinados à instalação dos mobiliários urbanos do tipo quiosque e trailer;

V - quiosque: pequena construção edificada em área pública, destinada ao exercício de atividade econômica;

VI - trailer: bem móvel acoplado a um veículo automotor, ou o próprio veículo adaptado destinado à comercialização de produtos e à prestação de serviços. (DF, Decreto 4.257/2008, art. 2).

Os quiosques devem seguir o projeto-padrão elaborado pelo Poder Público, com uma área máxima de projeção da cobertura, incluindo área de consumo, de quinze metros quadrados na Região Administrativa do Plano Piloto – RA 1, e sessenta metros quadrados nas demais Regiões Administrativas; altura máxima de três metros e oitenta centímetros incluindo a cobertura e a caixa d'água não aparente. “O projeto-padrão dos quiosques localizados no Conjunto Urbanístico de Brasília deve ser submetido à anuência do órgão local de preservação do patrimônio cultural.” (DF, Decreto 4.257/2008, art. 3, § 2).

Um trailer pode ocupar no máximo dez metros quadrados de área pública, incluindo a área de consumo, que pode



estar coberta com um toldo recolhível com altura máxima de 2,50 metros.

A instalação de quiosques e trailers deverá constar no Plano de Ocupação, ou em projeto urbanístico aprovado e registrado no cartório de registro de imóveis. Os documentos citados acima devem ser aprovados pelos órgãos de ou entidades de planejamento urbano, sendo que, quando se tratar de instalação na área tombada, deverão ter a anuência do órgão ou entidade local de preservação do patrimônio cultural.

O Plano de Ocupação define os espaços públicos onde serão instalados os quiosques e trailers e estabelece a atividade econômica a ser desenvolvida (comércio ou prestação de serviços), que deverá ser preferencialmente diferente daquela estabelecida para o local. A implantação destes deve considerar, entre outras, as seguintes condições:

- observar o cone de visibilidade das interseções viárias;
- respeitar a legislação vigente quanto às condições de acessibilidade;
- prever uma faixa de circulação livre de barreiras arquitetônicas de no mínimo dois metros de largura em torno dos quiosques e trailers.
- quando na faixa de domínio das rodovias, os trailers deverão manter um afastamento de no mínimo dez metros do acostamentos;
- não poderão comprometer o fluxo de segurança de pedestres e veículos, obstruir estacionamento público, nem prejudicar a paisagem urbana.

O Termo de Permissão de Uso, instrumento utilizado para permitir a ocupação de área pública por quiosques e trailers, terá o prazo máximo de validade de dez anos e será emitido após licitação pública, onde serão destinados dois por cento dos espaços para pessoas com deficiências e dois por cento para idosos.

Constitui obrigações do permissionário, entre outras, “manter conservada e limpa a área permitida e a área limite adjacente de até dez metros” e obedecer às exigências de padronização impostas pelo concedente.

A Lei estabelece ainda que: “As áreas destinadas a quiosques e trailers podem ser redefinidas, a qualquer tempo, por determinação do Poder Público, em atendimento ao interesse público ou coletivo, ou ainda quando da alteração ou elaboração de projeto urbanístico ou paisagístico para o local.” (DF, Decreto 4.257/2008, art. 32).

A **Portaria 110, de 11 de dezembro de 2009** trata do Plano de Ocupação dos quiosques e trailers do Setor Comercial Sul da Região Administrativa de Brasília – RA I. Esse plano de ocupação inicia com uma exposição dos fatos que antecederam a aprovação da Lei 4.257, de 2 de dezembro de 2008, lei esta que, entre outras coisas, estabelece a necessidade de elaboração de plano de ocupação e de um projeto-padrão para os quiosques. Relata este documento que a ocupação de área pública por quiosques e trailers era regulamentada pela Lei nº 901, de 21 de agosto de 1995, com algumas alterações em anos posteriores. Em março de 2006 o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios - TJDFT declarou a citada Lei inconstitucional, após julgamento de ADIN (Ação Direta de Inconstitucionalidade) requerida pelo Ministério Público do Distrito Federal e Territórios - MPDFT. A partir de então as ações do Governo e do órgão fiscalizador ficaram prejudicadas em decorrência da falta de instrumento legal. Como consequência houve um aumento da ocupação informal das áreas públicas. Buscando solucionar esse problema, foi aprovada a Lei 4.257/08, supracitada.

O plano de ocupação de que trata essa Portaria, definiu os espaços públicos no Setor Comercial Sul onde deverão ser instalados os quiosques, e estabeleceu as atividades econômicas permitidas: a instalação de treze quiosques, sendo onze deles com atividades de sorveteria e lanchonete, sem manufatura no local, e os outros dois para comércio varejista de frutas. A implantação de cada quiosque foi apresentada em plantas de implantação individuais, portanto, um total de treze plantas. Além dos projetos de implantação, foram elaborados e detalhados os projetos para o quiosque padrão, com 15m<sup>2</sup> de área. Foram ainda definidos padrões para o uso de elementos de comunicação visual.

O projeto padrão para os quiosques apresentado no Plano de Ocupação, foi fielmente digitalizado, e apresenta-se a seguir (Figuras 3.1; 3.2 e 3.3).

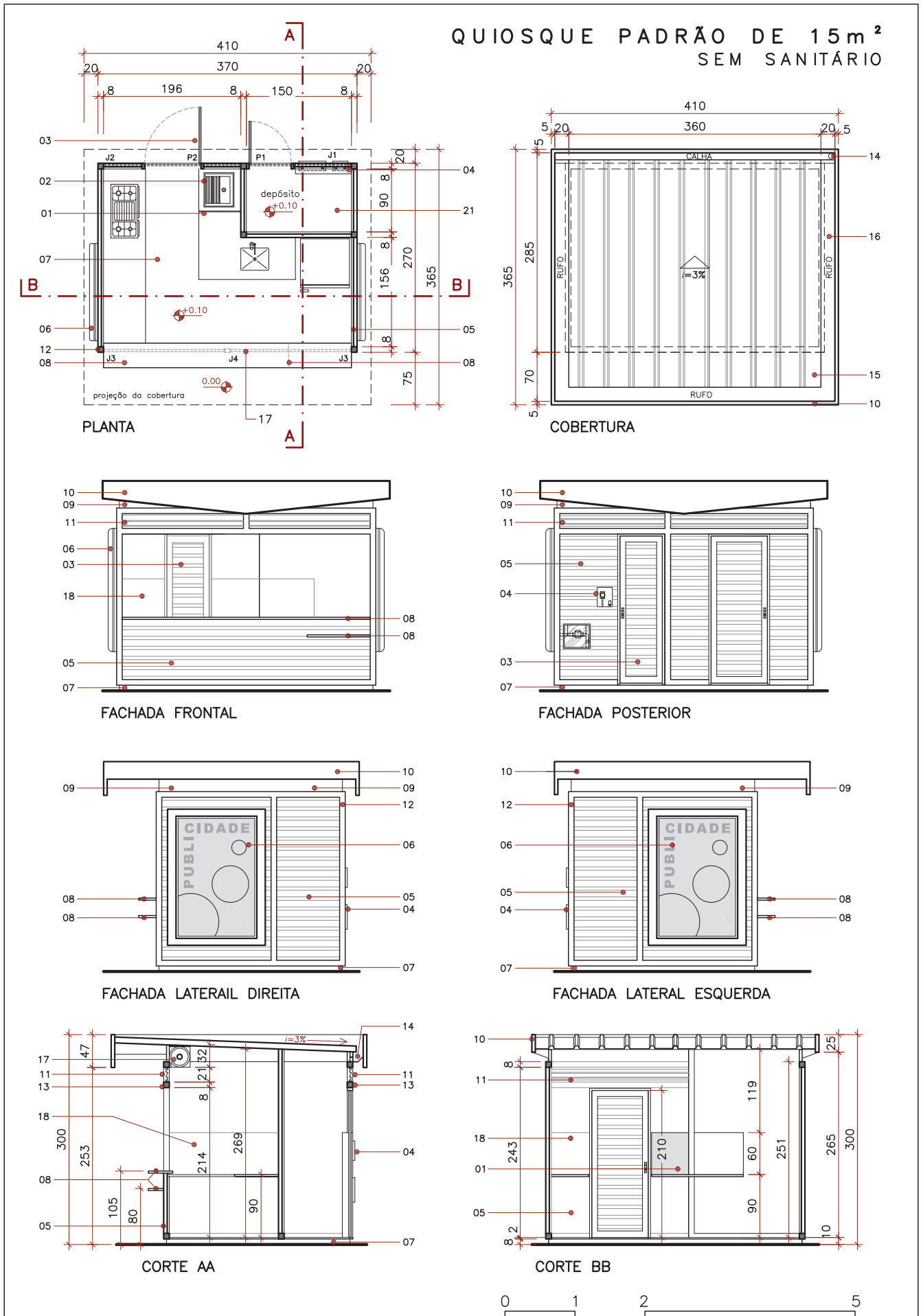


Figura 3.1 - Projeto - padrão de quiosque de 15 m<sup>2</sup> sem sanitário

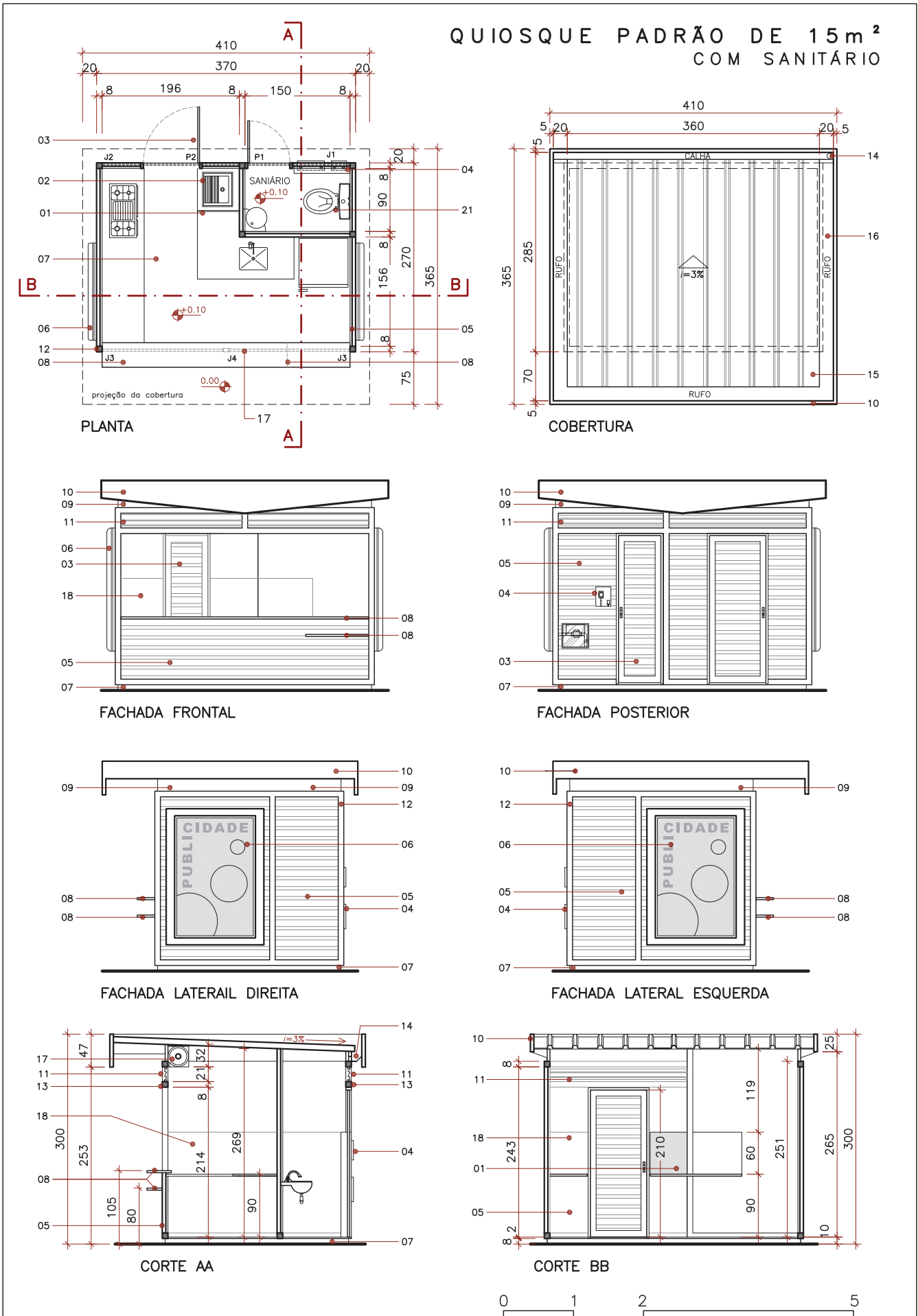


Figura 3.2 - Projeto - padrão de quiosque de 15 m<sup>2</sup> com sanitário

## QUIOSQUE PADRÃO DE 15 m<sup>2</sup> ESPECIFICAÇÕES

### Quadro de Aberturas

J1- 150x21cm - Veneziana - Fixo  
 J2 - 196x21cm - Veneziana - Fixo  
 J3 - 173x21cm - Veneziana - Fixo  
 J4 - 345x119cm - Janela de enrolar

P1- 60x210cm - Porta (ver esp. de materiais-nº03)  
 P2- 80x210cm - Porta (ver esp. de materiais-nº03)

#### Nota:

O lay-out da disposição interna é apresentado como sugestão, podendo ser adequado de acordo com as necessidades das atividades.

### LEGENDA

#### Especificação de Materiais

- 01 Divisória em vidro temperado 10mm, 60x60cm.
- 02 Bancada de granito cinza andorinha com cuba e/ou tanque de aço inox. Torneiras tipo mono comando e jato de água aerado.
- 03 Porta em esquadria de tubo de aço carbono 80x40mm (chapa #16) com fechamento em painel termo-acústico e trancas duplas tipo tetra-chave com puxadores de alumínio.
- 04 Módulo padrão CEB/CAESB
- 05 Painel termo-acústico composto por duas camadas de aço, ambas as faces planas com acabamento em pintura eletrostática na cor alumínio, com núcleo de poliuretano (espessura-56mm). Pintado externamente com verniz incolor anti-pichação.
- 06 Módulo de publicidade - estrutura de tubos em aço carbono 40x40mm (chapa #16) e esquadria de alumínio com revestimento de aço inox escovado fino e vidro temperado 8,0mm. Com sistema elétrico para jogo de 4,0 lâmpadas de 1,20m - 40W. Dimensões 1350x1900.
- 07 Piso elevado
  - cinta de sustentação e nivelamento: tubos quadrados de 100mm em aço carbono (chapa #14) estruturados através de solda elétrica com acabamento em pintura eletrostática na cor preta. Elevado com grade em tubo de aço carbono, 40x40mm (chapa#16);
  - malha de sustentação: tubos quadrados 40mm em aço carbono (chapa #16) estruturado através de solda elétrica, em conformação de grade apoiada sobre a cinta de sustentação. Nas interseções das grades são fixadas sapatas niveladoras construídas com tubos quadrados de 80mm (chapa #16) com niveladores rosqueáveis. Acabamento com pintura aticorrosiva;
  - revestimento: base composta por placas de compensado naval de madeira de reflorestamento de 15mm fixadas com parafusos autobrocantes. Sobre a base de compensado serão aplicadas cerâmicas PEI-5, aplicadas com argamassa e rejuntamento épxoi;
  - cinta de sustentação de paredes: tubos quadrados 80mm em aço carbono (chapa #14) estruturado através de solda elétrica com acabamento em pintura eletrostática na cor alumínio. Nesta instalam-se "luvas" de encaixes para colunas e perfis "U" para fixação dos painéis termo acústicos.
- 08 Balcão de atendimento em estrutura metálica com preenchimento em MDF com 50mm de espessura revestida em aço escovado fino (chapa #24) instalado em duas alturas: com 105cm do piso e com 80cm do piso (para atendimento a cadeirantes).
- 09 Vidro temperado 8,0mm com película de insulfilm fumê 50% de acordo com as dimensões e recortes de cada face da estrutura.
- 10 Testeira em chapa de aço carbono dobrada (chapa #16) com pintura eletrostática.  
 CÓDIGO CROMÁTICO: as testeiras obedecerão ao seguinte padrão de cor:
  - quisque de alimentação amarelo - Interpon 700-EE012 (ou similar)
  - quiosque outros servilos verde - Interpon 700-EK002 (ou similar)
- 11 Veneziana em chapa de aço carbono dobrada (chapa #22), com pintura eletrostática na cor alumínio.
- 12 Colunas:
  - De sustentação: colunas de aço carbono 80x80mm (chapa#16), com pintura eletrostática na cor alumínio, recebe em suas faces laterais perfis "U" de 5,5cm fixado com solta elétrica ao longo de todo o seu comprimento;
  - para portais: tubos retangulares de 40x80mm em aço carbono (chapa#16) recebem suas faces oposta ao portam um perfil "U" de 5,5cm fixado com solda elétrica ao longo de todo o comprimento para encaixe das placas termo acústicas. Acabamento em pintura eletrostática na cor alumínio.
- 13 Vigas:
  - Vigas inferiores para sustentação da veneziana: tubos quadrados de 80mm em aço carbono (chapa #16), com pintura eletrostática na cor alumínio, fixada através de solta elétrica;
  - Vigas superiores de fechamento de paredes e sustentação da estrutura do telhado: tubos quadrados de 80mm em aço carbono (chapa#16) com pintura eletrostática na cor alumínio, fixada através de solda elétrica, recebendo em sua face inferior perfil "U" para fechamento de encaixe de paredes.
- 14 Calha de aço carbono (chapa#18) com pintura eletrostática.
- 15 Telhas termo acústicas compostas por duas camadas de aço, sendo uma face trapezoidal e outra plana (face interna), com acabamento em pintura eletrostática na cor branca com núcleo de poliuretano.
- 16 Rufo de aço carbono (chapa#18) com pintura eletrostática.
- 17 Porta de aço carbono de enrolar (chapa#18) com pintura eletrostática com fechaduras de miolo tetra-chave 4 segredos, internas com travamento lateral na coluna de aço.
- 18 Faixa de chapa de aço inox escovado fino (chapa#22) sobre as paredes laváveis (cubas e fogão) a uma altura de 60cm da bancada.
- 19 Estrutura do telhado:
  - angulação do telhado: estrutura espacial construída com tubo quadrado de 40mm, aço carbono (chapa#18), estruturado com solda elétrica com acabamento em pintura eletrostática;
  - sustentação sa cobertura: peça em tubo quadrado de 40mm em aço carbono (chapa#18), estruturado em solda elétrica e recebendo revestimento em pintura eletrostática na cor alumínio.
- 20 Janela de vidro temperado 10mm, de correr.

Figura 3.3 - Especificações dos projetos

## 3.4 Legislação para Instalação de Bancas de Jornais e Revistas

A **Lei 324, de 30 de setembro de 1992**, em seu artigo primeiro, determina que a exploração de Banca de Jornais e Revistas e áreas anexas será feita “[...] com outorga de Permissão ou Concessão, sempre através de concorrência pública, observadas as norma desta Lei e mediante assinatura de Termo de Permissão ou Concessão de Uso, com prazo de 10 (dez) anos”. (DF, Lei 324/1992, art.1).

A Lei distingue dois tipos de bancas: banca definitiva - aquela de propriedade do Distrito Federal; banca provisória - aquela instalada em terreno de propriedade do Distrito Federal que seja destinado à construção de bancas definitivas.

A elaboração dos projetos de arquitetura e engenharia é de responsabilidade do Poder Público, bem como os estudos de locação da banca definitiva. As bancas definitivas serão incorporadas ao patrimônio do Distrito Federal, “[...] não cabendo ao permissionário ou concessionário qualquer indenização pelos gastos efetuados com a construção [...]”. (DF, Lei 324/1992, art. 2, § 3).

O ocupante de banca de jornais e revistas pagará um taxa de ocupação mensal, que no caso de banca provisória será reduzida em 50% da prevista para bancas definitivas. As bancas provisórias deverão ser transformadas em definitivas no prazo máximo de 48 meses.

A lei determina que a alteração do projeto arquitetônico original da banca sem, autorização do Poder Executivo é infração, bem como o mau uso, incluindo a falta de manutenção das condições de higiene básicas.

A Lei autoriza ao permissionário prestar serviços adicionais - reprodução xerográfica, venda de cigarros, refrigerantes, salgados, sucos naturais, sorvetes, balas, bombons, artigos de papelaria de pequeno porte, pequenos brinquedos e presentes, artesanato, brindes -, desde que o espaço utilizado para prestação desses serviços não ultrapasse 1/3 (um terço) da área total da banca. As bancas de jornais e revistas poderão ocupar área máxima de 30,00 m<sup>2</sup>, inclusa a área anexa.

A **Lei 1397, de 07 de março de 1997** autoriza o poder executivo a promover a “[...] alienação das áreas de propriedade do Distrito Federal destinadas a bancas de jornais e revistas aos seus concessionários ou permissionários”. (DF, Lei 1397/1997, art. 1º). Caso o permissionário ou concessionário não demonstre interesse em adquiri-lo, o imóvel permanecerá regido pela Lei no 324, de 1992, supracitada. Os imóveis alienados deverão permanecer obrigatoriamente com a mesma atividade principal de banca de jornal e revistas.

A **Lei 2.777, de 01 de outubro de 2001**, em seu artigo primeiro, estabelece:

Ficam os permissionários das bancas de jornais e revistas no âmbito do Distrito Federal autorizados a desenvolver em seus estabelecimentos as atividades de venda e locação de fitas de vídeo e DVD, serviços de reprografia, comércio de bebidas alcoólicas não destiladas, recebimento e autenticação de contas e títulos, inclusive com a instalação de máquinas apropriadas para essa finalidade, produtos fonográficos e cartão telefônico; sem prejuízo das demais atividades previstas na Lei nº 324, 30 de setembro de 1992. (DF, Lei 2.777/2001, art.1).

No artigo segundo, esta mesma Lei autoriza aos permissionários o aumento da área de construção das bancas para até quarenta metros quadrados, ou seja, dez metros a mais de área construída inicialmente.

O **Decreto 27.157, de 31 de agosto de 2006** aprovou as Normas de Edificação, Uso e Gabarito – NGB 59/2003; o Memorial Descritivo – MDE 59/2003; e o Projeto de Paisagismo – PSG 59/2003. Estes três documentos tratam do estabelecimento de normas e projetos-padrão de arquitetura para bancas de jornais e revistas situadas dentro da poligonal de preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília. Além da definição do projeto-padrão, os três documentos alteram todos os critérios anteriormente estabelecidos pelos instrumentos legais relativos ao uso e atividades permitidas para bancas de jornais e revistas.

A **NGB 59/2003** estabelece normas para as bancas construídas em lotes, e em áreas públicas. As bancas são classificadas em Tipo “A” e Tipo “B”. As do tipo “A” localizam-se em qualquer uma das Regiões Administrativas da área tombada. As do tipo “B” são as bancas situadas, exclusivamente, no Comércio Residencial Sul – CRS (Avenida W3 Sul), na Região Administrativa de Brasília – RA I.

- a) venda de similares de jornais e revistas
- b) venda de refrigerantes, sucos e sorvetes industrializados, balas, bombons, doces e salgados;
- c) venda de cigarros, filmes fotográficos e fitas magnéticas;
- d) venda de selos postais e fichas para telefones;
- e) venda de bilhetes/apostas, tipo Loteria Federal e prognósticos ou equivalente, inclusive com a instalação de máquinas apropriadas;
- f) recebimento e autenticação de contas e títulos, inclusive com a instalação de máquinas apropriadas;
- g) reprodução xerográfica; inclusive com a instalação de equipamentos próprios. (NGB 59/2003, p. 1-2)

As atividades optativas relacionadas acima podem ocupar o espaço de, no máximo, 1/3 da área da banca e sem acesso independente. As atividades constantes das letras “e” e “f”, não são permitidas em bancas localizadas nas superquadras.

As bancas tipo “B” são compostas por duas áreas distintas: área para banca de revistas e área para prestação de serviços com acesso independente. Na área destinada à banca de revistas são permitidas todas as atividades listadas para as bancas do tipo “A”. Para as áreas com acesso independente podem ser exercidas atividades optativas, apenas uma atividade por banca, conforme relação abaixo:

- a) bordadeira/ cerzideira e similares;
- b) carimbos/ placas;
- c) chaveiro / amolador;
- d) eletricista;
- e) encanador;
- f) engraxataria;
- g) relojoeiro / gravador;
- h) restaurador de objetos de arte de pequeno porte;
- i) sapateiro;
- j) consertos de aparelhos elétricos e eletrônicos de pequeno porte. (NGB 59/2003, p.2)

A Norma proíbe o preparo de alimentos nas bancas, bem como a comercialização e consumo de bebidas alcoólicas. Proíbe também a ocupação das áreas de entorno à banca com mesas, cadeiras e bancos, bem como a colocação de



toldos em qualquer das fachadas. As bancas desse tipo deverão possuir sanitário público com possibilidade de uso por pessoas com dificuldade de locomoção, conforme projeto padrão. Os sanitários das bancas devem estar de acordo com o permitido pelo Código de Edificações. Quanto à adaptabilidade às necessidades de pessoas com dificuldade de locomoção, o sanitário da banca do Tipo “A” deverá ter tamanho mínimo que permita, em caso de necessidade, a sua adaptação para o uso de cadeirantes; o sanitário público da banca do Tipo “B” deverá ser adaptado para uso de cadeirantes. O sanitário interno da banca Tipo “B” é dispensado dessa exigência.

A NGB definiu ainda a altura máxima das bancas de 3,50 metros, incluídas nessa altura a platibanda e a caixa d’água. As ampliações de áreas de bancas poderão ser permitidas nas bancas do Tipo “A”, que terão área máxima de trinta metros quadrados. São exceções apenas os lotes de bancas já registrados com área superior a trinta metros quadrados, os quais têm permissão para ocupar a área total do lote, desde que tal ocupação não interfira nas redes de infra-estrutura subterrâneas existentes no local. A propaganda com identificação do estabelecimento e patrocinador pode ocupar, no máximo, 25% das áreas das fachadas.

O **Memorial Descritivo MDE 59/2003** estabelece os projetos-padrão de arquitetura para bancas de jornais e revistas na área tombada de Brasília. Fazem parte do projeto-padrão duas pranchas de projeto de tamanho A1, intituladas Projetos de Paisagismo – PSG 59/2003 –, contendo os projetos de arquitetura para dois tipos de bancas, “A” e “B”, que mais adiante serão descritas.

Este Memorial relata que, quando da elaboração dos projetos apresentados, houve intenção de corrigir deficiências dos projetos anteriores, além de buscar melhorias para paisagem urbana, “tornando os espaços de uso público condizentes com a paisagem urbana da área tombada”, considerando seu valor histórico e cultural. Em face destas intenções, as questões de preservação foram seriamente consideradas ao estabelecer as atividades que viriam a ser desenvolvidas nos futuros estabelecimentos. Os projetos-padrão tiveram parecer favorável do IPHAN, e foram também aprovados pelo Conselho de Gestão da Área de Preservação de Brasília – CONPRESB.

Os projetos-padrão são de autoria de uma equipe de arquitetos das Administrações Regionais incluídas na área tombada,

e arquitetos da Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Estes profissionais definiram padrões para os revestimentos e para os elementos constituintes das bancas:

[...] revestimento externo das fachadas, com pastilhas de vidro bege lisa e transparente, definidas por serem mais resistentes às pichações, de fácil manutenção e alta durabilidade. A porta principal das bancas deverá ser pivotante–extensível, em alumínio natural e, para aeração e iluminação dos compartimentos, deverão ser utilizados tijolos de vidro com ventilação, padronizando as aberturas e tornando-as também seguras e garantindo a circulação de ar. (MDE 59/2003, p.10)

Quanto à situação fundiária, o Memorial descritivo esclarece:

Desde o início de Brasília, as bancas de jornais e revistas foram tratadas como mobiliário urbano pelos órgãos da administração pública do Distrito Federal. Porém, tendo em vista que a maioria das áreas destinadas às bancas, constantes das plantas de parcelamento registradas em cartório, foram também a registro cartorial como unidades imobiliárias, a TERRACAP passou a incluí-las em suas licitações públicas, a partir da edição da Lei nº 1.397 de 07/03/97, que autorizou o poder executivo a promover a alienação de bens imóveis de propriedade do Distrito Federal destinados às bancas de jornais e revistas. (MDE 59/2003, p. 09)

O Memorial apresenta dois projetos distintos para as banca de tipo “A”, um com a planta quadrangular, e outro com a planta retangular. Estas bancas podem também ser designadas pela sigla LRS – Livros, Revistas e Souvenirs. Para as bancas do tipo “B” foi elaborado apenas um projeto, de planta retangular. O que diferencia as bancas do tipo “A” e “B” é, essencialmente, que a banca do tipo “A” é composta de um único ambiente destinado ao comércio de jornais e revistas, enquanto que a banca do tipo “B” é composta por dois ambientes, um para a instalação da banca de revistas propriamente dita, e outro, voltado para a fachada posterior, com entrada independente, para a instalação de outras atividades comerciais.

O **PSG/2003** é composto por duas pranchas com numeração 1/2 e 2/2. A primeira, contem os desenhos relativos aos dois projetos-padrão para as bancas de jornais e revistas do tipo “A”, um de planta quadrada, e outro de planta retangular. A prancha 2/2 contém o projeto-padrão para a banca de jornais e revistas do tipo “B”, com sanitário público e área com acesso independentes. As duas pranchas apresentam os projetos executivos de cada banca, representados na escala 1:50.

Os desenhos apresentados a seguir foram digitalizados a partir dos projetos originais, e embora o formato de apresentação tenha sido modificado, e a escala ajustada para adequação aos padrões gráficos deste trabalho, o conteúdo não foi alterado (Figuras de 3.4 a 3.7).

BANCA TIPO "A" - QUADRANGULAR

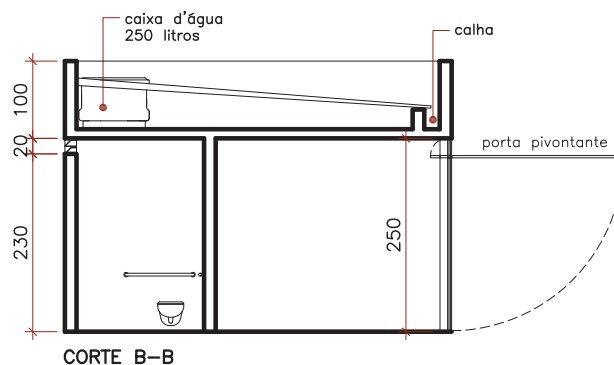
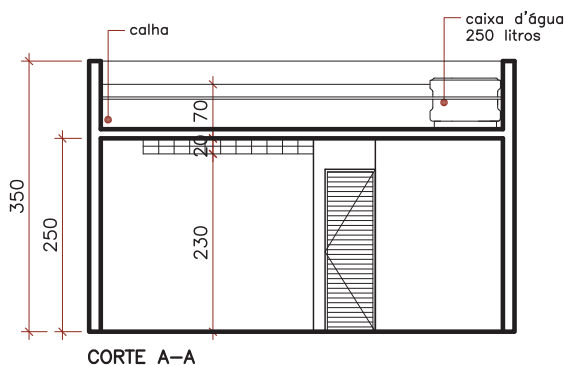
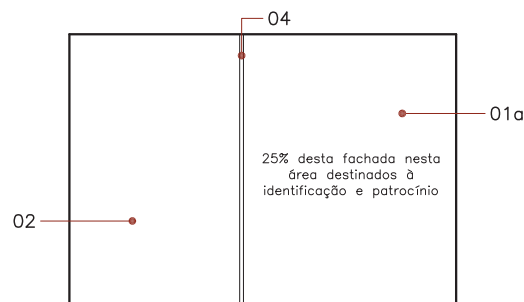
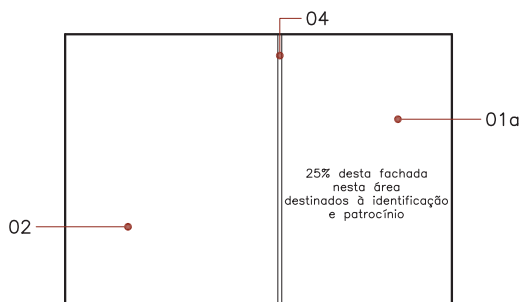
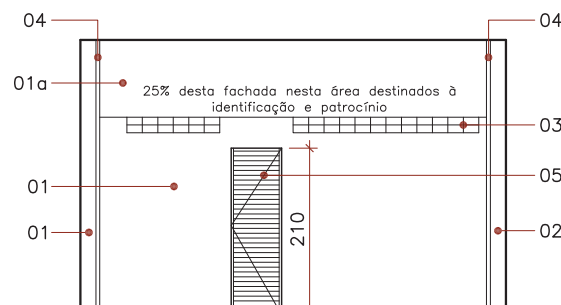
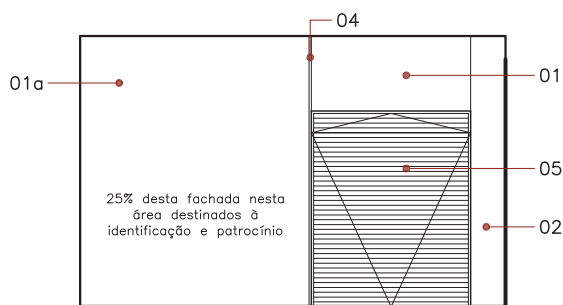
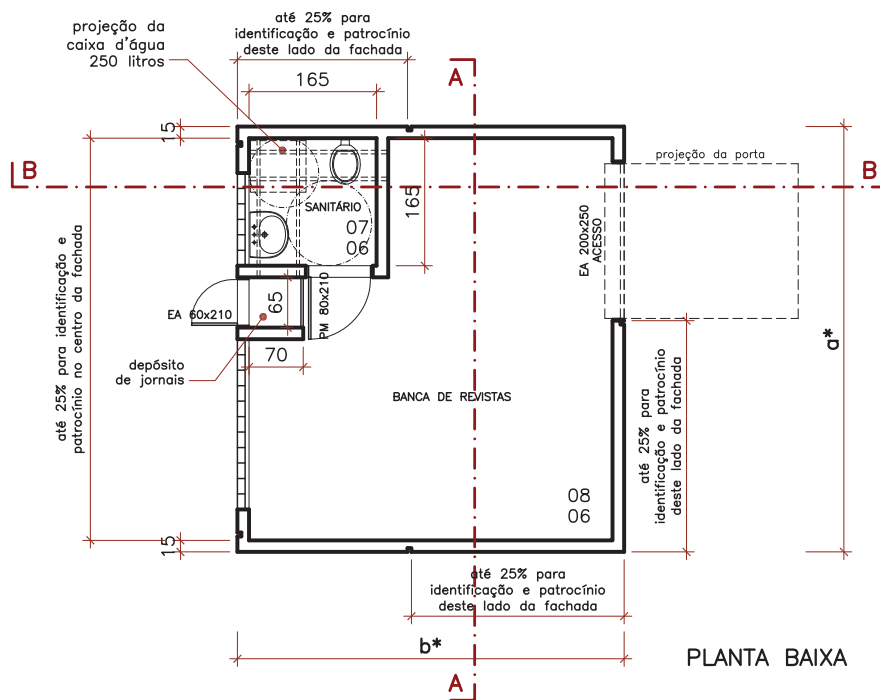


Figura 3.4 - Projeto padrão de banca do tipo A - quadrangular

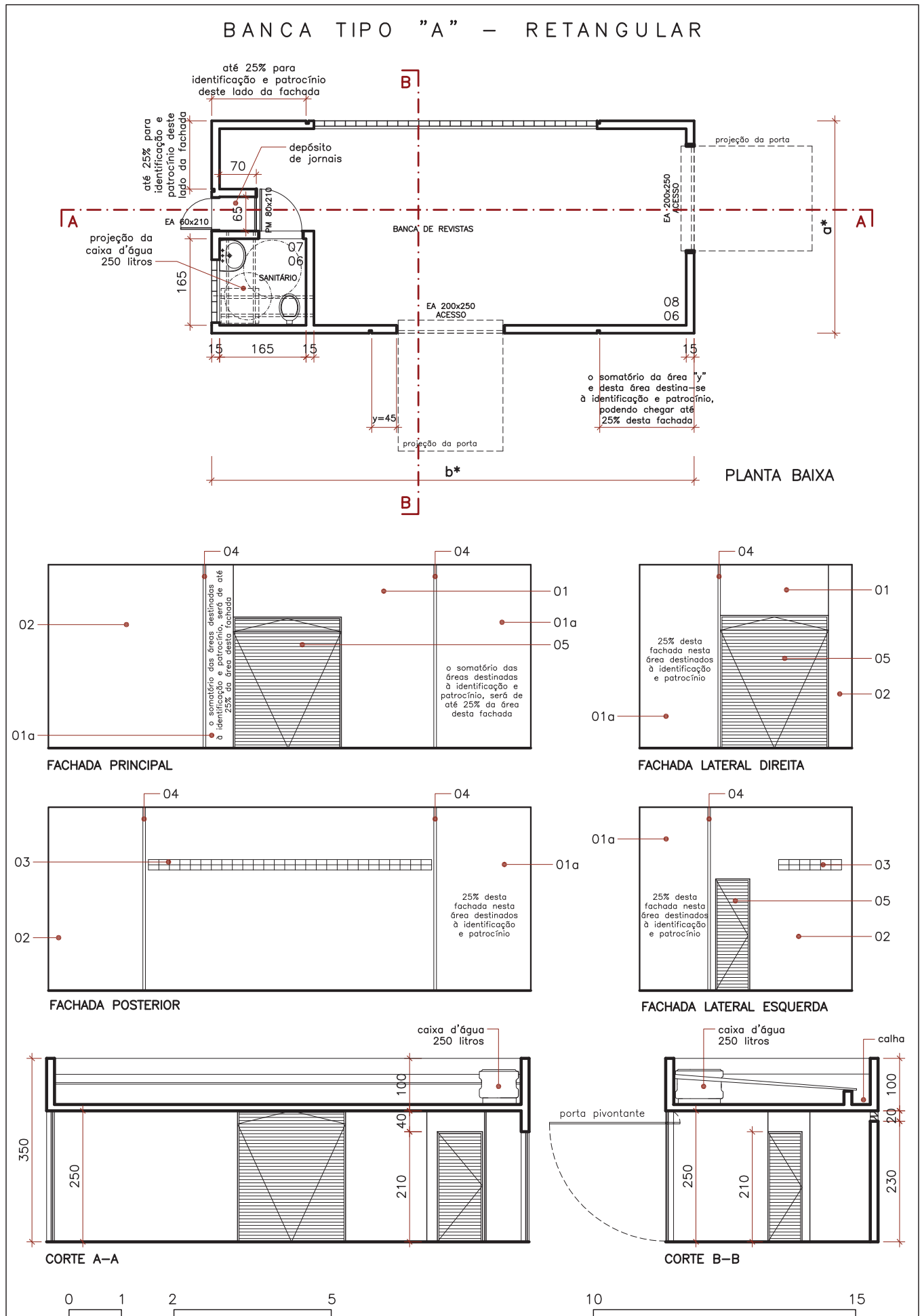


Figura 3.5 - Projeto padrão de banca do tipo A - retangular

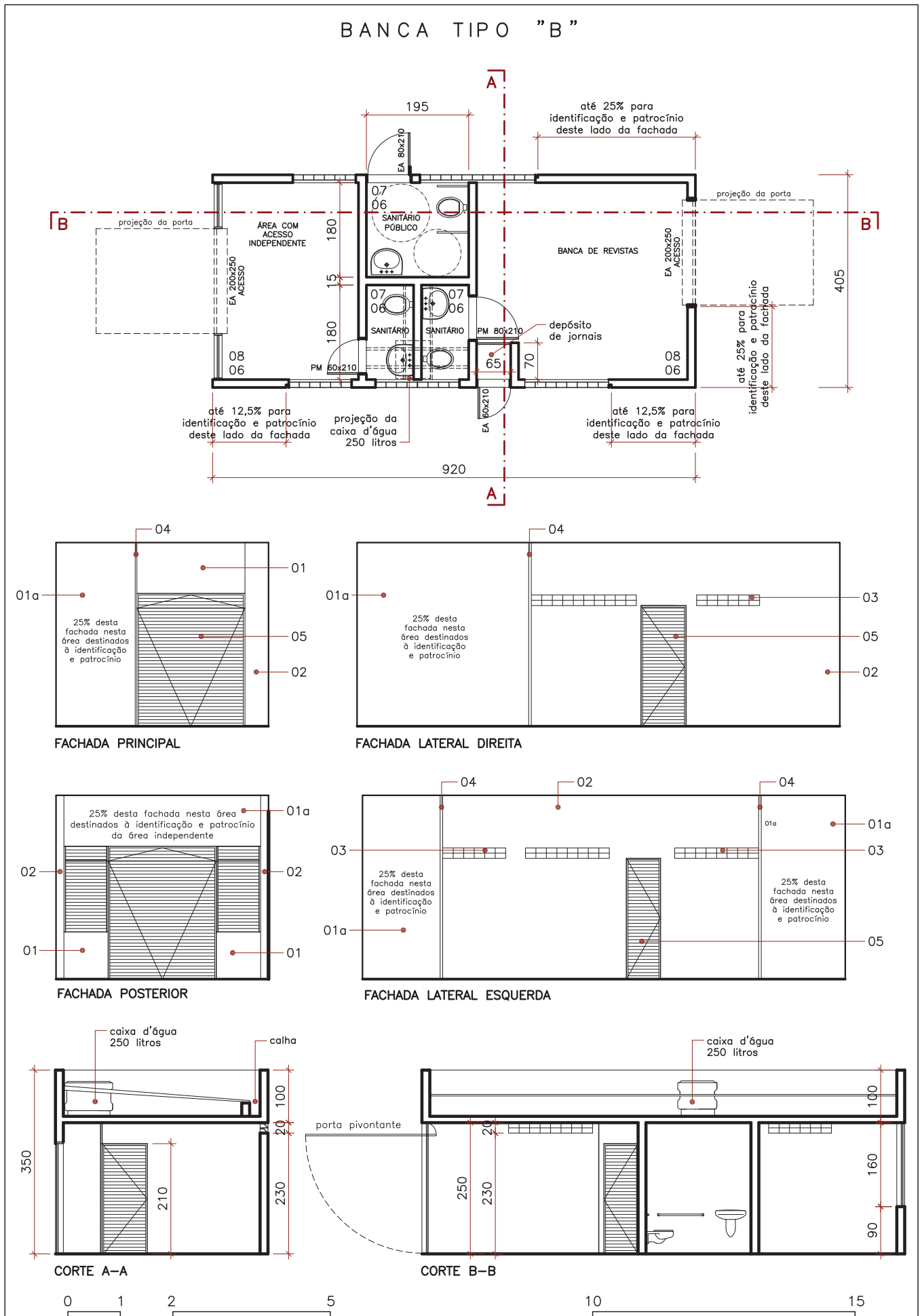


Figura 3.6 - Projeto padrão de banca do tipo B

## LEGENDAS E ESPECIFICAÇÕES

- 01 – pastilha de vidro 2x2 cm, bege
- 01a – pastilha de vidro 2x2 cm, bege, área passível de utilização com identificação e patrocínio, correspondente no máximo a 25% de cada fachada.  
Área para patrocinador de acordo com a lei de publicidade
- 02 – pastilha de vidro 2x2 cm, transparente esverdeada
- 03 – bloco de vidro transparente 10x20 cm vazado (com ventilação)
- 04 – canaleta de alumínio, cor natural, na largura de 2,5 cm
- 05 – esquadria em alumínio, cor natural, de acordo com indicação de abertura em projeto
- 06 – piso em granito ou cerâmica retificada em tom claro
- 07 – parede revestida de azulejo branco, do piso até 2.10 m de altura e pintura branca lavável até o teto
- 08 – parede revestida com acabamento para pintura acrílica branca de piso a teto
- 09 – caixa d'água de 250 litros com tampa e apoios em verga metálica para distribuição de carga.
- 10 – rufo metálico para vedação e acabamento entre a caixa d'água, telha e alvenaria.

### NOTA:

Para o assentamento das pastilhas externas deverá ser utilizada argamassa apropriada na cor da pastilha. Deverá ser evitado o plaqueamento, mantendo-se continuidade e uniformidade de juntas. O rejuntamento deverá ser do tipo epóxi (anti-pichação) na cor da pastilha.

#### DIMENSÕES OPCIONAIS

a\*– menor dimensão  $\geq 3,00$  m

b\*– maior dimensão  $\leq 9,50$  m

x – dimensões iguais

#### SITUAÇÕES DE ACESSO

I– ACESSO DE ACORDO COM A VIA PÚBLICA ( OBRIGATÓRIO )

II– ACESSO DE ACORDO COM A MAIOR FACHADA ( OPTATIVO )

#### PARÂMETROS COMPLEMENTARES

estão consubstanciados na  
NGB 59/2003, MDE 59/2003 APROVADOS PELO  
DECRETO N° 27157 DE 31/08/2006 PUBLICADO NO  
DODF N°169 DE 01/09/2006

Figura 3.7 - Projeto padrão bancas de revistas - legendas e especificações

## 3.5 Elaboração de Projeto de Mobiliário Urbano

O **Decreto 22.939, de 08 de maio de 2002** autoriza as Administrações Regionais a elaborar e aprovar projetos de urbanismo referentes à sua região administrativa. O parágrafo único do artigo primeiro especifica, “entende-se por projetos de urbanismo, para fins deste Decreto, aqueles referentes a intervenções no sistema viário, paisagismo e mobiliário urbano.” (DF, Decreto 22.939/2002, art.1)

O Decreto reúne os projetos de urbanismo em dois grupos. Os projetos do grupo 1 são aqueles que podem ser elaborados e aprovados pelas Administrações Regionais. Os projetos do grupo 2 são aqueles que após sua elaboração pela Administração Regional, deverão ser submetidos à apreciação pelos órgãos de planejamento urbano. Atualmente esta tarefa cabe à Seduma. Os dois grupos são ainda subdivididos em tópicos, dos quais são pertinentes a este estudo as seguintes classes de mobiliário urbano: grupo 1 – pequenas construções e os serviços de utilidade pública; grupo 2 – abrigos em pontos de táxi.

As pequenas construções incluem: os abrigos em pontos de ônibus, as bancas de jornais e revistas, as bancas de flores, os quiosques e trailers, as quadras de esportes, os sanitários públicos, os coretos, as guaritas e os monumentos e esculturas.

O mobiliário de serviços de utilidade pública incluem: os coletores de lixo, os termômetros e relógios públicos, os cilindros de propaganda, as cabines eletrônicas de bancos, as caixas de correios e os telefones públicos.

O Decreto permite às Administrações Regionais fazer a locação das pequenas construções, dos mobiliários de serviços utilidade pública, além de outros que venham a ser definidos em ato próprio pela Seduma. Por estar inserida no grupo 2, a locação dos abrigos em pontos de táxi deve ser submetida a consulta prévia dos órgãos de planejamento.

## 3.6 Considerações adicionais

O Plano Diretor de Publicidade foi aprovado em 2002 depois de alguns anos de discussões entre técnicos da administração pública, a comunidade, empresários e representantes do poder legislativo e executivo. Apesar da aprovação do Plano Diretor, o mesmo só passou a ser aplicado em 2007, ano de sua regulamentação. A cidade, que estava visualmente poluída por elementos publicitários, como outdoors, totens e outros, foi então submetida à aplicação da legislação. Como consequência foi removida grande parte dos elementos publicitários instalados em área pública (Figuras 3.8; 3.9 e 3.10).

Dentre os elementos de mobiliário urbano existentes em Brasília, a lixeira de concreto projetada pelo engenheiro Paulo Sérgio Bianchi, foi desenhada de maneira a possibilitar a instalação de publicidade nas suas quatro faces. De acordo com o Plano Diretor, a publicidade poderá ocupar a área máxima de 50% da superfície da lixeira, portanto, a propaganda só é permitida em duas das faces deste tipo de lixeiras. Não obstante as limitações impostas pela legislação, o uso das quatro faces da lixeira para a comunicação publicitária permaneceu e permanece.

A Lei 2.777, de 01/10/01, que trata da ocupação de área pública para a instalação de bancas de jornais e revistas, apesar de estar em vigor, nunca foi aplicada. A legislação que é atualmente utilizada é o Decreto 27.157/2006, que aprovou os documentos NGB 59/2003, MDE 59/2003 e PSG 59/2003, nos quais se encontram representados projetos para bancas de jornais e revistas, com o objetivo de criar uma padronização para estes elementos no espaço urbano. A lei e o decreto citados se opõem quanto à permissividade de venda de bebida alcoólica – a lei autoriza o comércio deste tipo de produtos, e o decreto proíbe. Com relação à área máxima de construção, a lei estabelece 40,00 m<sup>2</sup>, enquanto que o Decreto estabelece 30,00 m<sup>2</sup>.

As figuras 3.11 e 3.12 retratam uma banca de revistas que foi construída a partir do projeto da PSG 59/2003. A construção foi feita em um lote particular, e de um modo geral seguiu as especificações constantes no projeto, exceto a estrutura metálica acrescida à cobertura, e o uso de portas venezianas de correr e grades no lugar de portas pivotantes.



**Figura 3.8** - Remoção de Outdoor de área pública próxima ao zoológico realizada pela Agência de Fiscalização (Agefis)



**Figura 3.9** - Remoção de Outdoor de área pública no Setor Hoteleiro Sul realizada pela Agência de Fiscalização (Agefis)



**Figura 3.10** - Remoção de Outdoor de área pública no Setor Comercial Sul realizada pela Agência de Fiscalização (Agefis)





Figura 3.11 - Banca de revista – perspectiva frontal Setor Comercial Norte



Figura 3.12 - Banca de revista – perspectiva posterior Setor Comercial Norte

Dos projetos-padrão apresentados no PSG 59/2003, o intitulado “Tipo B” é uma revisão do projeto de Nauro Esteves. O desenho original do arquiteto (Figuras 3.13 e 3.14), de 1964, contava com duas áreas para o estabelecimento de atividades comerciais e um grande banheiro público masculino. O projeto revisado manteve a mesma área de ocupação, com dois ambientes distintos para o estabelecimento de atividades comerciais, mas fez alterações significativas na área do banheiro, criando dois banheiros privativos, um para cada loja, e um banheiro público adaptado para o uso por pessoas portadoras de deficiência.

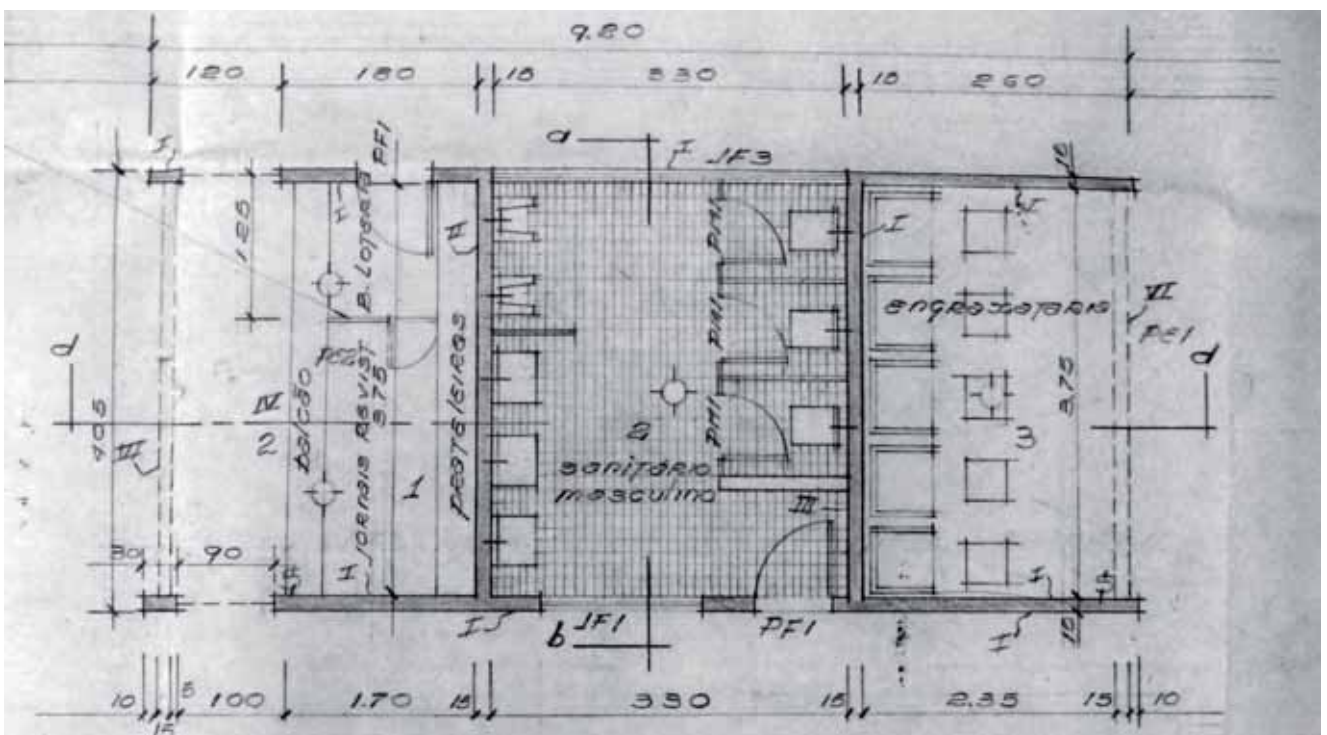


Figura 3.13 - Foto do projeto original de Nauro Esteves - 1964 - planta

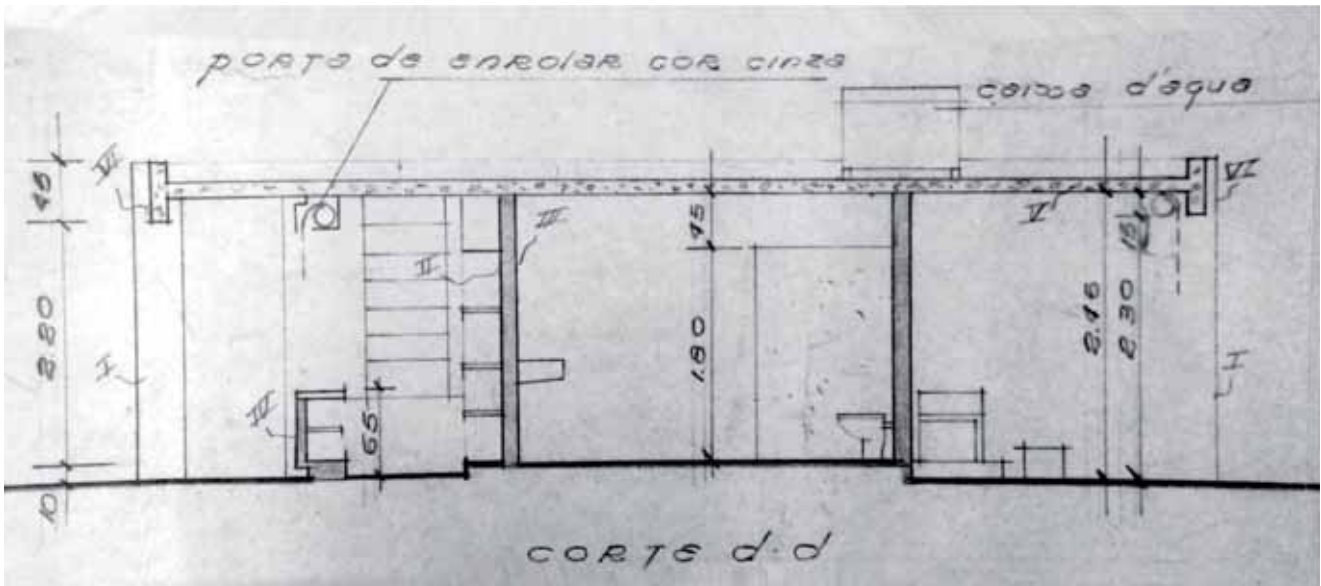


Figura 3.14 - Foto do projeto original de Nauro Esteves – 1964 - corte dd

O Decreto 22.939 de 08/05/02 veio descentralizar dos órgãos de planejamento a elaboração de projetos de urbanismo, permitindo às Administrações Regionais elaborar os projetos referentes a sua região administrativa. Como consequência tem havido mais agilidade no processo de elaboração de projeto, já que o órgão de planejamento local não é mais sobrecarregado com muitas demandas. Desta forma, a Administração Regional necessita apenas da aprovação daqueles e do IPHAN, responsável pela preservação da área tombada.

Se por um lado o Decreto veio agilizar os processos burocráticos relativos aos temas urbanísticos, por outro, a autonomia concedida às regiões administrativas resultou, em alguns casos, em ações que prejudicaram a paisagem urbana de Brasília. Um exemplo disto é a proliferação dos termômetros e relógios digitais que veiculam publicidade, espalhados pelas vias de maior movimento do Plano Piloto (Figura 3.15). Estes relógios são, na verdade, grandes totens publicitários nos quais a indicação da hora ocupa uma área relativamente pequena, quando comparada à área utilizada para propaganda. Por sua característica majoritariamente publicitária, questiona-se sua instalação na paisagem urbana, frente às limitações impostas pelo Plano Diretor de Publicidade.



Figura 3.15 - Relógio-Termômetro digital instalado na via W3 Norte em abril de 2010

# 4

## INVENTÁRIO DO MOBILIÁRIO URBANO DE TRANSPORTE PÚBLICO EM BRASÍLIA

### 4.1 Procedimentos de Realização do Inventário

Ao iniciar a pesquisa foi feito um levantamento inicial, que tinha como finalidade identificar, fotografar e listar os tipos de abrigos existentes, pois não se dispunha ainda de informação sobre os mesmos. Só então foi possível quantificar os tipos de abrigos existentes. Tendo sido encontrados treze tipos diferentes de abrigos de ponto de ônibus, três tipos de abrigos de ponto de táxi, e dois tipos de acessos ao metrô, dos quais um funciona também como abrigo para passageiros de ônibus.

#### 4.1.1 A Coleta de Dados

Identificados e enumerados os tipos de abrigos a serem pesquisados, foi dado início à coleta de dados, por meio de: visitas a órgãos governamentais, entrevistas e levantamento in loco.

##### **Visita a órgãos governamentais**

A coleta de dados começou com a visita a órgãos do poder público que estão relacionados com o planejamento urbano e com os transportes públicos.

As principais instituições visitadas foram:

- Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - Novacap;
- Arquivo Público do Distrito Federal - ArPDF,
- Administração Regional de Brasília,

- Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – Seduma;
- Instituto do Patrimônio Histórico Nacional – Iphan;
- Centrais Elétricas de Brasília – CEB; e,
- Secretaria de Estado de Transportes e
- Transporte Urbano do Distrito Federal - DF-Trans.

Nas primeiras visitas foi necessário sensibilizar os servidores dos órgãos para que se envolvessem na pesquisa, pois, pela falta de sistemas arquivísticos adequados, as informações requeridas não estavam facilmente disponíveis. Repetidas vezes obteve-se resposta de inexistência dos materiais procurados, e, após insistência, estes foram encontrados nos mesmos órgãos onde se dizia não existir tal documentação. Além disso, parte das informações conseguidas inicialmente foram apenas sugestões de como chegar ao que se queria, ou indicações de algum outro profissional a ser procurado.

A ausência de registros adequados das ações públicas e a deficiência nas áreas de sistematização e organização de informações, muito comuns nos órgãos públicos, resultou na falta de uniformização dos tipos de dados recolhidos naqueles locais. Assim, a tentativa de padronizar o tipo de informações apresentadas acerca dos objetos estudados poderia suprimir, quantitativa e qualitativamente, os dados obtidos durante os processos de pesquisa, pois, para alguns elementos foi possível conhecer seus aspectos e/ou características, e para outros não. Por esta razão, optou-se por um formato mais livre, permitindo que um conteúdo maior ficasse registrado.

Durante este processo foi oportuno o contato com a pesquisadora Marlene Acayaba (1986) que produziu um estudo sobre residências em São Paulo. Acayaba considerou todas as informações sobre cada residência pesquisada que pudessem ser úteis para quem tivesse contato com o seu trabalho. A autora registrou todos os dados obtidos, mesmo que não tivesse sido possível abordar os mesmos aspectos em todas as residências estudadas, não desprezando, portanto, qualquer tipo de dado coletado.

## Entrevistas

À medida que era feita a pesquisa nos órgãos, encontrou-se grande dificuldade para identificar os autores dos projetos mais antigos. Não obstante, após a identificação dos autores de todos os projetos, todos eles arquitetos, procurou-se contactá-los, e, de um modo geral, os entrevistados se interessaram em colaborar com a pesquisa, tendo fornecido informações complementares sobre os mobiliários em estudo, além das circunstâncias que envolveram os processos projetuais.

Dentre os autores dos projetos inventariados, foram contactados os arquitetos: Daniela Diniz, Glauco Campello, Jorge Nazaré, Michel de Oliveira, Paulo Cavalcanti, Philippe Torelly, RR Roberto, Rosângela Rios, Sabino Barroso, Sérgio Parada. Também foi contactado o arquiteto Oscar Niemeyer por intermédio da sua assistente, Dona Vera. Alguns destes autores forneceram informações importantes sobre a implantação dos abrigos e/ou acessos, do processo construtivo e dos dados históricos.

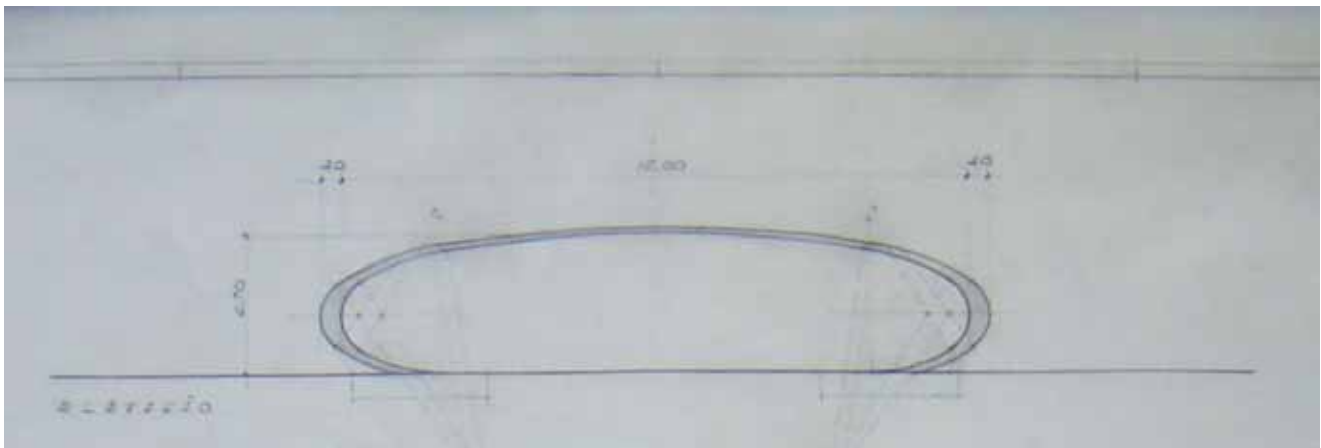
Foram entrevistados também alguns técnicos que trabalhavam em setores da administração pública no período de instalação dos abrigos e que, de alguma maneira, estiveram envolvidos com no seu processo construtivo. Dentre os entrevistados constam os arquitetos Mirthes Republicano, Luis Henrique Duarte, Ney Esteves e Gervásio Cardoso. O desenhista Ivonaldo Ribeiro Guimarães, também foi entrevistado.

Alguns destes profissionais forneceram informações com precisão de detalhes sobre fatos da época; outros, já não guardavam memória exata dos acontecimentos. Os contatos feitos direcionaram ainda a outros profissionais, que também se prontificaram a colaborar com esta pesquisa, permitindo que mais informações fossem recolhidas.

## Levantamentos *in loco*

Foram feitos levantamentos *in loco* de todos tipos de abrigos de ônibus e de táxi, bem como dos acessos ao metrô. A partir desses levantamentos foram feitos desenhos técnicos que, por sua vez, foram comparados aos respectivos projetos. Esta comparação revelou, em alguns objetos, divergências entre o projetado e o construído.

Dos materiais coletados nos diversos órgãos visitados, alguns documentos de projeto foram encontrados somente em meio digital, o que impossibilitou a conferência de medidas, visto que as proporções de escala se perdem quando da digitalização das pranchas. Este é o caso do projeto do abrigo do arquiteto Oscar Niemeyer, que, por não indicar todas as cotas referentes ao objeto a construir, e pela inviabilidade de medi-las por meio de escalímetro, tornou-se impossível fazer a conferência das medidas do projeto com aquelas levantadas *in loco* (Figura 4.1).



**Figura 4.1** - Documento digitalizado do projeto para abrigo de autoria de Oscar Niemeyer.

Os arquitetos Sérgio Parada, RR Roberto, e Michel de Oliveira disponibilizaram os arquivos digitais dos seus projetos. Com isto, não foi necessário produzir os desenhos dos seus abrigos por inteiro. Mesmo assim, o material preparado foi adaptado a partir dos arquivos daqueles arquitetos, com atualizações feitas com base nos levantamentos executados *in loco*.

#### 4.1.2 Organização e Sistematização do Material Coletado

No decorrer da pesquisa foram sendo registrados todos os tipos de dados obtidos. Viu-se então necessário criar uma lista de controle – *check list* – dos principais aspectos a serem levantados. A lista de controle serviu tanto como lembrete nos locais de coleta de informações e dados, como de apoio na sistematização de todo o material coletado, o que levou à criação de fichas individuais de cada elemento estudado.

As informações foram compiladas e organizadas em cinco grupos: título; dados básicos do objeto, como autor e ano do projeto; características gerais, especificações técnicas e os aspectos históricos; relatório fotográfico e desenhos

técnicos. Entendeu-se que era necessário que sua apresentação por grupos fosse feita de modo claro, e possibilitasse a rápida compreensão dos principais dados de cada objeto estudado. A forma de apresentação idealizada foi uma ficha-resumo, que passou a ser o **instrumento** principal de transmissão de informação, que a seguir se descreve.

### 4.1.3 O Instrumento

A ficha-resumo foi desenvolvida a partir do catálogo de mobiliário urbano criado por Josep Serra (2002) em seu livro "Elementos Urbanos". Apesar desta referência, o instrumento resultante distingue-se do original devido a acréscimos e supressões de informações, que ocorreram devido ao objetivo técnico-acadêmico pretendido no trabalho aqui apresentado, em contradição com o objetivo comercial daquele primeiro. Em cada ficha está o resumo dos dados mais importantes sobre os objetos estudados, permitindo a rápida apreensão de todo o conteúdo (Figura 4.2).

1 **Passarela de Pedestres**

2

PROJETO: **João Filgueiras Lima (Lelé)** DATA: **1992**

3

**CARACTERÍSTICAS**  
Este tipo de passarela de pedestres se caracteriza por um sistema composto por rampas de acesso, corredores de circulação e torres de apoio. É construída com estruturas fabricadas modulares, apropriadas para montagem em loco, o que permite uma grande diversidade de instalações, ajustáveis segundo a necessidade do local. As torres de apoio, de concreto armado, permitem interligar os corredores de circulação e as rampas, além de possibilitarem mudanças de direção no percurso da pas-

sarela. De cada torre podem partir dois ou mais corredores e/ou rampas. Os corredores e rampas recebem coberturas abobadadas, e as torres estão cobertas por cúpulas. Prevê-se que estas coberturas seriam de argamassa armada ou policarbonato, porém, em Brasília, o uso do policarbonato foi substituído por fibra de vidro.

**DIMENSÕES**

Altura	895 cm
Comprimento	variável
Largura	240 cm

3

**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**  
Passarela composta por sistema estrutural de treliças metálicas de 174cm de altura, apoiadas em torres circulares de concreto armado. Os corredores e rampas são formados por elementos: as treliças, as peças abobadadas das rampas, as placas antiderrapantes de argamassa armada que compõem o piso, e fazem o contraventamento de todo o sistema. As abóbadas de cobertura podem ser simples ou com recipientes para luminárias; estas são dispostas alternadamente.

**HISTÓRICO**  
Além de Brasília, as passarelas foram construídas nas cidades de Salvador 1986-1988, Rio de Janeiro e Florianópolis. No plano Piloto de Brasília foram construídas cinco passarelas. A primeira, construída em 1992, na Via EPIA, próxima ao CEASA, - Administração Regional do Cruzeiro - é a única com cobertura em argamassa armada. Na via EPIA encontra-se ainda outras duas passarelas, das quais a última a ser construída não possui cobertura. As demais estão localizadas nas vias EPIG e EPGU.

4

5

**1 - Título;**  
**2 - Autor e ano do projeto;**  
**3 - Descrição das características gerais e histórico;**

**4 - Relatório fotográfico;**  
**5 - Desenhos técnicos.**

Figura 4.2 - Ilustração da ficha-resumo.

A apresentação é feita de forma sistemática, mantendo uma uniformidade de linguagens e de informações. Foram inventariados treze abrigos em pontos de ônibus, três abrigos em pontos de táxi e dois acessos ao metrô.

Cada ficha preenche duas folhas de tamanho A4 onde se dispõem os cinco principais grupos de informações.

## Campo número 1

Título para o objeto estudado.

Os títulos dados aos objetos refletem sua classificação em relação à categoria dos transportes públicos de passageiros. Nos casos em que o objeto em questão não se repete no espaço urbano, mas é um elemento único (como o abrigo do zoológico) ou repetido dentro de um contexto próprio (como os abrigos dentro do parque da cidade), os títulos fazem referência à sua localização (Figura 4.3).

<b>1</b>	<b>Passarela de Pedestres</b>							
<b>2</b>	AUTOR DO PROJETO : <b>João Filgueiras Lima (Lelé)</b>	DATA : <b>1992</b>						
<b>3</b>	<p><b>CARACTERÍSTICAS</b> Este tipo de passarela de pedestres se caracteriza por um sistema composto por rampas de acesso, corredores suspensos de circulação e torres de apoio. É construída com peças pré-fabricadas modulares, apropriadas para montagem em loco, o que permite uma grande diversidade de formações, ajustáveis segundo a necessidade do local. As torres de apoio, de concreto armado, permitem interligar os corredores de circulação e as rampas, além de possibilitarem mudanças de direção no percurso da pas-</p>	<p>sarela. De cada torre podem partir dois ou mais corredores e/ou rampas. Os corredores e rampas recebem coberturas abobadadas, e as torres estão cobertas por cúpulas. Previu-se que estas coberturas seriam de argamassa armada ou policarbonato, porém, em Brasília, o uso do policarbonato foi substituído por fibra de vidro.</p> <p><b>DIMENSÕES</b></p> <table> <tr> <td>Altura</td> <td>895 cm</td> </tr> <tr> <td>Comprimento</td> <td>variável</td> </tr> <tr> <td>Largura</td> <td>240 cm</td> </tr> </table>	Altura	895 cm	Comprimento	variável	Largura	240 cm
Altura	895 cm							
Comprimento	variável							
Largura	240 cm							
<b>3</b>	<p><b>ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS</b> Passarela composta por sistema estrutural de treliças metálicas, de 224cm de altura, apoiadas em torres circulares de concreto armado. Os corredores e rampas são formados por três elementos: as treliças, as peças abobadadas da cobertura, e placas antiderrapantes de argamassa armada que compõem o piso, e fazem o contraventamento de todo o sistema. As abóbodas de cobertura podem ser simples ou com recipientes para luminárias; estas são dispostas alternadamente.</p>	<p><b>HISTÓRICO</b> Além de Brasília, as passarelas foram construídas nas cidades de Salvador 1986-1988, Rio de Janeiro e Florianópolis. No plano Piloto de Brasília foram construídas cinco passarelas. A primeira, construída em 1992, na Via EPIA, próxima ao CEASA, - Administração Regional do Cruzeiro - é a única com cobertura em argamassa armada. Na via EPIA encontra-se ainda outras duas passarelas, das quais a última a ser construída não possui cobertura. As demais estão localizadas nas vias EPIG e EPGU.</p>						

Figura 4.3 - Exemplo de informações nos campos de números 1, 2 e 3



## **Campo número 2**

Contém informação referente ao autor e ano do projeto. Pelo fato de se tratar de dados que identificam rapidamente o objeto, estas informações foram escritas em letras maiores que as letras dos campos seguintes, conferindo-lhes um caráter de subtítulo.

## **Campo número 3**

Neste campo foram reunidos quatro tipos de informações, que são: características gerais, dimensões, especificações técnicas e os aspectos históricos.

As características gerais do objeto incluem dados acerca do partido de projeto e composições, localização, escolha dos materiais empregados, condições de manutenção, dentre outras. Para cada elemento estudado o tipo de informação apresentado varia de acordo com a sua relevância no contexto particular daquele objeto.

Devido à grande variedade de tamanhos e formas dos objetos estudados, foi necessário estabelecer um critério para a determinação das três dimensões apresentadas: comprimento, largura e altura. As definições para este trabalho basearam-se no Dicionário Eletrônico Houaiss:

- comprimento: a maior dimensão horizontal (de um objeto, de uma superfície) ou a dimensão que se encontra no eixo de sua orientação;
- largura: dimensão perpendicular ao comprimento (plano horizontal);
- altura: dimensão de um corpo considerado verticalmente, da base ao topo.

O comprimento pode ser definido tanto em função da maior dimensão do objeto, quanto em função de um eixo de referência. No caso dos objetos estudados as vias de circulação de veículos poderiam servir de eixos definidores de comprimento, pois quase todos os abrigos se encontram implantados numa relação direta com as ruas. Entretanto, os abrigos para pontos de táxi projetados por Michel de Oliveira foram construídos em áreas de estacionamento e não têm essa relação com as vias circundantes, perdendo-se a referência das ruas como eixos. Assim, neste trabalho, entende-se por comprimento a maior dimensão horizontal dos elementos estudados. A largura será a dimensão perpendicular ao comprimento, e a altura, a dimensão vertical do objeto descrito.

As especificações técnicas referem-se aos detalhes de técnicas de fabricação ou construção, aos sistemas estruturais, às características dos materiais escolhidos, aos tipos de esquadrias, dentre outros aspectos.

No histórico podem encontrar-se informações acerca dos processos projetuais e/ou de implantação na malha urbana, transformações pós-implantação que possam ter ocorrido no decorrer dos anos, locais onde eles já haviam

sido implantados e foram retirados, os motivos porque deixaram de ser construídos e outros dados históricos.

#### **Campo número 4**

Este campo foi destinado ao relatório fotográfico. Tendo em mente que o objetivo é o de proporcionar informações técnicas, sempre que possível buscou-se registrar os objetos a partir de três pontos focais didáti-



**Figura 4.4** - Exemplo de campo número 4 com relatório fotográfico

cos: frontal, lateral e perspectiva. Em alguns casos foram inseridas mais fotos (Figura 4.4).

### Campo número 5

Por último, o campo número cinco foi destinado ao desenho técnico dos objetos. Para a elaboração deste material gráfico os levantamentos feitos in loco foram fundamentais. A comparação das medidas levantadas com as dimensões expressas nos projetos revelou,

em alguns casos, divergências entre projetado e construído. Essas diferenças e outras informações serão apresentadas no subcapítulo 4.5 – Análise comparativa entre os elementos inventariados. Os desenhos têm indicação de escala gráfica em metros, e todas as cotas apresentam-se em centímetros (Figura 4.5).

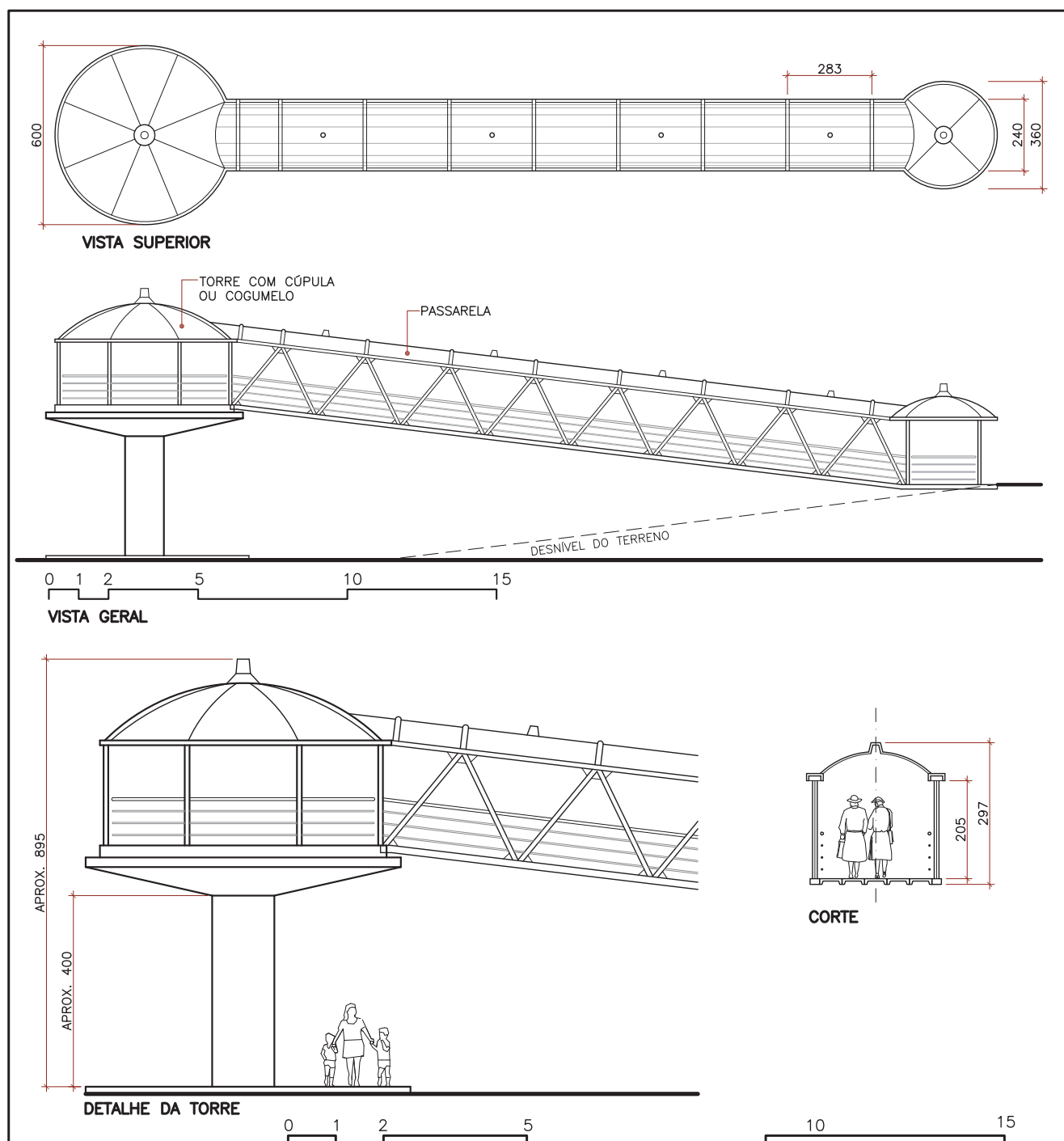


Figura 4.5 - Exemplo do campo número 5 com desenho técnico.

#### 4.1.4 Esclarecimentos adicionais

Para a apresentação das fichas foram considerados inicialmente os três tipos de mobiliário urbano inseridos no Sistema de Transporte Público de Passageiros - STPP, como visto: abrigos em pontos de ônibus, abrigos em pontos de táxi e acessos ao metrô. Estes três grupos foram ainda ordenados conforme sua inserção no espaço público. No Plano Piloto de Brasília, foram primeiro implantados os abrigos em pontos de ônibus, a partir de 1961, seguindo-se os abrigos em pontos de táxi, a partir de 1985, e mais recentemente, os acessos ao metrô, a partir de 1998.

Por sua vez, a apresentação dos elementos dentro de cada grupo seguiu uma seqüência cronológica, baseada no ano de elaboração dos projetos. Importa ressaltar que a implantação dos abrigos, via de regra, seguiu a mesma ordem cronológica.

Entretanto uma exceção ocorreu. Para os abrigos em pontos de ônibus projetados pelos arquitetos europeus Jean Piantanida e Nicolas Grimshaw, não se considerou o ano de elaboração do projeto. Embora os projetos remontem da década de oitenta e final dos anos noventa, respectivamente, e já fossem largamente utilizados em alguns países da Europa, estes só viriam a ser implantados em Brasília a partir de 2002. Assim, na seqüência cronológica para a apresentação das fichas foi considerada, neste caso, a data de sua implantação.

Assim, as fichas apresentam os elementos estudados na seguinte seqüência:

##### a) Abrigos de Transporte Público Coletivo

- Sabino Barroso – 1961
- Oscar Niemeyer – 1969
- Donar Techmeier – 1975
- Glauco Campello – 1978
- Secretaria de viação e Obras - 1978
- Philippe Torelly- 1979
- RR Roberto – 1981
- João Filgueiras Lima (Lelé) – 1985
- Sérgio Parada – 1990
- Rosângela Rios - 1992
- Jorge Nazaré - 1998
- Jean Piantanida - 1984
- Nícolas Grimshaw –1996

## b) Abrigos de Transporte Público Individual

Oscar Niemeyer I – 1985

Oscar Niemeyer II – 1985

Michel Silva de Oliveira – 2007

## c) Acessos de Transporte Público de Massa

Paulo Cavalcanti de Albuquerque – 1998

Daniela Diniz / Luciana Pessoa – 2007



**Figura 4.6** - Abrigo projetado por Oscar Niemeyer, com uso para transporte coletivo

Observou-se que o abrigo projetado por Oscar Niemeyer (1969) é raramente utilizado pelos passageiros das linhas de ônibus convencionais, pois os dois abrigos deste modelo foram implantados na margem esquerda das vias S1 e N1, que correspondem às faixas de maior velocidade. Assim, os ônibus do Sistema de Transporte Público Coletivo, cujas rotas incluem estas vias, fazem suas paradas na margem direita, de baixa velocidade e, portanto, mais segura para paradas, deixando em desuso os abrigos situados na margem oposta. Esporadicamente, aquele abrigo é utilizado para o desembarque de passageiros de companhias de turismo ou de outras companhias privadas (Figura 4.6).



**Figura 4.7** - Utilização do abrigo projetado por Glauco Campello

O mobiliário projetado por Glauco Campello para o Parque da Cidade funcionou nos primeiros anos como um abrigo para passageiros, que ali aguardavam o “trenzinho” – como era chamado na época o veículo que circulava gratuitamente dentro do parque. Com o fim da circulação deste “trenzinho”, os dezesseis abrigos construídos são atualmente utilizados como parada para descanso, e os sanitários que os compõem encontram-se todos em bom funcionamento (Figura 4.7).

No preenchimento dos campos das fichas observaram-se particularidades sobre cada objeto estudado que, por um lado, dificultaram a obtenção de dados durante o processo da pesquisa e, por outro, acrescentaram detalhes relevantes sobre esses objetos. Em alguns casos, foi possível obter informações detalhadas sobre os abrigos ou os acessos, informações estas que, para sua apresentação, tiveram de ser resumidas. Em outros casos, a quantidade de dados obtidos foi mais restrita.



**Figura 4.8** - Abrigo Donar Techmeier -em 2007

O levantamento fotográfico foi realizado com cuidado especial no sentido de produzir um material didático sistematizado. Com exceção das fotografias utilizadas para montagem da ficha do abrigo de ônibus projetado pelo arquiteto

Sérgio Parada, todo o material fotográfico foi produzido pelo próprio pesquisador. Para a produção desse material gráfico buscou-se, sempre que possível, registrar cada objeto a partir de três pontos focais didáticos – frontal, lateral e perspectiva –, o que levou a uma composição padrão com três fotos. Devido à sua grande dimensão, não foi possível registrar os acessos ao metrô a partir desses pontos focais, fazendo-se uso de pontos de vista que melhor retratam seus elementos componentes. A composição de fotos destes acessos foi montada com quatro e cinco fotos.

Para melhor apreensão do objeto retratado, as fotografias foram produzidas em horários de pouco movimento, para registrar os abrigos e acessos sem a presença de usuários ou outros objetos (como carros e bicicleta) que pudessem interferir na sua leitura.

O processo de levantamento fotográfico permitiu observar e registrar algumas substituições que ocorreram nos abrigos de paradas de ônibus, nomeadamente:

- abrigo em ponto de ônibus, projeto de autoria do arquiteto Donar Techmeier, localizado no Setor de Indústrias Gráficas, substituído pelo abrigo de autoria de Grimshaw (Figuras 4.8 e 4.9).

- abrigo em ponto de ônibus, projeto de João Filgueiras Lima (Lelé), localizado na via EPIA, substituído por abrigo de autoria de RR Roberto, após ampliação da via (Figuras 4.10 e 4.11).

- abrigo em ponto de ônibus, projeto de Jorge Nazaré, localizado no Setor Octogonal, substituído por abrigo de autoria de RR Roberto (Figuras 4.12 e 4.13).



Figura 4.9 - Abrigo Grimshaw - em 2008



Figura 4.10 - Abrigo Lelé - em 2007



Figura 4.11 - Abrigo RR Roberto - em 2008



Figura 4.12 - Abrigo Jorge Nazaré - em 2009



Figura 4.13 - Abrigo RR Roberto - em 2010

Alguns abrigos de pontos de ônibus foram repintados, fazendo-se uso de cores diversas, como se pode ver nas Figuras 4.14 a 4.21.



Figura 4.14 - Abrigo RR Roberto



Figura 4.15 - Abrigo RR Roberto



Figura 4.16 - Abrigo Donar Techmeier



Figura 4.17 - Abrigo Donar Techmeier



Figura 4.18 - Abrigo Secretaria de Viação e Obras



Figura 4.19 - Abrigo Secretaria de Viação e Obras



Figura 4.20 - Abrigo Sabino Barroso



Figura 4.21 - Abrigo Sabino Barroso

Observa-se ainda que o levantamento fotográfico do abrigo de ônibus de autoria de Sérgio Parada não corresponde a abrigo implantado dentro do perímetro da área estudada. O abrigo retratado existiu, em tempos passados dentro do perímetro tombado do Plano Piloto, porém, foi substituído antes de ocorrer o registro fotográfico. Para que não se deixasse de apresentar imagens relativas a este objeto, optou-se por inserir imagens do mesmo tipo de abrigo, porém implantado em outro local. As imagens do abrigo de Sérgio Parada correspondem ao ponto de ônibus localizado no aeroporto de Brasília.

Os desenhos técnicos também foram elaborados de forma sistematizada, estabelecendo-se uma linguagem gráfica uniforme. Estes foram produzidos com base nos levantamentos feitos in loco, e correspondem ao objeto construído e não ao idealizado no projeto. A comparação das medidas levantadas com as dimensões expressas nos projetos revelou, em alguns casos, divergências entre projetado e construído. Portanto, os desenhos são um registro da obra construída e não do projeto.

Os abrigos em pontos de táxi do arquiteto Oscar Niemeyer foram construídos, pelo poder público, de acordo com o projeto, mas, após serem disponibilizados aos taxistas, sofreram intervenções que os descaracterizaram. Ressalta-se que as alterações realizadas não foram autorizadas pelo poder público. Diante disto, optou-se por representar os abrigos tal como foram construídos, antes das referidas intervenções, pois este trabalho pretende registrar o patrimônio arquitetônico.



## 4.2 Abrigos de Transporte Público Coletivo

## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **Sabino Barroso** ANO : **1961**

### CARACTERÍSTICAS

Os elementos que constituem este abrigo são as paredes de sustentação, a laje de cobertura e o banco em concreto armado. As paredes são revestidas com cerâmica do tipo "gressit" (fabricadas pelo processo de extrusão), o banco e a laje de cobertura apresentam acabamento em concreto aparente.

Possui em cada uma das suas paredes um vão destinado originalmente à instalação de painel informativo luminoso, idealizado para conter mapa da cidade e indicações de

linhas de ônibus. Não foram encontrados registros da instalação destes painéis. Existem duas versões para este abrigo, uma delas com o comprimento reduzido em 2,00 metros.

### DIMENSÕES

Versão maior	Altura	240 cm
	Comprimento	860 cm
	Largura	300 cm
Versão menor	Altura	240 cm
	Comprimento	660 cm
	Largura	300 cm

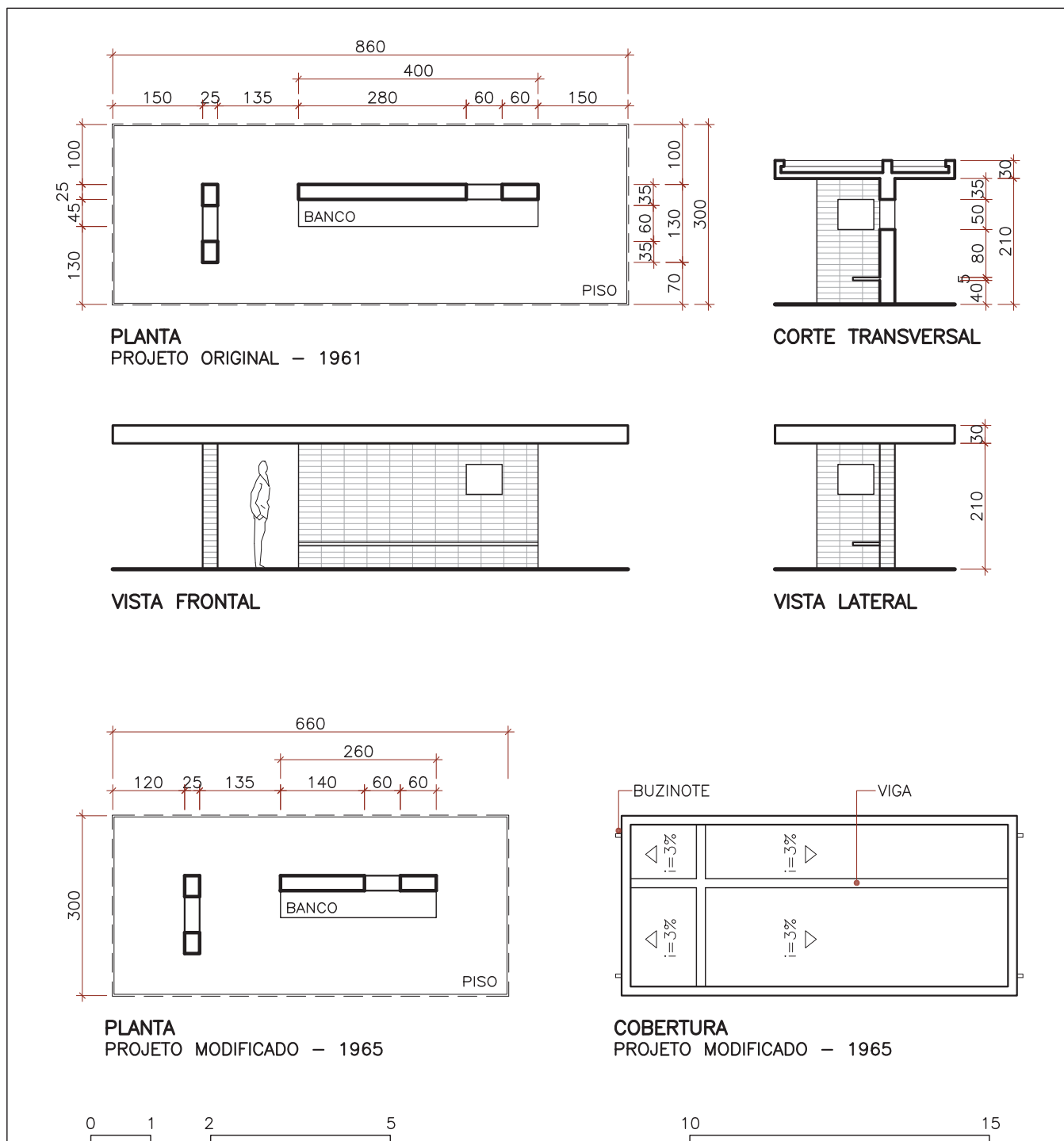


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Fabricação feita no local de modo convencional, com utilização de fôrmas para concretagem dos elementos estruturais e laje de concreto armado, que recebe tratamento impermeabilizante. Apresenta na cobertura quatro buzinotes para escoamento de águas pluviais. A iluminação, prevista inicialmente com luminosos nas paredes, é feita atualmente por luminárias com lâmpadas fluorescentes instaladas no teto. O piso é de cimento grosso seguindo o padrão utilizado nas calçadas.

**HISTÓRICO**

O projeto data de 1961, sendo que em 1965 foi elaborada uma nova versão com comprimento reduzido. Os abrigos encontrados na região sul da cidade “Asa Sul” apresentam, em sua maioria, as dimensões do projeto de 1961, e os da região norte “Asa Norte” as dimensões do projeto de 1965. Constam no Plano Piloto 158 unidades deste abrigo. Estão localizados, em sua maioria, em vias importantes da cidade (vias: W1; W3; L2) e permanecem preservados graças à recomendação do IPHAN.



## Abrigo no setor de divulgação cultural

AUTOR DO PROJETO : **Oscar Niemeyer** ANO : **1969**

### CARACTERÍSTICAS

Este abrigo de passageiros foi projetado para construção de apenas duas unidades. Estão localizadas no canteiro central do Eixo Monumental, e posicionadas cada uma em um sentido de tráfego das pistas - uma na via S1 e outra na via N1, próximas ao edifício do Centro de Convenções, no Setor de Divulgação Cultural.

Trata-se de um abrigo de grandes dimensões, executado em concreto armado. Apresenta formato ovalado com apenas um trecho reto, onde se apóia no solo. O aca-

bamento em concreto aparente não recebeu qualquer tipo de tratamento. Não dispõe de iluminação interna ou externa. O acesso de ônibus ou veículos particulares se faz através de uma faixa de rolamento adicional construída no canteiro central.

### DIMENSÕES

Altura	296 cm
Comprimento	1280 cm
Largura	400 cm

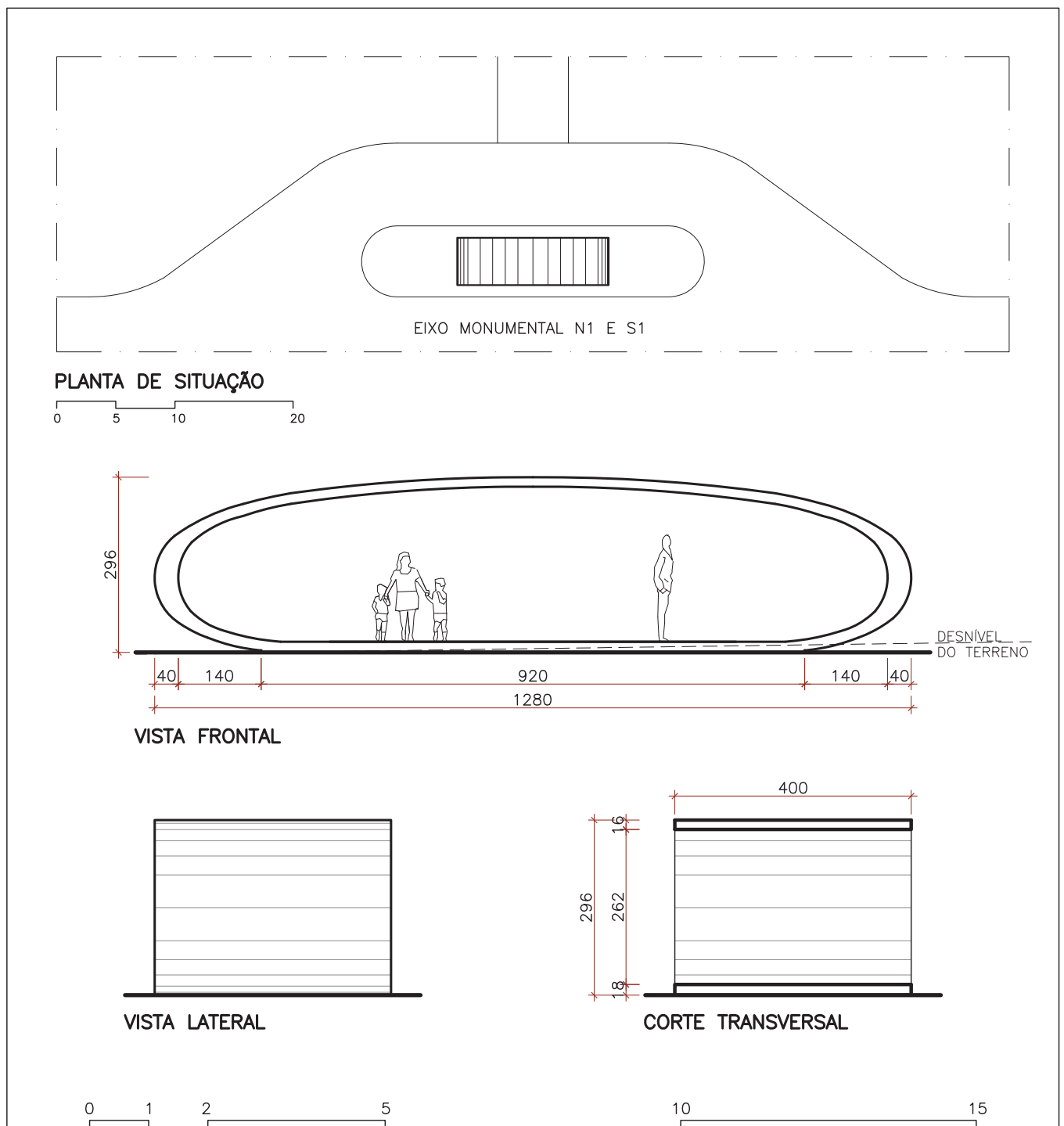


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Construído todo em concreto armado, e concretado no local com utilização de fôrmas com medidas de 400 x 5 cm, cujas marcas podem ser vistas na textura do concreto aparente. As espessuras da curvatura são variáveis, inclusive no piso, neste último em decorrência da inclinação do terreno. A menor espessura encontra-se na parte superior, medindo 16 centímetros, e a maior nas laterais com espessura de 40 centímetros.

**HISTÓRICO**

Este abrigo foi projetado para usuários de um espaço destinado ao lazer cultural. As duas unidades estão localizadas na ilha central do eixo monumental, no trecho do setor de divulgação cultural. Faziam parte deste projeto, além do abrigo, um lago para modelismo naval, um palanque, auditório, local de exposições, biblioteca, pista de dança-concertos, bar, vestiários, e escola de trânsito. Apenas algumas das edificações previstas foram executadas, resultando na pouca utilização dos abrigos.



## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **Donar Techmeier** ANO : **1975**

### CARACTERÍSTICAS

Este abrigo de passageiros é composto por uma estrutura de sustentação em concreto armado e seu corpo formado por uma peça, de fibra de vidro, que lembra a forma de uma concha. O assento para os passageiros é de concreto armado, que no projeto original era revestido por fibra de vidro, como prolongamento da cobertura, que tinha sua forma estendida até cobrir todo o banco. Os frisos existentes em sua superfície se devem a um erro de interpretação de projeto, pois uma vez que tem formato circular a

representação em desenho técnico faz-se através de linhas paralelas, que foram interpretadas pelo fabricante como sendo mudança de nível ou camadas. O projeto original prevê uma superfície lisa; inclui um piso elevado de 20 centímetros que não foi executado, permanecendo o piso do passeio.

### DIMENSÕES

Altura	266 cm
Comprimento	300 cm
Largura	385 cm

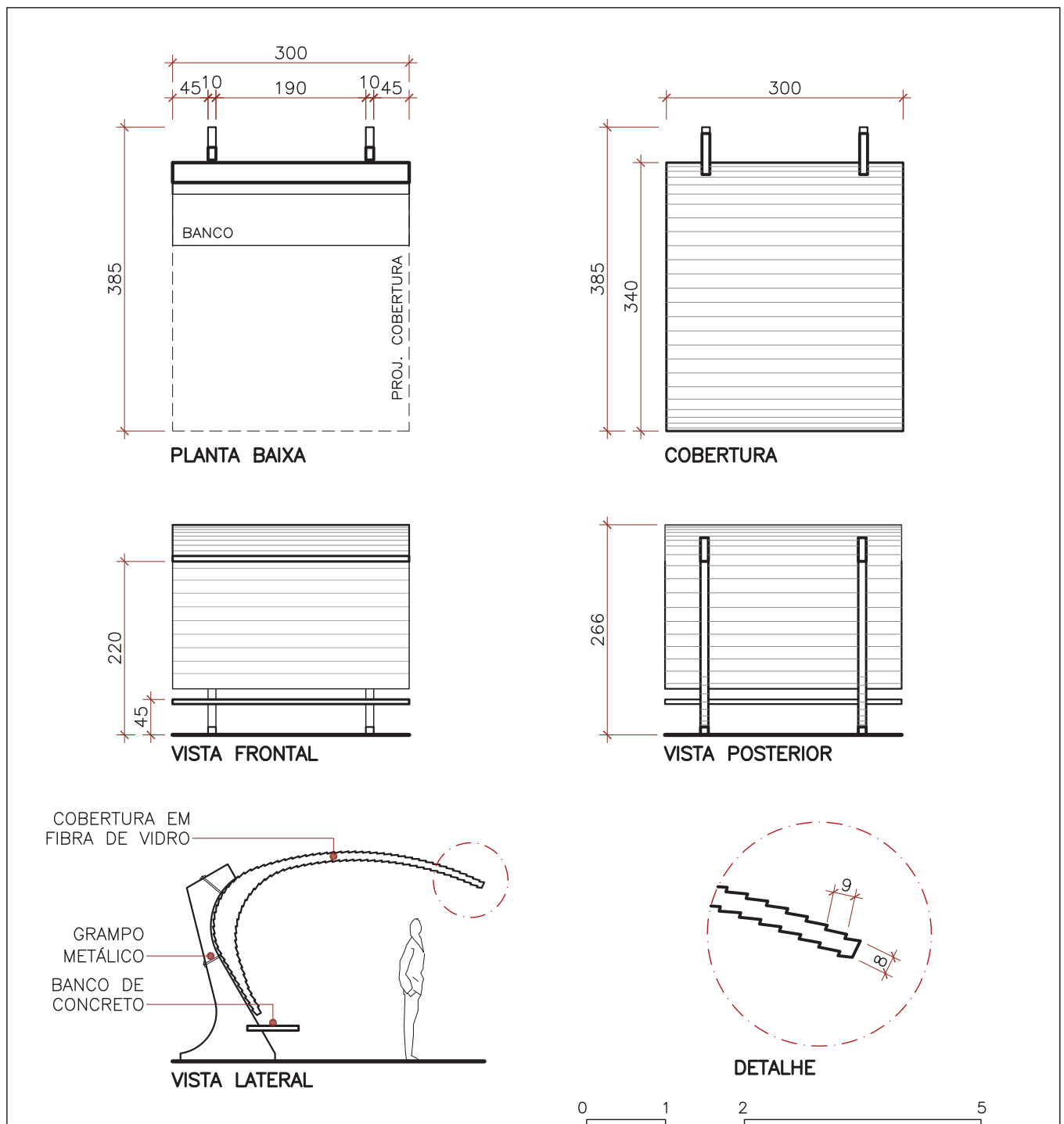


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

O abrigo é estruturado por dois pilares em concreto armado, com 2,80 metros de altura, que sustentam a peça que compõe a cobertura em fibra de vidro. O banco de concreto se encaixa nos pilares fazendo o travamento do conjunto. A cobertura é presa nos dois pilares por grampos metálicos. Em decorrência de sua grande profundidade – 385 centímetros, exige bastante espaço livre na área pública para ser instalado sem que prejudique a circulação de pedestres.

**HISTÓRICO**

Este modelo de abrigo foi utilizado principalmente no Eixo Monumental. Eram pintados por cores variadas, chegando a ser decorados por artistas em programas da Secretaria de Cultura. No final do ano de 2009 restavam apenas duas unidades na via EPIG - Setor de Indústrias Gráficas. A partir de 2002 os demais exemplares foram substituídos por outros abrigos de modelo europeu, em decorrência de contrato firmado com empresa espanhola para exploração publicitária em mobiliário urbano.



## Abrigo no parque da cidade

AUTOR DO PROJETO : **Glauco Campello** ANO : **1978**

### CARACTERÍSTICAS

Localizado no Parque da Cidade, este abrigo foi projetado com as funções de: local de descanso, sanitários, e ponto de acesso ao trenzinho que circulava pelo parque. Foram construídos 16 destes abrigos que estão espalhados pelo parque, junto à pista asfaltada utilizada por pedestres e ciclistas.

É composto por 4 pórticos de concreto armado, laje de cobertura também em concreto, e um volume retangular onde funcionam os sanitários, cuja estrutura é indepen-

dente, não tocando os pórticos ou a laje de cobertura. Possui também dois bancos em concreto armado. O volume dos sanitários é revestido exteriormente com azulejos do artista plástico Athos Bulcão, desenhados exclusivamente para estes abrigos.

### DIMENSÕES

Altura	290 cm
Comprimento	1220 cm
Largura	650 cm



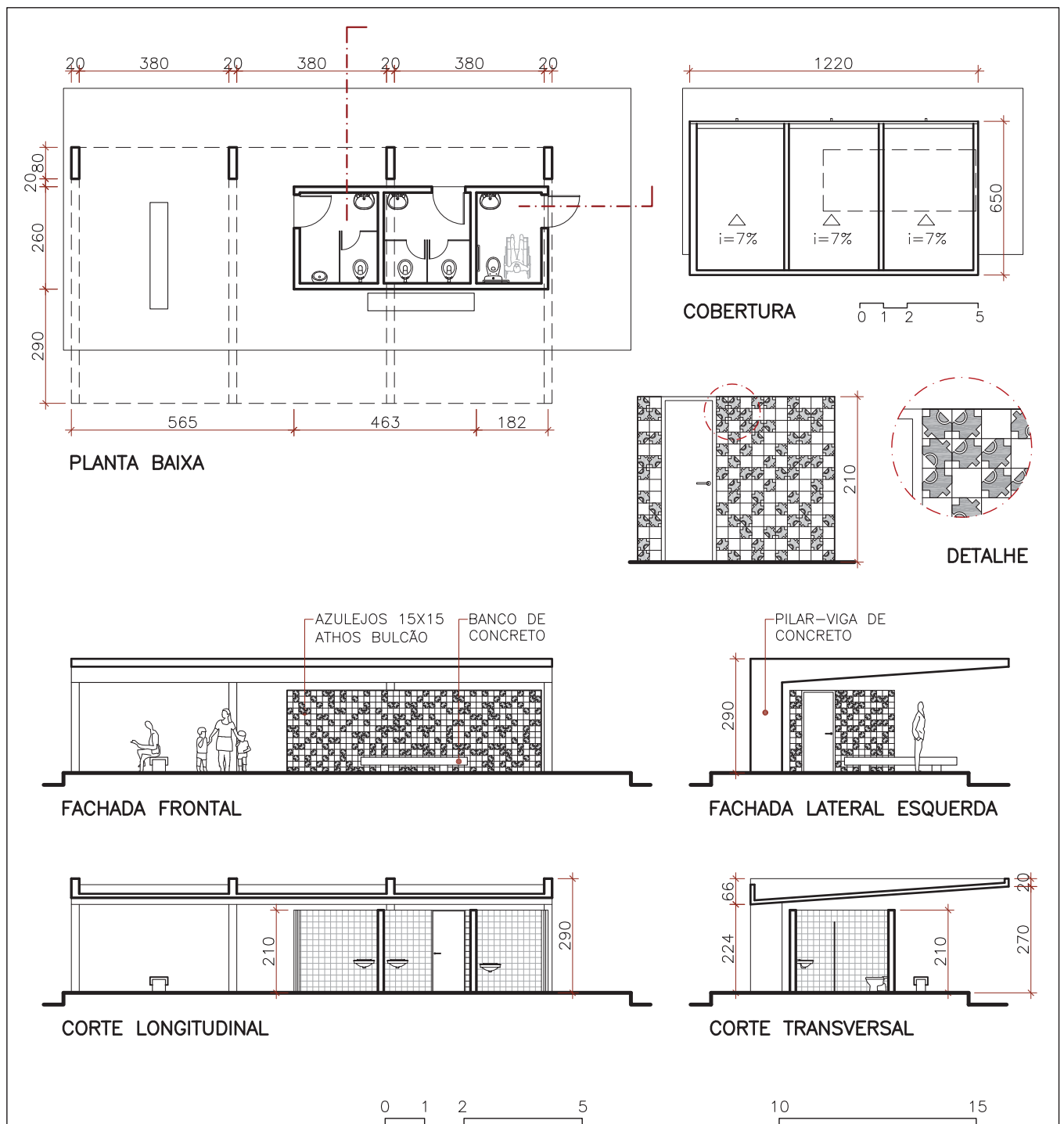


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

A laje de concreto possui inclinação suficiente para escoamento natural de águas pluviais, feito através de buzinetes. Os pórticos que sustentam a cobertura são apoiados unilateralmente, resultando em um balanço de 5,70 metros. Os sanitários, tanto o masculino quanto o feminino, que no projeto original eram de uso individual, foram reformados, e atualmente podem ser utilizados por mais de um usuário simultaneamente.

**HISTÓRICO**

Inicialmente funcionavam como abrigos e pontos de parada de um trenzinho que circulava dentro do parque. Desde que os trenzinhos foram tirados de circulação, os abrigos passaram a funcionar apenas como pontos de descanso e para uso dos sanitários, que foram reformados e ampliados, incluindo compartimento adicional para uso de pessoas com necessidades especiais - cadeirantes. Foram construídos e inaugurados juntamente com o Parque da Cidade em 1978.



## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **Secretaria de Viação e Obras** ANO : **1978**

### CARACTERÍSTICAS

Todo em concreto armado, este abrigo é composto por dois pilares que sustentam a cobertura, e uma parede na qual está engastado o banco.

O acabamento das peças é feito em pintura, aplicada diretamente sobre o concreto.

Atualmente, um dos três abrigos existentes no Plano Piloto de Brasília recebeu pintura decorativa em alusão à copa mundial de futebol. Foi projetado para ser implantado nas cidades satélites.

Notam-se estreitas semelhanças entre este abrigo e o projetado por Sabino Barroso em 1961.

### DIMENSÕES

Altura	250 cm
Comprimento	540 cm
Largura	330 cm



**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

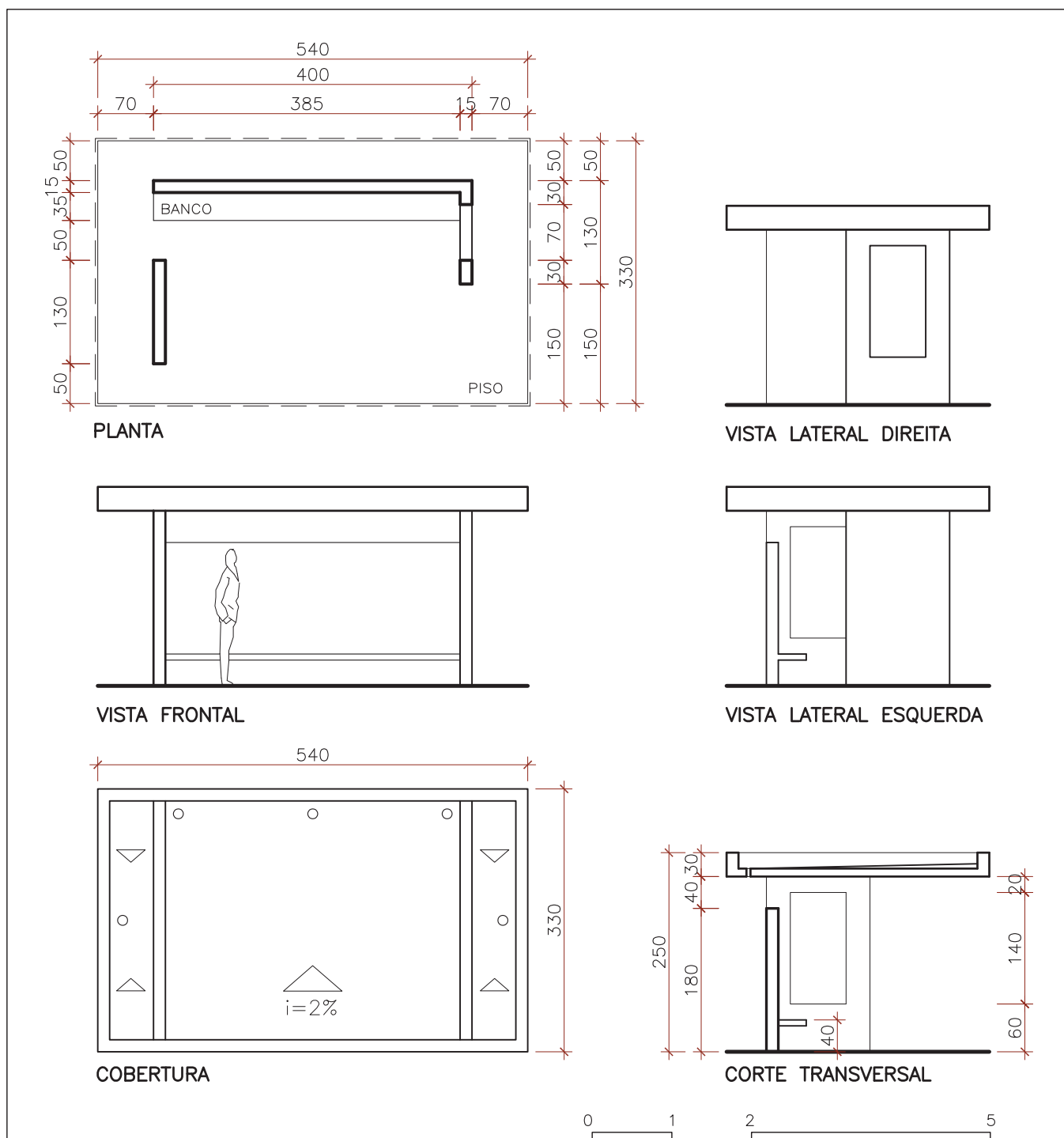
A cobertura, de concreto, é sustentada pelos pilares. Embora a parede dos fundos não tenha função estrutural, esta também é de concreto armado.

O escoamento das águas pluviais é feito através de cinco furos na laje.

O projeto especificou piso cimentado liso com junta plástica, porém, foi executado piso em concreto grosso e sem juntas. Possui um ponto de luz no centro da laje, mas a luminária nunca foi instalada.

**HISTÓRICO**

O projeto pretendia definir um “abrigo de passageiros de ônibus para as cidades satélites”, conforme observação na prancha PR1/1 de maio de 1978. Não obstante, foram construídos três deles dentro do perímetro de tombamento, na RA do Cruzeiro. Um destes abrigos encontra-se em avançado estado de degradação, e sem uso, pois além de não ter sido implantado adjacente à rua, dificultando o uso pelos pedestres, existe outro abrigo próximo, onde efetivamente os ônibus param.



## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **Philippe Torelly** ANO : **1979**

### CARACTERÍSTICAS

O abrigo é formado pela junção de 8 módulos formados por pilar e laje cogumelo. Existem dois abrigos deste modelo, sendo que, há uma pequena diferença entre eles na disposição dos módulos. Em um destes abrigos o piso foi feito com placas de concreto de 80x100 cm, com espaçamento de 10 cm, preenchidos com grama.

Não possui bancos e nenhum tipo de iluminação, e o concreto armado que o compõe também não apresenta qualquer tipo de tratamento. A maneira de agenciamento

dos módulos permite abrigar os passageiros que formam fila indiana nos horários de maior movimento, característica singular no contexto do transporte público em Brasília.

### DIMENSÕES

Módulo	Altura	252 cm
	Comprimento	500 cm
	Largura	500 cm
Conjunto	Comprimento	2500 cm
	Largura	1500 cm



**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

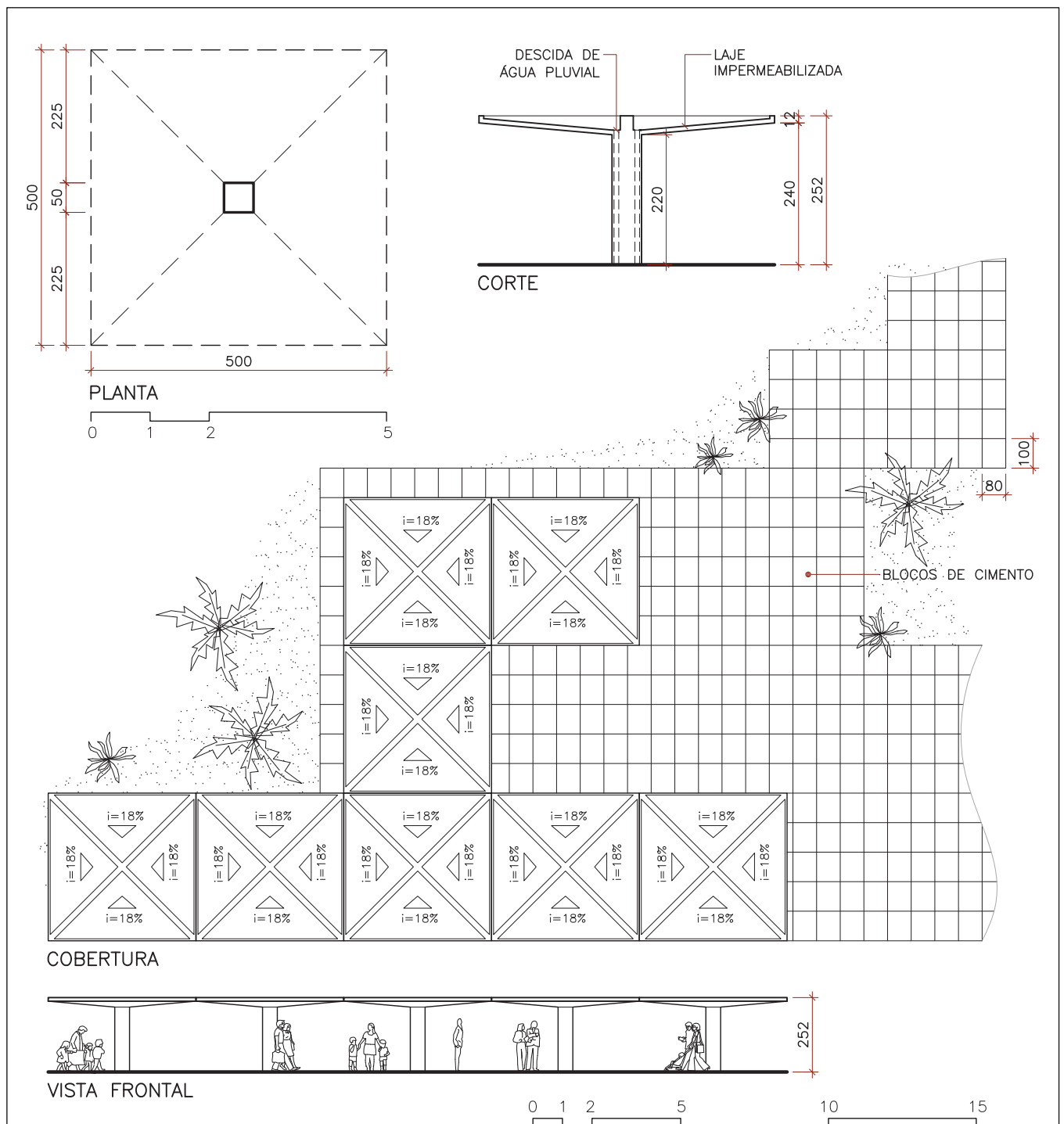
Cada módulo é formado por um pilar de secção quadrada de 50x50 centímetros, e uma cobertura em laje tipo cogumelo, quadrada, de 500x500 centímetros.

A laje cogumelo possui nervuras radiais que apresentam alturas variáveis desde a extremidade até o centro, e garantem a rigidez da estrutura.

As águas pluviais captadas pela cobertura escoam através de dutos que se encontram embutidos nos pilares.

**HISTÓRICO**

Estes dois abrigos foram construídos em pontos estratégicos de acesso ao Parque da Cidade, em vias importantes. Um deles, localizado no Eixo Monumental (via S 1 Oeste), é subutilizado, pois há pouquíssima demanda de passageiros no local. O outro, localizado na EPIG – Setor Sudoeste, em frente à quadra SQSW 104, passou a ser largamente utilizado depois de 1992, ano em que este setor habitacional começou a ser ocupado.



## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **RR Roberto** ANO : **1981**

### CARACTERÍSTICAS

Abrigo modulado autoportante, formado pela junção de peças pré-fabricadas de concreto armado medindo cada uma delas 3,00 m de largura, 1,20 m de comprimento, e 2,50 m de altura. Estas peças são unidas através de parafusos de 1/2 polegada, sendo a junta preenchida com material de vedação. O menor abrigo é composto por duas peças, mas a maioria deles possui três peças, podendo ainda ser encontrados alguns com oito ou mais peças. Suas características principais são: construção industria-

lizada; alta durabilidade oferecida pelo concreto armado; reaproveitamento – pode ser transportado e instalado em outro local; dispensa fundação por ser autoportante; é de fácil manutenção, normalmente necessitando apenas de limpeza. Possui acabamento em concreto aparente, mas em alguns casos é pintado.

### DIMENSÕES

Altura	250 cm
Comprimento (3 peças)	360 cm
Largura	280 cm



**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

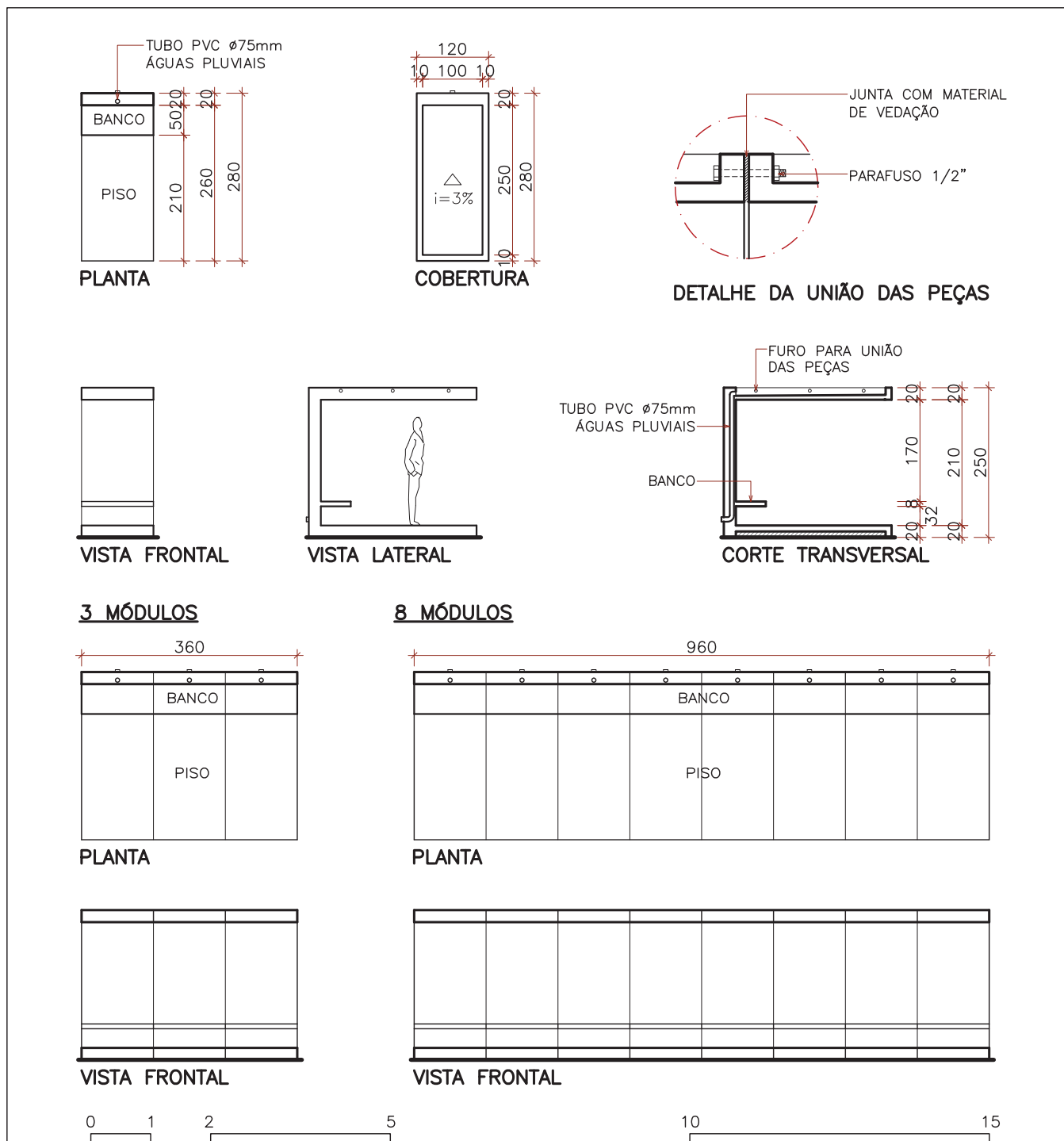
A fabricação pode ser feita em canteiro de obra convencional utilizando-se fôrma metálica monobloco.

Com uso de acelerador de cura do concreto, o tempo de produção das peças pode ser de aproximadamente seis horas.

Cada um dos módulos apresenta, na cobertura, um tubo com diâmetro de 75 mm para escoamento de águas pluviais. Não dispõe de iluminação, não tendo sido previsto local específico para instalação de luminária.

**HISTÓRICO**

O projeto foi apresentado, em 1981, ao Banco Mundial, financiador do programa de implantação do sistema viário de Brasília, coordenado pela arquiteta Mirthes Republicano, e em seguida encaminhado à NOVACAP para fabricação do protótipo. Em 1982 iniciou-se a construção em série e implantação em vários locais do Distrito Federal. Depois da interrupção da sua produção, este tipo de abrigo voltou a ser construído em 2008, e as novas unidades foram implantadas principalmente nas vias de tráfego pesado.



## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **João Filgueiras Lima (Lelé)** ANO : **1985**

### CARACTERÍSTICAS

Abrigo fabricado com a utilização da tecnologia da argamassa armada em peças pré-fabricadas e montadas no local. Cada módulo é formado por três peças – cobertura, pilar, e sapata de fundação. Este módulo pode ser instalado separadamente ou em conjunto com outros, que podem ser combinados de forma espelhada, ou pela lateral, conforme a necessidade do local. Quando se adota a forma espelhada, é acrescentada ao conjunto uma nova peça sobre a junção das duas coberturas. São comumente

utilizados nestes abrigos bancos pré-moldados, fabricados também em argamassa armada, podendo ser de dois tipos: com encosto ou sem encosto, projetados pelo mesmo autor do projeto do abrigo.

### DIMENSÕES

Altura	280 cm
Comprimento (4 módulos)	822 cm
Largura (4 módulos)	450 cm





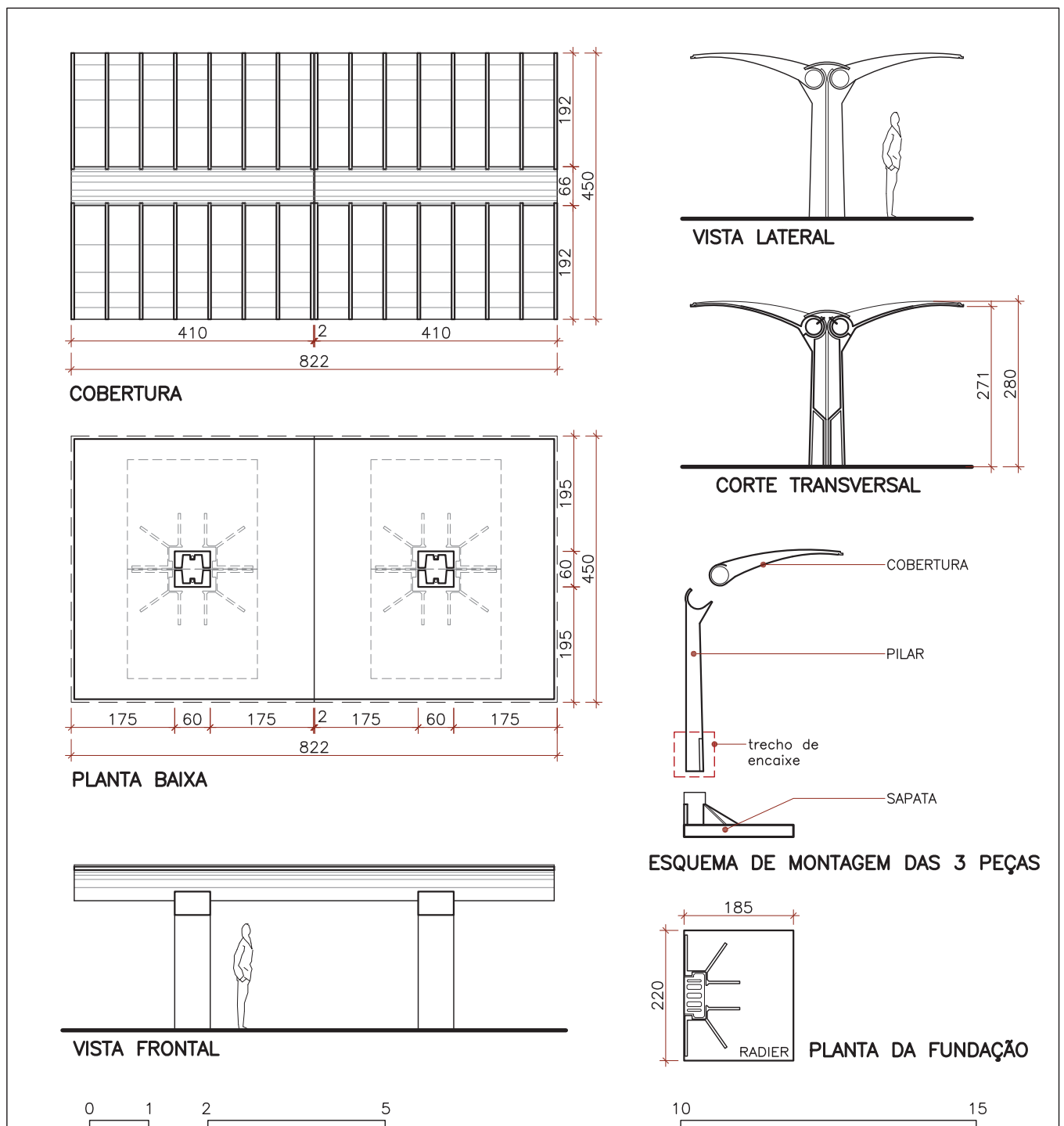
**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Devido ao sistema de pré-fabricação em módulos, o abrigo pode ser transferido de local com o reaproveitamento de suas peças como também reposição de peças danificadas. As peças pesam: cobertura 700kg; pilar 180kg; sapata 100kg.

Possui luminária que é instalada na peça da cobertura, em compartimento específico, ficando embutida, o que previne de furtos. Os abrigos de Brasília foram pintados, em sua maioria, na cor amarela.

**HISTÓRICO**

Projetado em 1985, foi construído primeiramente no Rio de Janeiro e posteriormente em Brasília - 1988. Em janeiro de 2008 existiam três unidades, conforme relatório da Secretaria de Transportes do DF. Foram encontradas apenas duas unidades na via EPIA, próximas à Viplan e à Novacap, removidas ainda naquele ano com os trabalhos de ampliação da via. Entretanto, existem atualmente três unidades deste abrigo no Campus da Universidade de Brasília, não considerados no levantamento da Secretaria de Transportes.



## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **Sérgio Parada** ANO : **1990**

### CARACTERÍSTICAS

Abrigo fabricado em estrutura metálica, composto por módulos em forma de "C", tendo cada módulo as dimensões de 200 cm x 300 cm x 243 cm (altura).

A execução do abrigo poderá ter o número de módulos desejado dependendo da necessidade prevista para o local a ser implantado, sendo mais comum o abrigo composto por 3 módulos.

Fabricado em peças metálicas tubulares, com utilização de policarbonato alveolar translúcido na cobertura e trans-

parente na parte posterior, com intenção de possibilitar a visão do usuário em todos os sentidos. Apresenta base em concreto armado aparente e fundação com sapata de ligação. Os bancos são em chapa de aço perfurada. Toda a estrutura metálica e bancos são pintados na cor vermelha.

### DIMENSÕES

Altura	243 cm
Comprimento (3 módulos)	600 cm
Largura	300 cm

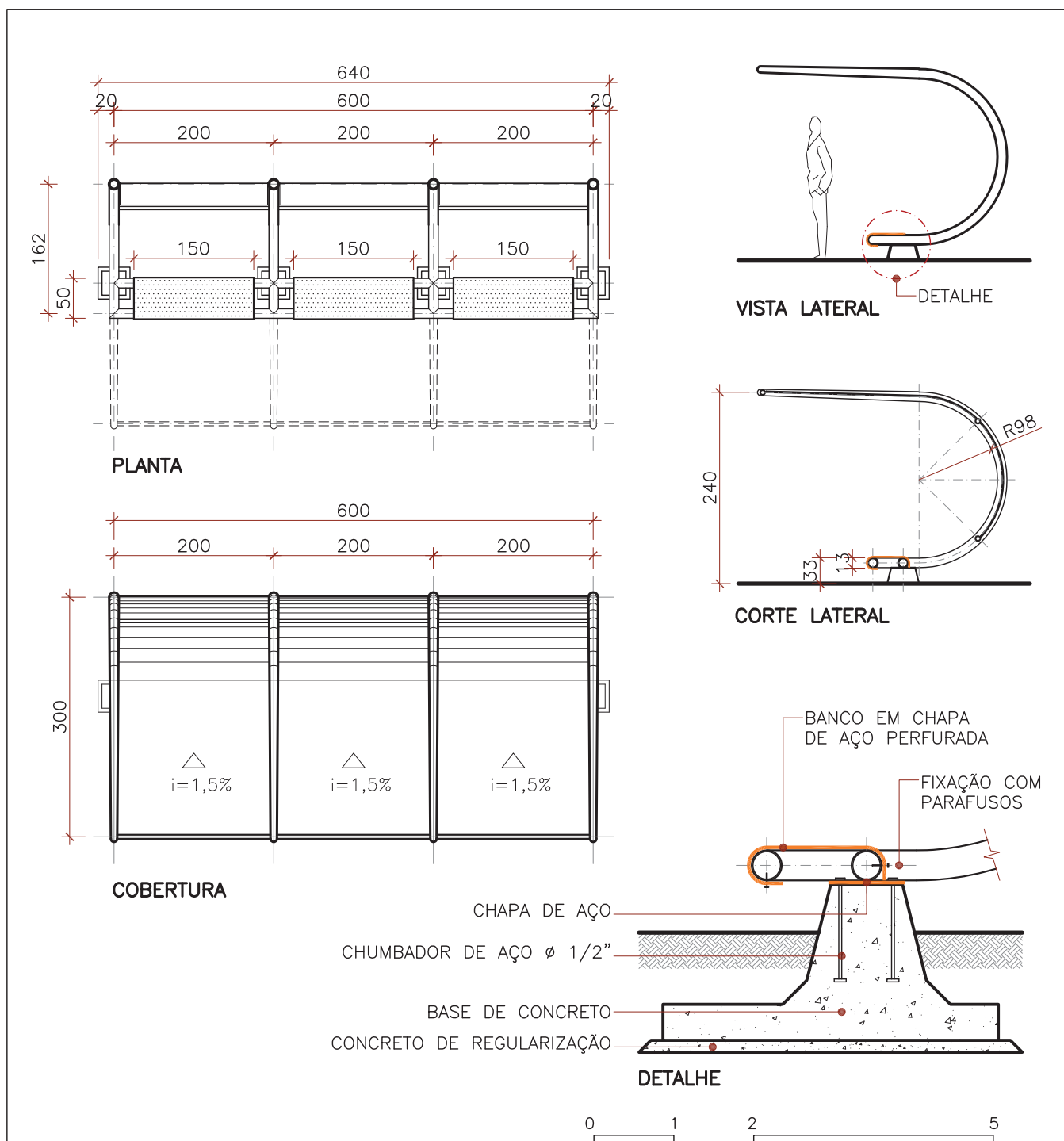


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

A estrutura metálica é composta por tubos galvanizados a fogo - aço USI SAC 41 com os seguintes diâmetros: 120 mm, 50 mm, e os tubos que compõem a parte superior - cobertura - apresentam diâmetros que variam de 120 mm a 80 mm. Todos os tubos têm a espessura de 3,04 mm. A base do abrigo, em concreto armado, recebe tratamento em verniz à base de resina acrílica.

**HISTÓRICO**

Projetado para o Aeroporto Internacional de Brasília em 1990, posteriormente foi disponibilizado para a Secretaria de Transportes do Governo do Distrito Federal para uso em outros locais da cidade. Este abrigo foi utilizado, no passado, na Praça dos 3 Poderes - próximo ao palácio do planalto, na plataforma superior da rodoviária - perto do Teatro Nacional e também na Praça do Relógio em Taguatinga. Nestes três casos, foram pintados de branco.



## Abrigo no ponto de ônibus do zoológico

AUTOR DO PROJETO : **Rosângela Rios** ANO : **1992**

### CARACTERÍSTICAS

Abrigo construído em concreto armado e alvenaria, para um local específico na cidade. A única unidade construída situava-se defronte ao Jardim Zoológico, na Estrada Parque do Guará – EPGU.

Composto por uma grande laje de cobertura, que se alonga até o piso em uma das extremidades, onde passa a constituir uma parede estrutural. Na extremidade oposta esta apoia-se sobre dois pilares de concreto com secção de 50x50cm. A laje abriga uma lanchonete, sanitários, banca

de revistas e depósito. Estes foram projetados para dar solução à falta de pontos de apoio aos usuários, já que se trata de um local sem outras construções próximas.

### DIMENSÕES

Altura	377 cm
Comprimento	1852 cm
Largura	1000 cm

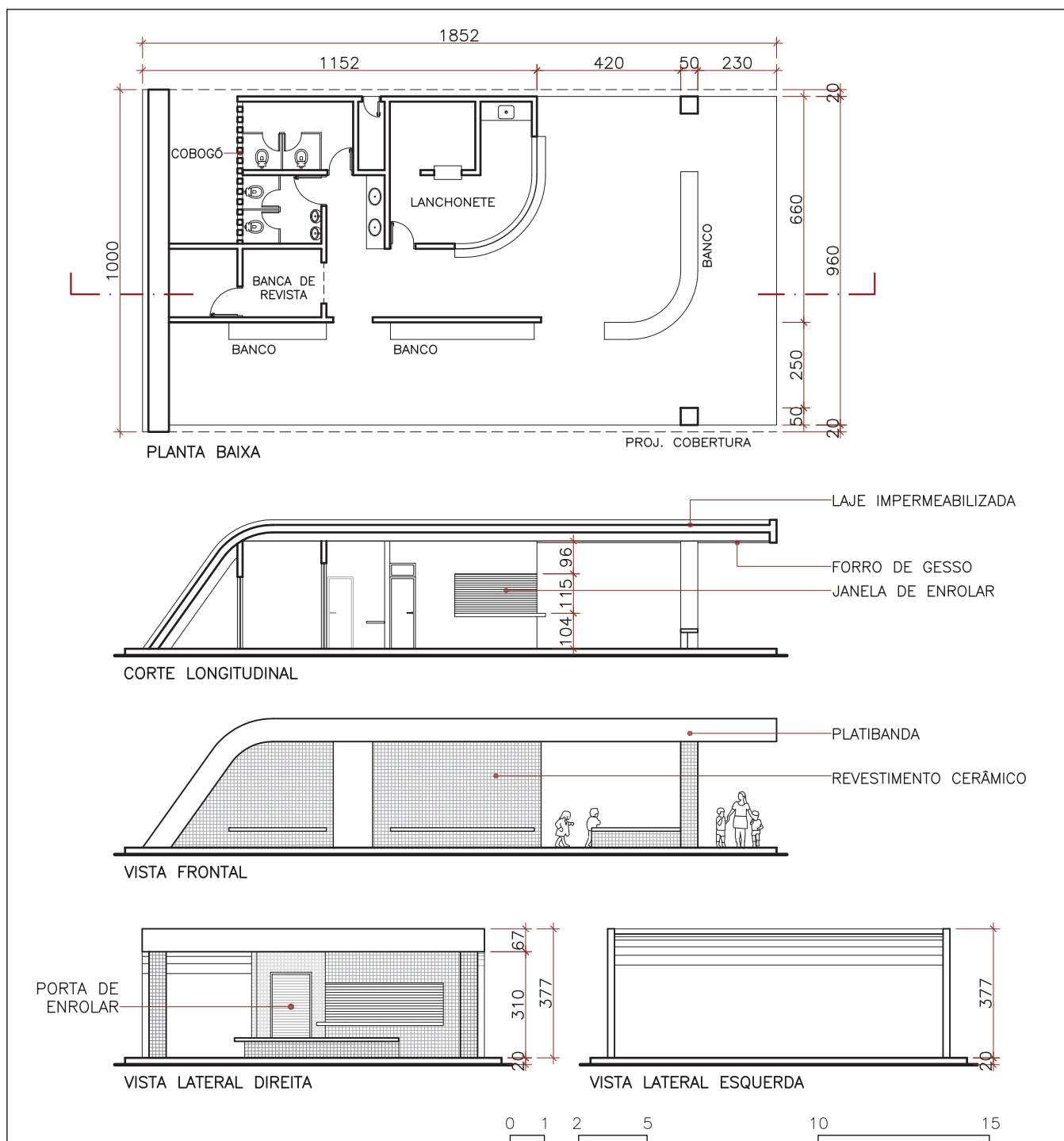


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

A laje e a platibanda são de concreto aparente. Os pilares e os assentos dos bancos, também de concreto, recebem revestidos com cerâmica de 10x10cm na cor preta. As paredes que definem os ambientes são de alvenaria, com revestimento cerâmico nas cores azul e vermelho, 10x10cm nas paredes externas e, branco 15x15cm, nas paredes internas. Piso com revestimento de cerâmica 30x30cm de tonalidade cinza. Acabamento do teto com forro de gesso. As portas são metálicas.

**HISTÓRICO**

A banca de revista, a lanchonete e os sanitários funcionaram apenas durante os primeiros anos após sua inauguração. Devido ao descaso das autoridades competentes, e à decorrente falta de manutenção, os ambientes internos ficaram fechados e em desuso por muitos anos, necessitando de reformas. Apesar do longo período de abandono, a área externa era utilizada pela população, principalmente pelos visitantes do Zoológico. Este abrigo foi demolido em março de 2010.



## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **Jorge Nazaré** ANO : **1998**

### CARACTERÍSTICAS

Denominado pela Secretaria de Transportes por "Abrigo Padrão", devido à sua ampla utilização no DF, este abrigo é composto por peças em concreto armado pré-fabricado - dois pilares, elementos de vedação, banco e laje de cobertura. O acabamento das peças é feito em pintura, aplicada diretamente sobre o concreto. Foi prevista a instalação do piso acima do nível do passeio, porém, este tem sido construído no mesmo nível da calçada para facilitar a circulação de pessoas com dificuldades de locomoção.

A inclinação da laje é suficiente para um bom escoamento de águas pluviais, não havendo necessidade de impermeabilização. O abrigo pode ser inteiramente transplantado, pois todas as suas peças são removíveis, inclusive a sapata de fundação.

### DIMENSÕES

Altura	242 cm
Comprimento	400 cm
Largura	250 cm

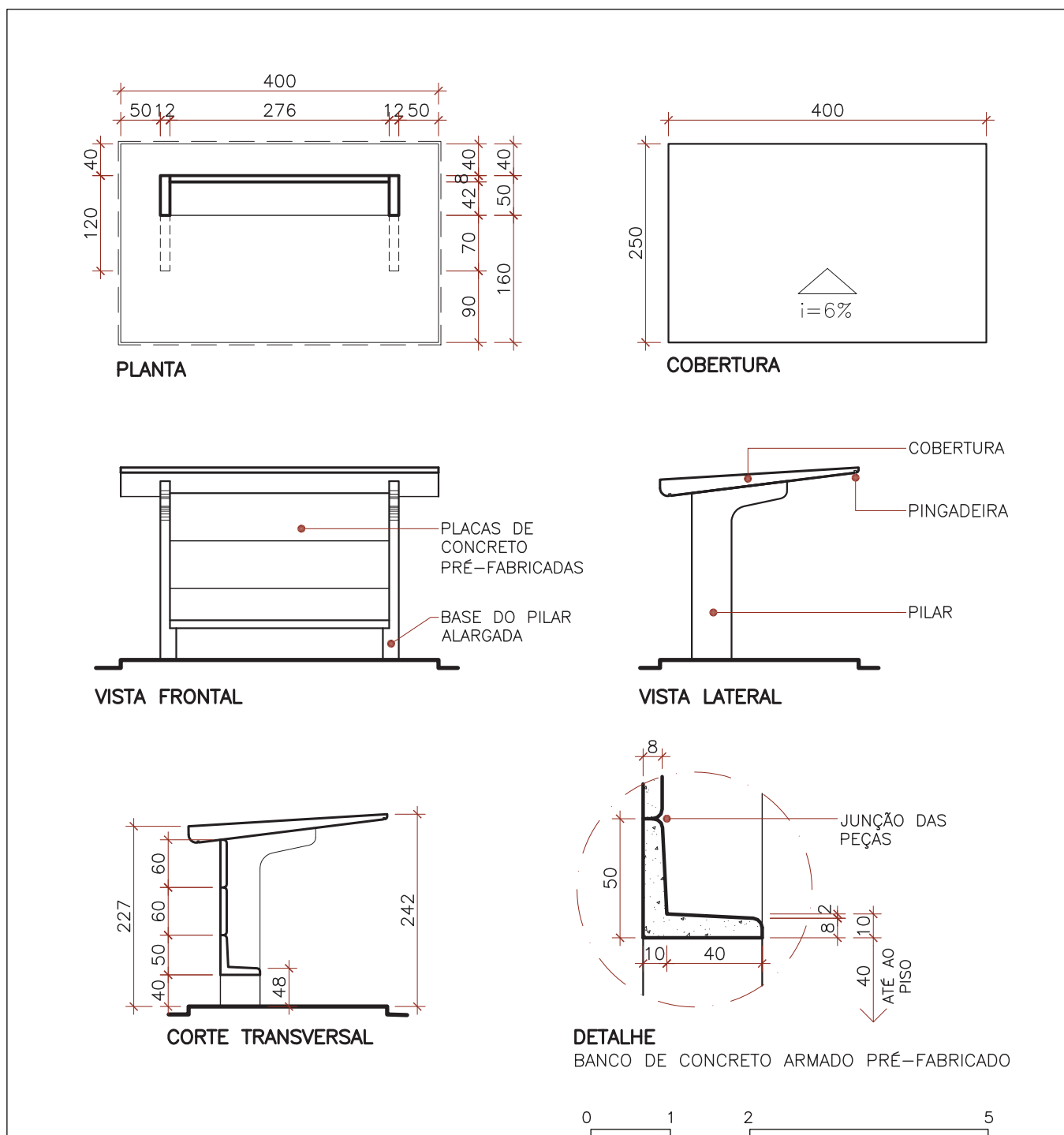


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Todas as suas peças são pré-fabricadas e montadas no local. É revestido somente com pintura esmalte sintético acetinado, aplicada diretamente sobre o concreto. Os seus elementos estruturais e o banco são na cor cinza, e os elementos de vedação foram pintados na cor azul claro. Não foi previsto para este abrigo ponto de iluminação. Visto que o escoamento de águas pluviais é feito diretamente da cobertura para o solo, favorecido pela inclinação da laje, suas extremidades receberam pingadeiras.

**HISTÓRICO**

O projeto da Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal / DMTU, foi projetado para ser construído nas cidades satélites, fora do perímetro tombado, e nas vias de maior movimento do Distrito Federal. Porém chegaram a ser montadas algumas unidades na Octogonal, no Cruzeiro, na Vila Planalto e no Setor Militar Urbano, bairros que se inserem no perímetro tombado do Plano Piloto. Desde a época em que foi projetado tem sido continuamente construído.



## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **Jean Piantanida** ANO : [1984]

### CARACTERÍSTICAS

Abrigo construído em estrutura metálica pintada e cobertura em chapas de policarbonato. O fechamento é feito em vidro temperado fixado em suportes de alumínio anodizado. O modelo padrão deste abrigo é composto por dois pilares, uma cobertura em formato curvo e um banco instalado entre os dois pilares. Em Brasília foi utilizada em uma versão duplicada, com quatro pilares e duas coberturas. A duplicação foi feita de forma espelhada, sendo esta uma variação da versão simples do projeto. Faz parte do

abrigo um painel luminoso publicitário instalado na lateral esquerda, e também painel informativo de linhas e itinerários de ônibus, sendo que este não é utilizado em Brasília. A empresa fabricante aponta como vantagem o fato de não apresentar obstáculo visual para a paisagem.

### DIMENSÕES

Altura	279 cm
Longitude	512 cm
Profundidade	315 cm



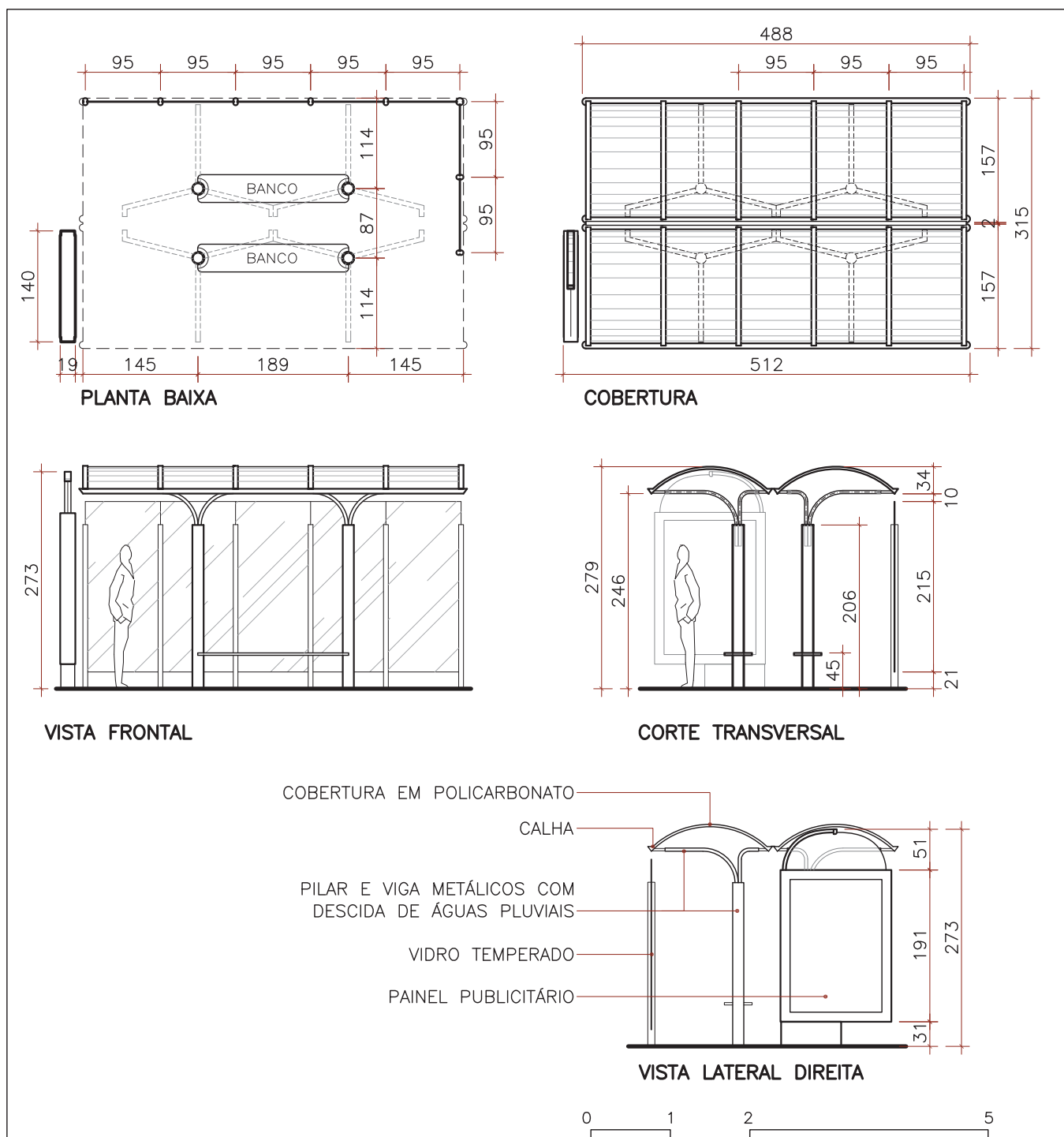


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Possui estrutura formada por quatro pilares de seção circular em aço galvanizado a quente. De cada pilar saem três tubos, do mesmo material, que sustentam a cobertura, sendo esta formada por perfis de alumínio anodizado e chapas curvas e opacas de policarbonato. Todas as peças metálicas são da cor marrom, incluindo a cobertura e os vidros de fechamento. Possui iluminação com lâmpadas fluorescente. Os bancos são de poliéster na cor cinza e estruturados por tubos metálicos.

**HISTÓRICO**

Este abrigo faz parte de contrato celebrado entre a empresa espanhola Cemusa e o Governo do Distrito Federal no ano de 2002. Foi projetado na década de 1980 e utilizado em países europeus. Em 2002 foi aprovada sua utilização em Brasília. Juntamente com outro modelo da mesma empresa, foram os primeiros abrigos em pontos de ônibus com uso de exploração publicitária. Na região do Plano Piloto de Brasília, este modelo é utilizado apenas nos setores Sudoeste, Cruzeiro, e Candangolândia.



## Abrigo em ponto de ônibus

AUTOR DO PROJETO : **Nicolas Grimshaw** ANO : **1996**

### CARACTERÍSTICAS

Abrigo construído em estrutura metálica e fechamento em vidro, tendo como característica principal a transparência. É montado por sistema de peças pré-fabricadas, o que permite que sua dimensão possa ser ampliada, adaptando-se à necessidade local. Em Brasília, o tamanho utilizado na área tombada do Plano Piloto constitui área coberta com 5 assentos, mas foram implantadas 10 unidades com tamanho duplicado. Faz ainda parte do abrigo um painel luminoso publicitário, acoplado ao pilar da lateral esquer-

da, bem como painel informativo de linhas e itinerários de ônibus; este último não é utilizado em Brasília. As peças metálicas, aço e alumínio não recebem pintura, ficando com cores e texturas naturais. Possui duas luminárias com lâmpadas fluorescentes embutidas na viga.

### DIMENSÕES

Altura	263 cm
Comprimento	507 cm
Largura	280 cm

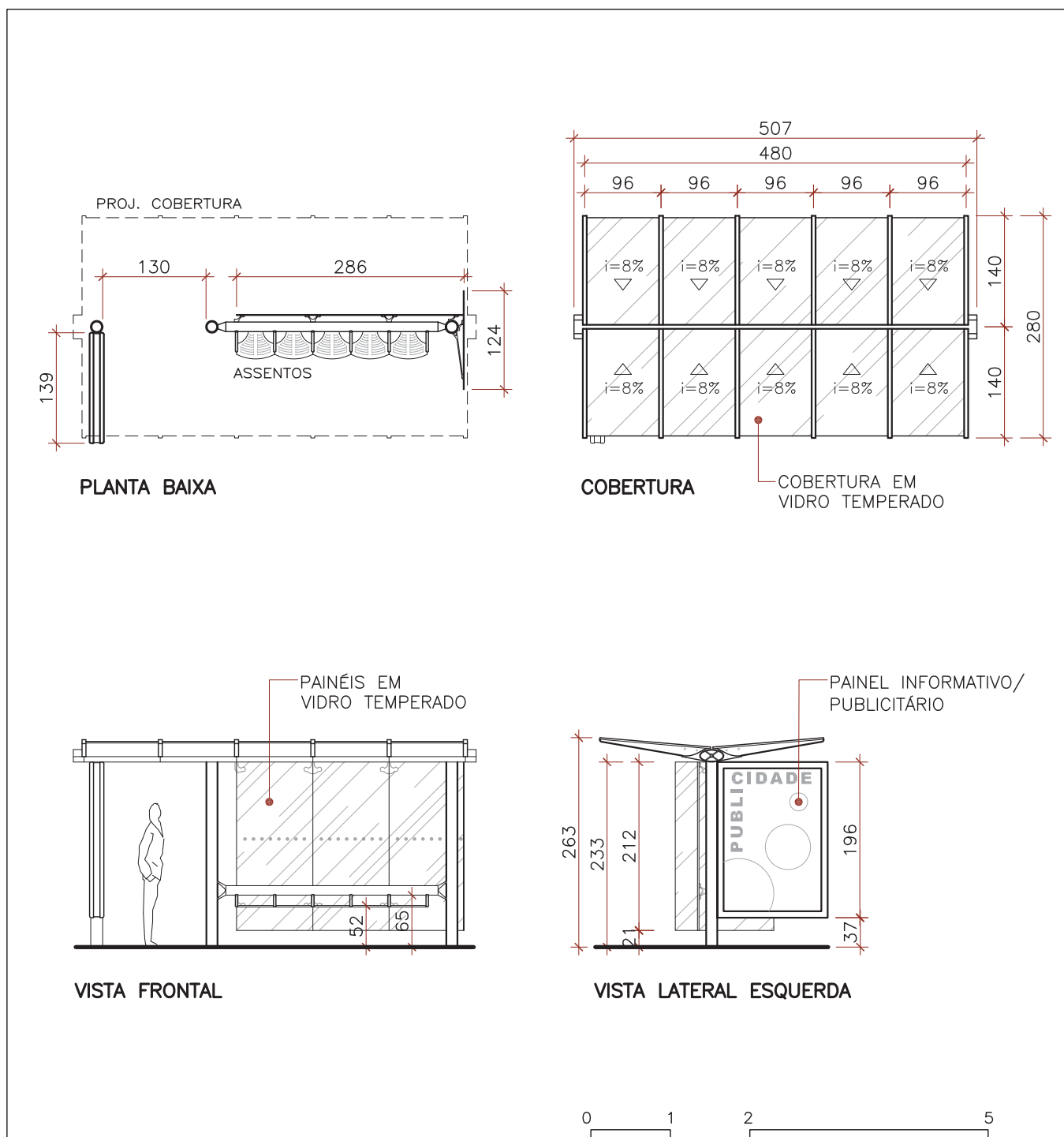


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Possui estrutura formada por 3 pilares de seção circular em aço inoxidável e uma viga em perfil de alumínio anodizado que sustenta a cobertura. A viga inferior, em aço inoxidável, sustenta os bancos e o painel de fechamento posterior em vidro temperado. O teto deste abrigo é de vidro laminado na cor fumê, mas em Brasília foram utilizadas também chapas de policarbonato alveolar. Os bancos são constituídos por assentos em alumínio e suporte em peças de aço inoxidável.

**HISTÓRICO**

Este abrigo está incluído no contrato celebrado entre a empresa espanhola Cemusa e o Governo do Distrito Federal no ano de 2002. Desde que foi projetado, em 1996, vem sendo utilizado em vários países europeus. Na região do Plano Piloto de Brasília este modelo é utilizado nos setores mais importantes da área tombada, que ficam ao longo dos dois eixos principais de circulação. Substituiu vários outros modelos de abrigo.





## 4.3 Abrigos de Transporte Público Individual

## Abrigo em ponto de taxi

AUTOR DO PROJETO : **Oscar Niemeyer** ANO : **1985**

### CARACTERÍSTICAS

Abrigo para motoristas de táxi composto por uma parte edificada interna de 10.50 m<sup>2</sup>, com um ambiente de estar e um sanitário, e uma parte externa de 32.00 m<sup>2</sup>, que configura uma varanda protegida pela laje de cobertura. Sua estrutura resume-se a uma parede estrutural de concreto armado na face posterior, e dois pilares na parte frontal, com a cobertura apoiada sobre estes elementos. O projeto prevê que o piso seja acabado ao nível do passeio, porém encontram-se algumas unidades com o piso elevado. O

sanitário possui lavatório e uma bacia sanitária com caixa acoplada. O acesso a este é feito pelo lado externo. O estar é equipado com um banco de concreto armado com sua base embutida na parede de alvenaria, e uma bancada em madeira para apoio do telefone. Seu fechamento é feito por esquadrias de ferro e vidro.

### DIMENSÕES

Altura	270 cm
Comprimento	850 cm
Largura	500 cm

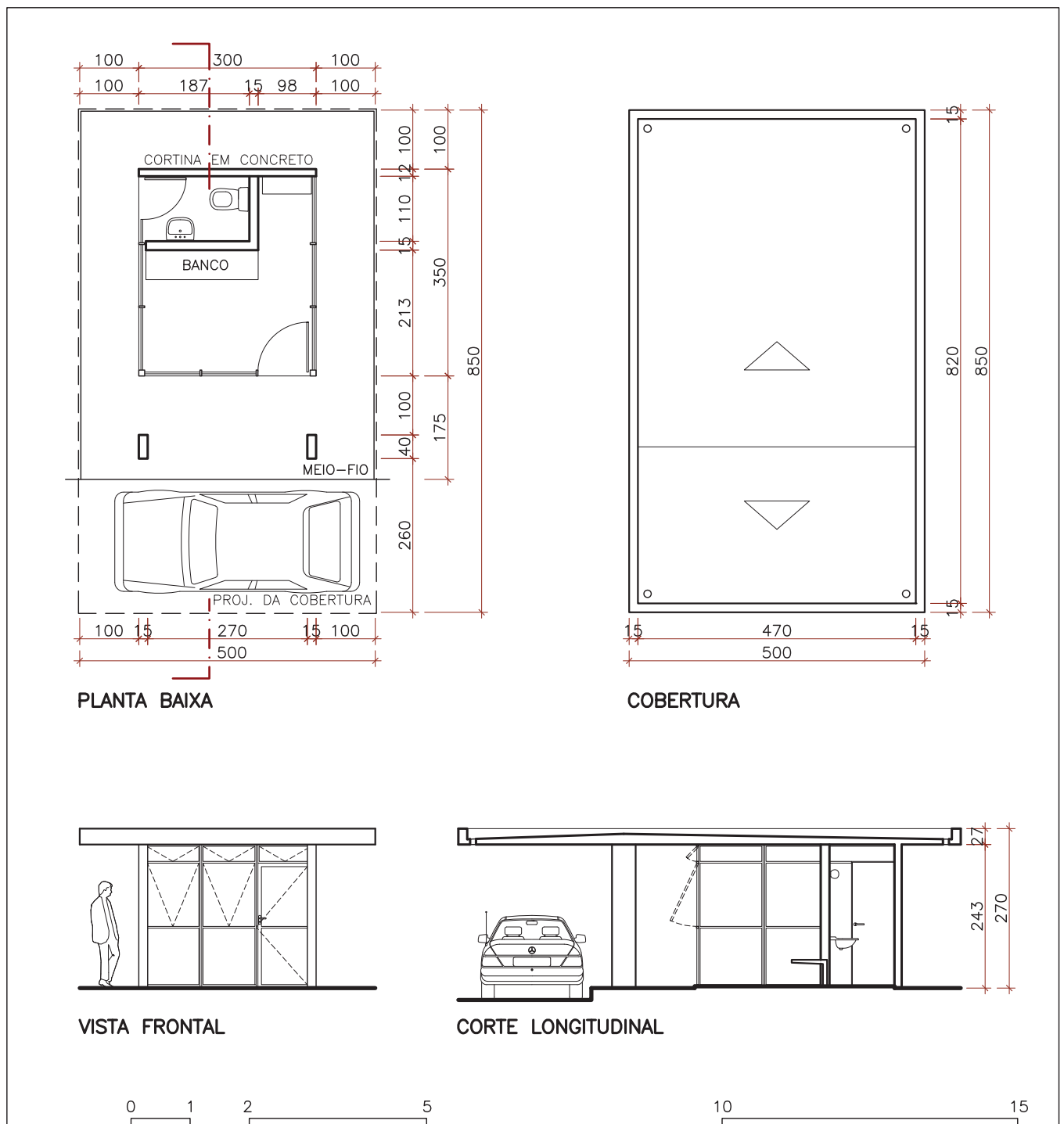


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

A estrutura compõe-se de uma laje de concreto aparente apoiada sobre três pontos – uma cortina de concreto e dois pilares. O escoamento de águas pluviais é feito através de buzinetes que estão nos quatro cantos da laje. O projeto prevê piso interno cimentado liso e acabamento queimado com nata de cimento. O piso externo é em concreto sarrafeado, como nos passeios. As esquadrias são em chapa de ferro 16 e vidros lisos, transparentes e incolores, com espessura 5 mm.

**HISTÓRICO**

Até o ano de 2009 eram os únicos abrigos de táxi instalados em Brasília com autorização do poder público. Quase todos encontram-se descaracterizados, cada um ao seu modo, por reformas realizadas sem a autorização das autoridades competentes. Dentre as alterações realizadas constam, a instalação de reservatório d'água sobre a laje de cobertura e a instalação de revestimento cerâmico no piso, cujo acabamento previsto era o cimento queimado.



## Abrigo em ponto de taxi

AUTOR DO PROJETO : **Oscar Niemeyer** ANO : **1985**

### CARACTERÍSTICAS

Este abrigo, desenvolvido a partir do apresentado anteriormente, se diferencia do primeiro por um aumento da sua área externa de cobertura, que corresponde quase ao dobro daquele - 32,00m<sup>2</sup> de área externa coberta na edificação menor, e 58,80 m<sup>2</sup> de área externa coberta na edificação maior. Este aumento permite que no abrigo maior dois veículos estejam estacionados sob a cobertura; o menor tem capacidade para abrigar apenas um veículo sob a laje. As características básicas dos dois abrigos

são as mesmas. Devido ao aumento da laje de cobertura foram acrescentados dois pilares na parte frontal, para sua sustentação.

### DIMENSÕES

Altura	270 cm
Comprimento	1170 cm
Largura	850 cm



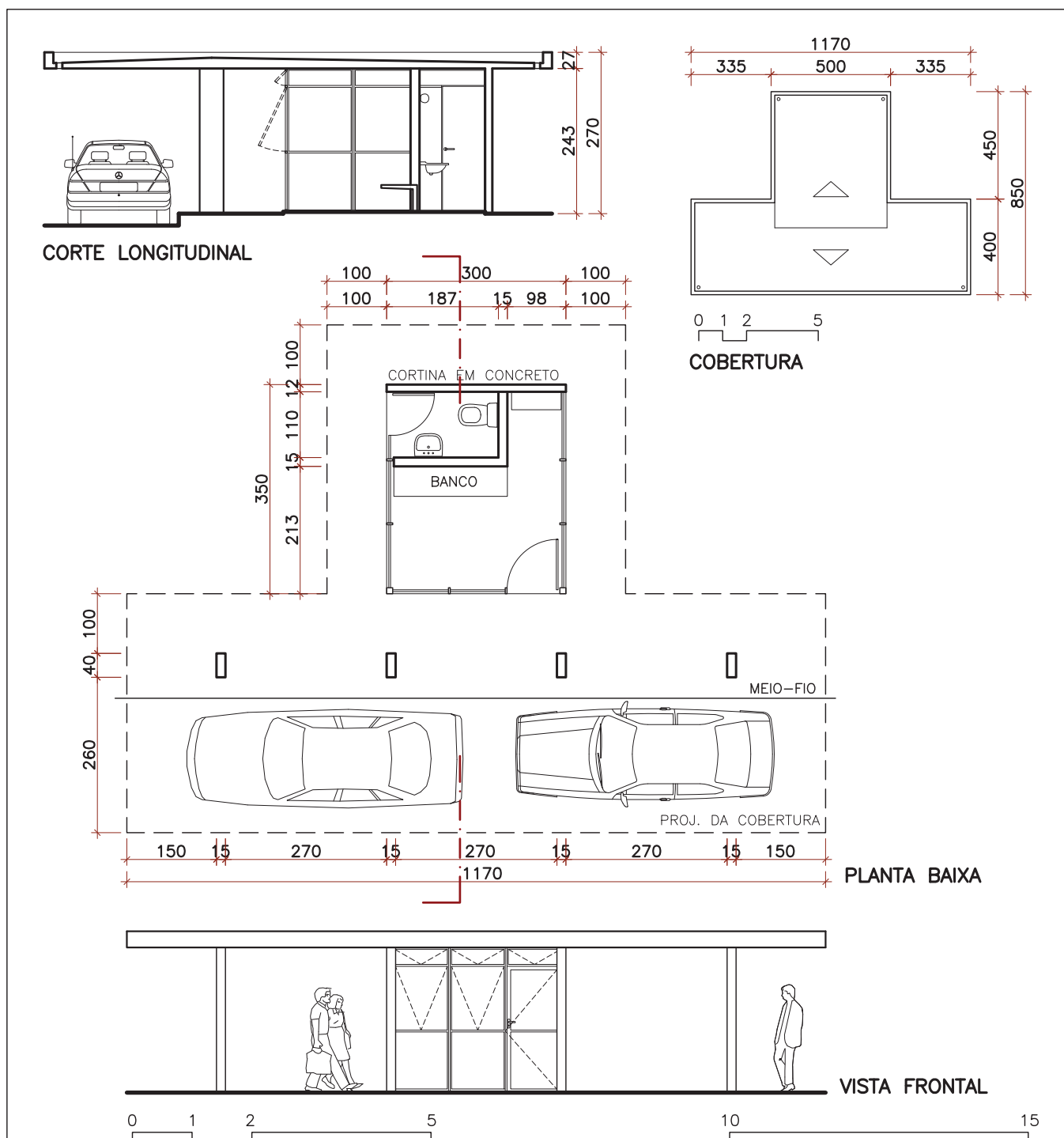


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

A estrutura compõe-se de uma laje de concreto aparente apoiada sobre a cortina de concreto e os pilares. O escoamento de águas pluviais é feito através buzinetes que estão em quatro cantos da laje. O projeto prevê piso interno cimentado liso e acabamento queimado com nata de cimento. O piso externo é em concreto sarrafeado, como nos passeios. As esquadrias são em chapa de ferro 16 e vidros lisos, transparentes e incolores, com espessura 5 mm.

**HISTÓRICO**

Existe apenas uma unidade deste abrigo que fica junto do terminal rodoviário do Cruzeiro Novo. O abrigo encontra-se descaracterizado devido a reformas não autorizadas, executadas pelos usuários. Tais reformas alteraram significativamente a volumetria original do abrigo, pois incluíram o aumento da área interna, tanto para as laterais quando nos fundos. Verificou-se também que a parte inferior das esquadrias foi substituída por alvenaria revestida por cerâmica, além da inclusão de grades.



## Abrigo em ponto de taxi

AUTOR DO PROJETO : **Michel Silva de Oliveira** ANO : **2007**

### CARACTERÍSTICAS

Abrigo para motoristas de táxi composto por uma parte edificada interna de 27,72 m<sup>2</sup>, com um ambiente de espera, copa, banheiro e sanitário adaptado para portadores de necessidades especiais; e uma parte externa de 41,97 m<sup>2</sup>, que configura uma varanda coberta, mobiliado com mesas e assentos em concreto armado.

Sua característica principal é o formato ondulado da cobertura, que lhe é conferido por dois pórticos metálicos sobre os quais a cobertura se apóia, acompanhando a sua

forma. No projeto foi especificado que estes pórticos deveriam permanecer sem tratamento, ficando oxidados com o tempo. Entretanto, foram pintados, contrariando a vontade do autor do projeto. Foi especificada ainda cobertura em telha metálica lisa com núcleo em EPS, mas usou-se telha ondulada calandrada com núcleo em lã de rocha.

### DIMENSÕES

Altura	402 cm
Comprimento	917 cm
Largura	760 cm

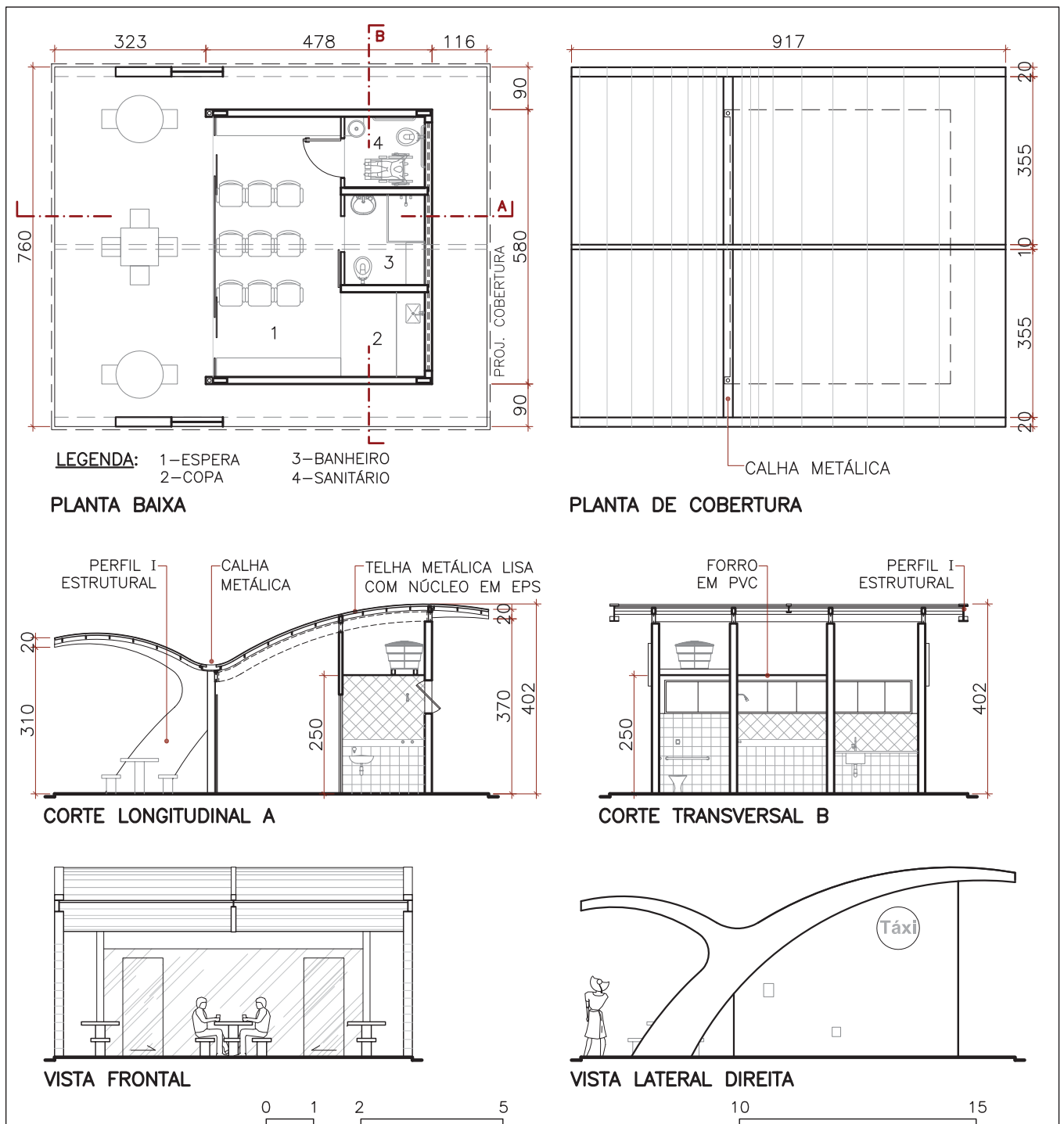


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Os pórticos da estrutura são em perfil I de aço, pintados na cor marrom. As telhas da cobertura se apóiam sobre vigas em perfil I, pintadas de branco, que seguem a mesma ondulação dos pórticos. Os fechamentos são em alvenaria, com pintura branco neve, exceto nas áreas molhadas, onde as paredes recebem revestimento cerâmico. Nestas áreas foi ainda instalado forro em PVC. Sobre o sanitário foi instalada a caixa d'água, que se apóia sobre vigas. O mobiliário interno previsto inclui poltronas, escaninhos em madeira e balcão.

**HISTÓRICO**

O projeto foi elaborado no ano de 2007 e as obras tiveram início em 2008, sendo concluídas em 2009. Foram construídas 4 unidades que, até os primeiros meses de 2010 ainda estavam sem uso, pois o sindicato de taxistas e a administração pública não conseguiam entrar em acordo quanto ao sistema de utilização daqueles pontos. As 4 unidades estão localizadas: no Setor Hoteleiro Sul, no Setor Hoteleiro Norte, no Setor de Recreação Pública Sul, e no Setor de Recreação Pública Norte.





## 4.4 Acessos de Transporte Público de Massa

## Acesso ao metrô

AUTOR DO PROJETO : **Paulo Cavalcanti de Albuquerque** ANO : **1998**

### CARACTERÍSTICAS

Os pontos de acesso à estação subterrânea de metrô denominada 114 Sul, foram projetados para funcionar também como abrigo de passageiros de ônibus. São três os acessos a essa estação. O principal fica na EQS 114/115 Sul, e, por ser muito mais movimentado, foi projetado com dez metros a mais de comprimento que os outros dois localizados na EQS 214/215 Sul.

É constituído por uma grande laje de concreto armado apoiada em duas fileiras de colunas em concreto aparente,

encabeçadas por capitéis que lembram os capitéis campaniforme das antigas colunas egípcias. Debaixo da laje de cobertura encontram-se duas escadas de acesso ao túnel, sendo uma delas uma escada rolante, e um volume que abriga o elevador, que atravessa a laje e se prolonga 1.25 metros além da cobertura.

### DIMENSÕES

Altura Total	395 cm
Comprimento	4500 cm
Largura	1125 cm

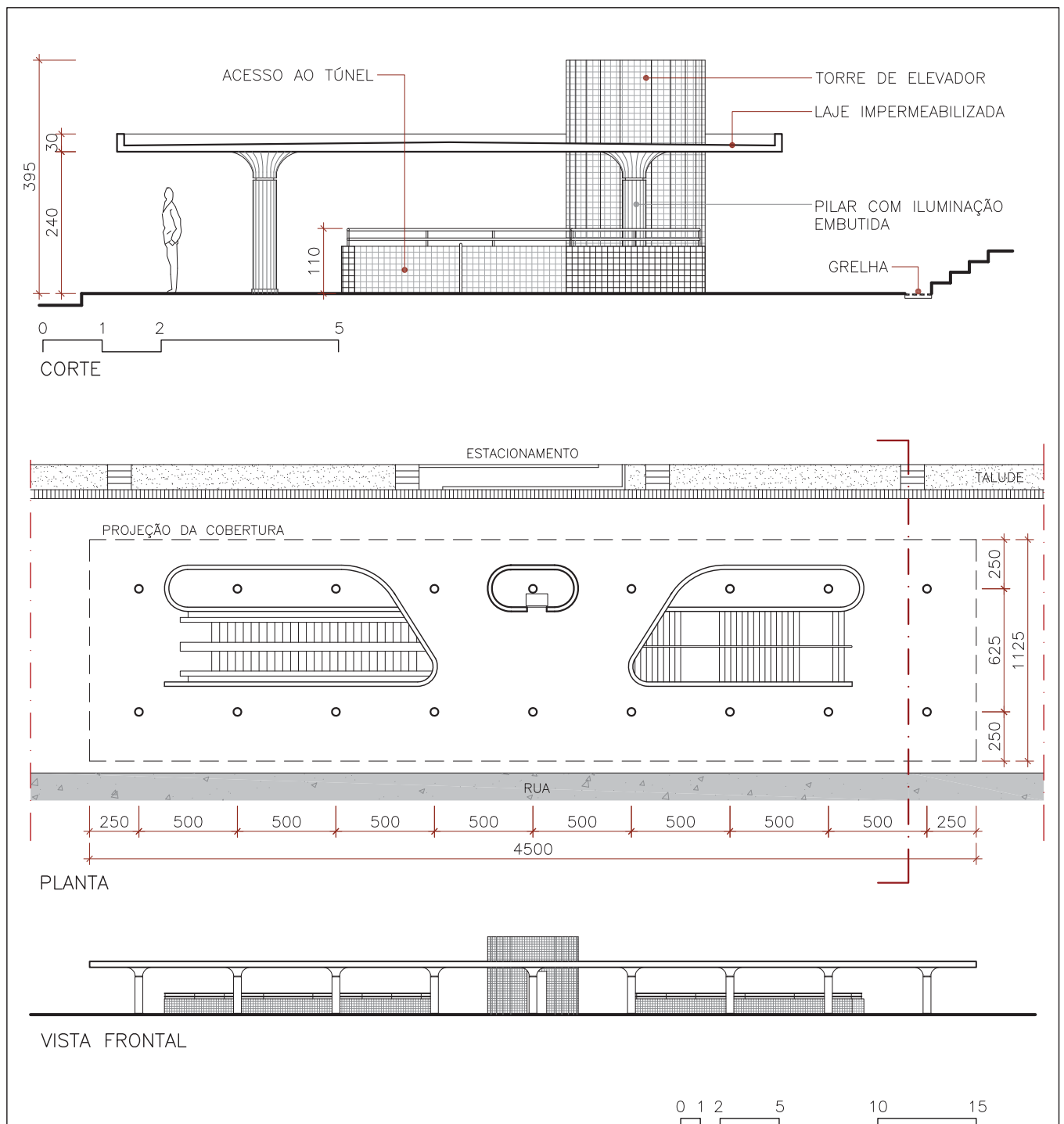


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Possui estrutura formada por dezoito colunas de seção circular, em concreto armado, e uma grande laje protendida simplesmente apoiada nas colunas, com cordoalha engraxada nos dois sentidos. Além da função estética, os capitéis das colunas proporcionam o aumento da superfície de apoio da laje, evitando a punção da mesma, visto que esta não está engastada nas colunas. A iluminação, com lâmpadas fluorescentes, está embutida nas colunas.

**HISTÓRICO**

Esta foi a primeira estação de metrô a ser construída na região do Plano Piloto de Brasília. Foi inaugurada em março 2001. Apesar do projeto para o abrigo ter sido feito com a intenção de sua construção ser repetida nas demais estações de metrô do Plano Piloto, esta é a única estação onde foi erguido este tipo de abrigo. Na época em que foi projetado havia a intenção de conjugar o uso do ônibus e do metrô, integrando os dois meios de transporte público. Foi por esta razão que se optou pela grande laje.



## Acesso ao metrô

AUTOR DO PROJETO : **Daniela Diniz e Luciana Pessoa** ANO : **2007**

### CARACTERÍSTICAS

Este acesso ao metrô é composto por três volumes edificadados, separados, que se organizam numa composição mais ou menos simétrica, definida por dois volumes iguais nas laterais, que abrigam as escadas, e um volume cúbico, ao centro, que abriga o elevador. Encontram-se ainda muretas que são revestidas com peças cerâmicas com um desenho padronizado que foi criado a partir do símbolo gráfico do metrô de Brasília. Este desenho foi ainda utilizado para a composição de painéis de granito não polido que reves-

tem as paredes inclinadas da face posterior dos acessos às escadas. O volume do elevador tem acabamento em concreto aparente e contém o nome da estação em baixo relevo, moldado no próprio concreto.

### DIMENSÕES

	Escadas	Elevador
Altura	410 cm	400 cm
Comprimento	1020 cm	1020 cm
Largura	570 cm	252 cm



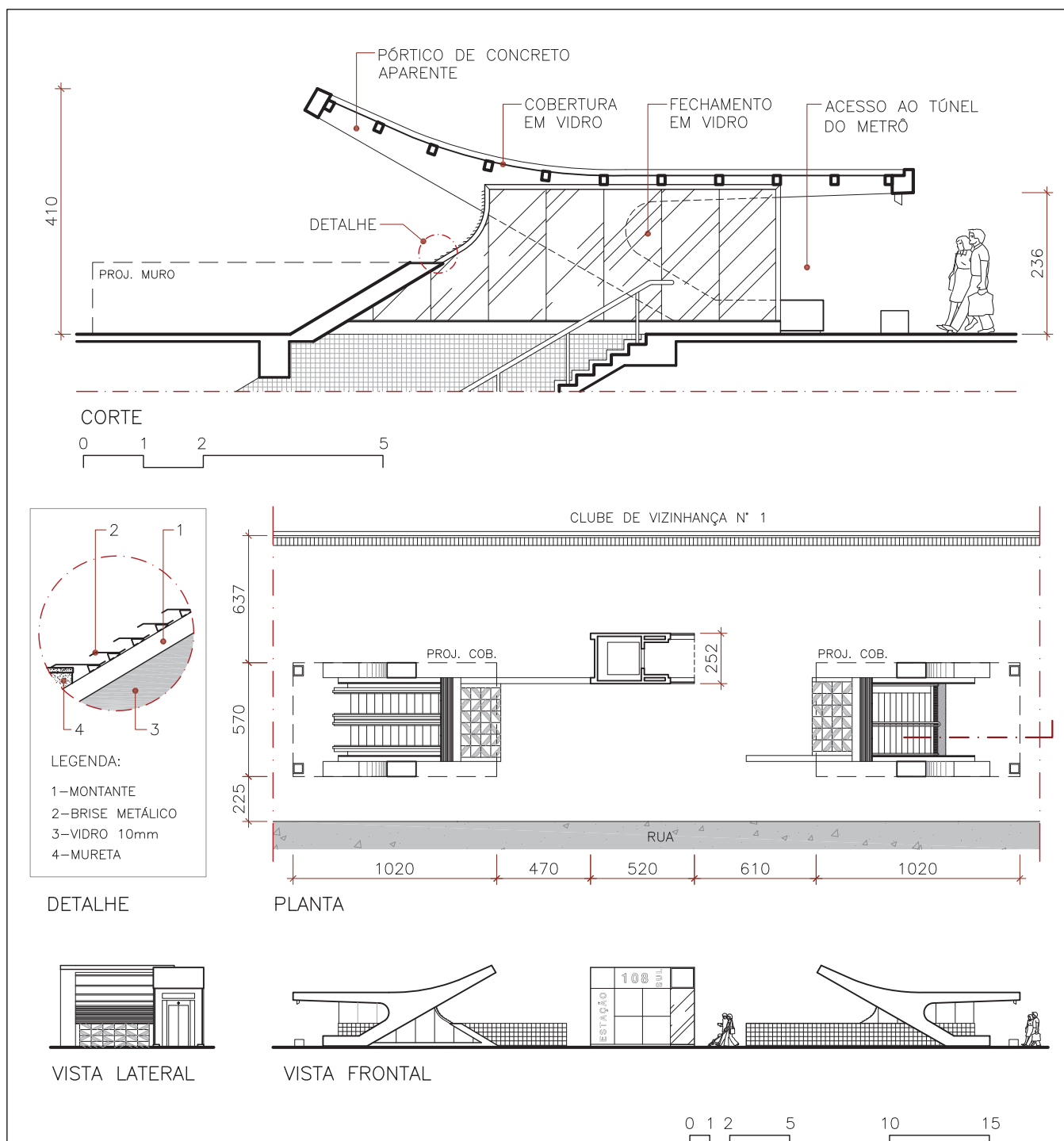


**ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Os volumes das escadas são constituídos, cada um, por dois pórticos de concreto armado com fechamentos - na cobertura e nas laterais - em placas vidro laminado incolor e venezianas de alumínio. O concreto, aparente, recebe pintura a base de silicone incolor para concreto e verniz anti-pichação graffitguard. O escoamento de águas pluviais é feito através de dois buzinotes em aço inoz que despejam a água em caixas de areia. Possui iluminação externa nas fachadas, permitindo identificar a estação à noite.

**HISTÓRICO**

Esta estação de metrô foi inaugurada em abril de 2008. Denominada Estação 108 Sul, tem seus acessos na EQS 108/109 Sul e na EQS 208/209 Sul - duas margens da mesma avenida. Seu projeto foi elaborado prevendo sua repetição em outras estações a serem construídas junto ao Eixo Rodoviário, na região do Plano Piloto de Brasília. Até abril de 2010 já haviam sido inauguradas outras duas estações, Estação 102 Sul e Estação 112 Sul.



## 4.5 Análise comparativa entre os elementos inventariados

O levantamento de dados revelou que, em alguns casos, os elementos foram construídos com diferenças significativas relativamente ao seu projeto. A tabela a seguir apresenta, de forma sumária, as divergências encontradas entre o projetado e o construído.

**Tabela 4.1 -** Tabela de divergências

Divergências entre Projeto e Construção			
PROJETOS	ITENS DIVERGENTES	CARACTERÍSTICA NO ORIGINAL	CARACTERÍSTICA NO CONSTRUÍDO
Abrigos de Transporte Público Coletivo – Pontos de Ônibus			
Sabino Barroso	Cobertura	Escoamento em tubo de PVC embutido na alvenaria que continua até a saída livre na sarjeta.	Utilização de quatro buzinetes que ficam aparentes nas platibandas das fachadas laterais.
	Cerâmica de revestimento	Cores indicadas no projeto: branco mate e azul claro	Foi aplicada pintura sobre a cerâmica e não foi possível verificar a cor original utilizada.
	Abertura para instalação de luminoso publicitário	No projeto de 1961 o luminoso da parede maior mede 250x60cm, e na parede menor 80x60cm.  No projeto de 1965 mede 60x 50cm.	Não foi instalado o luminoso. Os vãos destinados a ele medem, nas duas paredes, 60x50cm.
Oscar Niemeyer		Não há divergências significativas entre o projeto e a construção.	
Donar Tecmeyer	Concha/cobertura	a) Superfície lisa.  b) A concha/cobertura prolonga-se até cobrir o banco de concreto.	a) Superfície com aparência de escamas.  b) Concha/cobertura com tamanho reduzido, distanciada do banco de concreto 14 centímetros.
	Piso	Base de concreto elevada 10 centímetros em relação à calçada, sob a projeção da cobertura.	Não existe base.

## Divergências entre Projeto e Construção

PROJETOS	ITENS DIVERGENTES	CARACTERÍSTICA NO ORIGINAL	CARACTERÍSTICA NO CONSTRUIDO
<b>Abrigos de Transporte Público Coletivo – Pontos de Ônibus</b>			
Glauco Campello	Sanitários	a) Possui somente dois sanitários, dimensionados para uso individual, com largura total de 1,65 metros.  b) Não foi prevista construção de sanitário para cadeirantes.	a) Os dois sanitários previstos foram ampliados para uso coletivo, e sua largura passou a ser de 2,60 metros.  b) Foi acrescentado um sanitário adaptado para uso de cadeirantes.
	Bancos	Foram projetados dois bancos.	Os bancos tiveram seus desenhos alterados e não estão posicionados nos locais indicados no projeto.
	Laje	A laje apresenta inclinação apenas até o alinhamento dos pilares, mudando de inclinação 80 cm antes da extremidade, ficando na horizontal neste trecho.	A laje apresenta inclinação contínua em toda sua extensão.
	Piso	A área de piso previa trecho gramado sob a cobertura.	Área de piso teve seu desenho alterado, ficando com formato retangular, sem gramado sob a cobertura, como previsto.
Secretaria de Viação e Obras		Não há divergências significativas entre o projeto e a construção.	
Philippe Torelly	Pilar	O pilar tem forma trapezoidal, com a base mais larga do que o topo.	O pilar é regular, com a mesma seção tanto na base quanto no topo.
	Cobertura	a) Foi projetado para ter altura total de 2,80 metros.  b) Cada módulo foi projetado com laje de cobertura de 6,00x6,00 metros.	a) Tem altura total de 2,52 metros.  b) Cada módulo foi construído com laje de cobertura de 5,00x5,00 metros.
	Bancos	Foi prevista a instalação de bancos de concreto.	Não foram construídos bancos.

## Divergências entre Projeto e Construção

PROJETOS	ITENS DIVERGENTES	CARACTERÍSTICA NO ORIGINAL	CARACTERÍSTICA NO CONSTRUÍDO
<b>Abrigos de Transporte Público Coletivo – Pontos de Ônibus</b>			
RR Roberto	Comprimento	3,00 metros	2,80 metros
	Diferenças encontradas nos abrigos construídos a partir de 2008.		
	Descida de águas pluviais	Através de tubo de PVC embutido na parede com saída a 20 centímetros do chão.	Através de buzinode na altura da laje de cobertura. Não existe mais o tubo descendo dentro da parede.
	Piso	Altura de 20 centímetros.	Altura de 15 centímetros.
João Filgueiras Lima (Lelé)		Não há divergências significativas entre o projeto e a construção.	
Sérgio Parada		Não há divergências significativas entre o projeto e a construção.	
Rosângela Alves Rios	Platibanda	A viga da platibanda apresenta altura variável, medido 60 centímetros no trecho horizontal, e 49 centímetros no trecho inclinado.	A viga da platibanda apresenta altura constante, medindo 67 centímetros em toda sua extensão.
	Pé-direito	Foi projetado com pé-direito de 3,00 metros.	Foi executado com pé-direito de 3,10 metros.
	Forro	Não consta forro no projeto.	Foi construído forro de gesso.
	Depósito 1	O pequeno depósito que fica entre a cantina e os sanitários foi projetado com largura de 60 centímetros.	O depósito foi construído com largura de 77 centímetros.
	Depósito 2	Foi previsto fechamento do espaço sob o teto inclinado ao lado dos sanitários, para a criação de um depósito.	Não foi realizado o fechamento do espaço proposto, portanto não existe depósito. Atualmente o espaço é utilizado por habitantes de rua.
	Balcão da lanchonete	Foi previsto revestimento de mármore branco no balcão da lanchonete.	O balcão da lanchonete não foi revestido, tendo acabamento em concreto aparente.
Jorge Nazaré		Não há divergências significativas entre o projeto e a construção.	

## Divergências entre Projeto e Construção

PROJETOS	ITENS DIVERGENTES	CARACTERÍSTICA NO ORIGINAL	CARACTERÍSTICA NO CONSTRUIDO
<b>Abrigos de Transporte Público Coletivo – Pontos de Ônibus</b>			
Jean Piantanida	Altura total	2,92 metros.	2,73 metros.
	Banco	Altura do banco 55 cm.	Altura do banco 45 cm.
	Pilares	Altura dos pilares 2,16 metros.	Altura dos pilares 2,06 metros.
	Totem	Afastado da projeção da cobertura do abrigo 20 cm para fora.	Alinhado com a cobertura do abrigo.
Nicolas Grimshaw		Não há divergências significativas entre o projeto e a construção.	
<b>Abrigos de Transporte Público Individual – Pontos de Taxi</b>			
Oscar Niemeyer I		Não há divergências significativas entre o projeto e a construção.	
Oscar Niemeyer II		Não há divergências significativas entre o projeto e a construção.	
Michel S. de Oliveira	Cobertura	Telha metálica lisa com núcleo em EPS.	Telha ondulada calandrada com núcleo em lâ de rocha.
		Dimensão 9,10 x 7,57 metros	Dimensão 9,17 x 7,60 metros
	Altura total	3,90 metros	4,02 metros
	Mesas	3 mesas quadradas	1 mesa quadrada e 2 redondas
<b>Abrigos de Transporte Público de Massa – Acessos ao Metrô</b>			
Paulo Cavalcanti de Albuquerque		Não há divergências significativas entre o projeto e a construção.	
Daniela Diniz e Luciana Pessoa	Altura - cobertura da escada	3,93 metros	4,10 metros
	Altura do volume do elevador	4,20 metros	4,00 metros
	Degraus da escada	Sete degraus antes do patamar.	Dez degraus antes do patamar. Patamar com 1.60 metros.
	Vidros de vedação	Vidros indicados com largura de 0,85 metros, não coincidentes com os montantes da cobertura.	Vidros com largura de 1,00 metro, coincidindo com os montantes da cobertura.

De um total de treze abrigos em pontos de ônibus projetados, seis deles foram executados com diferenças significativas em relação ao projeto, e sete foram executados de acordo com o projeto. Isto quer dizer que cerca de 50% dos abrigos em pontos de ônibus construídos não seguiram à risca o projeto para eles elaborado.

De um total de três modelos de abrigos em pontos de taxi construídos, apenas um apresenta modificações em relação ao seu projeto. Isto quer dizer que 33% dos abrigos em pontos de táxi construídos não seguiram à risca o projeto para eles elaborado.

Dos acessos ao metrô, os abrigos localizados nas quadras 114 Sul e 214 Sul foram construídos conforme projetado por Paulo Cavalcanti. No segundo modelo, idealizado por Daniela Diniz e Luciana Pessoa, observam-se alterações em relação ao projetado. Uma vez foram construídas várias unidades deste tipo de abrigo, podem observar-se alterações em uma determinada unidade construída e noutra não.

O abrigo projetado por Donar Techmeier previa que a cobertura se estendesse até cobrir o banco (Figura 4.22). Como já foi visto, a execução deste abrigo não seguiu fielmente o projeto, e atualmente a concha da cobertura e o banco são elementos separados. Entretanto, pela foto de 1976, gentilmente cedida pelo ArPDF, pode-se ver que, naquele ano o abrigo contava com bancos individuais, provavelmente de fibra de vidro, instalados sobre o banco de concreto (Figura 4.23). Em outras fotos do ArPDF, da década de 1990, este abrigo já não possui esse banco individual, e assim permanece até hoje (Figura 4.24).

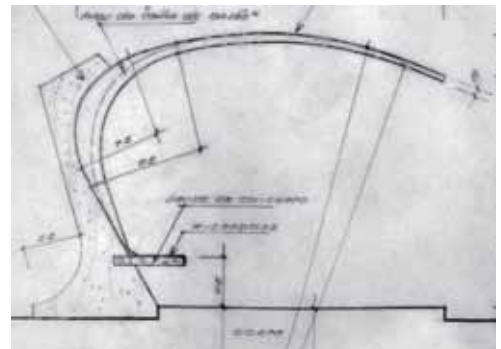


Figura 4.22 - Projeto



Figura 4.23 - 1976 - ArPDF



Figura 4.24 - 2010

De todo o conjunto do mobiliário inventariado, foi feito um levantamento da quantidade de repetições existentes de cada modelo, e estas informações foram compiladas na tabela 4.2 a seguir. Note que os abrigos projetados por Sérgio Parada e Rosângela Rios constam na tabela com uma contagem de zero unidade. Isto acontece porque estes abrigos já foram demolidos.

**Tabela 4.2** - Relação de quantidades do mobiliário inventariado

Modelo / Autor	Brasília	Cruzeiro e Sudoeste/Octogonal	Candangolândia	Total
<b>Abrigos em Pontos de Ônibus</b>				
Sabino Barroso	154	04	----	158
Oscar Niemeyer	02	----	----	02
Donar Techmeier	02	----	----	02
Glauco Campello	16	----	----	16
Sec. de Viação e Obras	----	04	----	04
Philippe Torelly	02	----	----	02
RR Roberto	57	32	5	94
João F. Lima (Lelé)	03	----	----	03
Sérgio Parada	----	----	----	----
Rosângela Rios	----	----	----	----
Jorge Nazaré	12	----	----	12
Jean Piantanida	----	34	12	46
Nicolas Grimshaw	145	----	1	146
<b>Abrigos em Pontos de Taxi</b>				
Oscar Niemeyer I	24	06	01	31
Oscar Niemeyer II	----	01	----	01
Michel S. de Oliveira	04	----	----	04
<b>Acessos ao Metrô</b>				
Paulo Cavalcanti	02	----	----	02
D. Diniz e L. Pessoa	06	----	----	06

Grande parte dos abrigos em pontos de ônibus existentes na área estudada foi construída nos primeiros anos da cidade, e correspondem ao modelo projetado por Sabino Barroso, o que poderá estar na raiz de sua importância como patrimônio cultural da cidade. Apesar de ainda não ter sido tombado, este modelo de abrigo teve recomenda-

ção formal do IPHAN para sua preservação, e é um elemento simbólico para os habitantes da cidade. Está distribuído ao longo dos Eixos Rodoviários e ao longo das vias W3 e L2 e, se mantida a sua preservação, continuará a predominar na paisagem daquelas vias. Podem ainda ser encontradas algumas unidades deste modelo de abrigos na região do Cruzeiro e no Setor Militar Urbano. No mapa do Anexo III, pode-se verificar sua distribuição nos referidos locais.

Como se pode ver na ficha do inventário, o modelo Sabino Barroso foi projetado inicialmente com o comprimento de 8,60 metros, e posteriormente, numa revisão de projeto do próprio arquiteto, previu-se a construção do mesmo modelo com o comprimento reduzido para 6,60 metros. Assim, na paisagem da cidade, podem encontrar-se exemplares dos dois tamanhos, mas verificou-se que na Asa Sul há uma predominância do modelo de maior comprimento.

No Anexo I, apresenta-se uma relação dos endereços de todas as unidades de abrigos em pontos de ônibus existentes dentro perímetro de tombamento. A partir dos dados ali apresentados, fez-se uma relação da quantidade de abrigos existentes em cada Região Administrativa. Observou-se também que existem três tipos de pontos de parada de ônibus a considerar:

- a) pontos que estão equipados com abrigos;
- b) pontos que não possuem abrigos, e que são identificados por meio de placas sinalizadoras;
- c) pontos não sinalizados, também sem abrigo, que são denominados pontos habituais.

Este conjunto de informações foi compilado na tabela nº 4.3 que se segue, onde foram relacionadas as quantidades de abrigos em pontos de ônibus em cada região, segundo os três tipos de paradas acima relacionados.

**Tabela 4.3** - Relação quantitativa de pontos de paradas de ônibus, segundo os tipos e as regiões

	Brasília	Cruzeiro	Candangolândia	Total
<b>Paradas com abrigo</b>	375	74	18	467
<b>Paradas com sinalização</b>	98	12	7	117
<b>Paradas sem sinalização</b>	109	5	2	116
<b>Total de pontos de parada</b>	582	91	27	700



Analisando a tabela nº 4.3, constatamos que de um total de 582 pontos de ônibus existentes na Região Administrativa de Brasília, 64% deles estão equipados com abrigos; 17% possuem placas de sinalização e 19% são paradas habituais sem sinalização.

Na Região Administrativa do Cruzeiro, de um total de 91 pontos de ônibus, 81% possuem abrigos, 13% possuem placas de sinalização, e 6% são paradas habituais sem sinalização.

Na Região Administrativa da Candangolândia, de um total de 27 pontos de ônibus, 67% possuem abrigos, 26% possuem placas de sinalização e 7% são paradas habituais sem sinalização.

Na área tombada, resumem-se então 67% de pontos de ônibus com abrigos, 17% com placas de sinalização, e 16% de paradas habituais.

Segundo informações colhidas no DF-Trans, ainda não foi possível instalar abrigos em todos os pontos de ônibus devido à falta de verbas. Considerando-se que 33% dos pontos de ônibus existentes ainda não possuem abrigos, a instalação destes equipamentos, quando possível, seguirá um critério de implantação que se baseia na quantidade de passageiros que se juntam nos pontos existentes. O DF-Trans informou ainda que a empresa Cemusa já instalou a quantidade prevista de abrigos na área tombada, conforme o contrato firmado com o GDF, e que a instalação de novos abrigos depende de ser aprovado um aditivo no contrato.



**Figura 4.25** - Ponto de ônibus sem abrigo no SIG

A Figura 4. 25 mostra um ponto de ônibus que é identificado com placa sinalizadora, localizado no Setor de Indústrias Gráficas - SIG, onde pode-se notar que a largura da calçada é estreita, tornando inviável a instalação de um abrigo naquele local conforme o Decreto 19.915/98, que em seu artigo 140 estabelece que a instalação de mobiliário urbano em calçadas deverá manter livre uma faixa mínima de 1,20 metros de largura para a circulação de pedestres. Este é um caso atípico no contexto de Brasília.

De acordo com levantamento executado durante o tempo desta pesquisa, existem 151 pontos de taxis na área tombada, dos quais 139 encontram-se na Região Administrativa de Brasília – RA I; dois na Região Administrativa do Cruzeiro – RA XI; um na Região Administrativa da Candangolândia

– RA XIX e 9 na Região Administrativa do Sudoeste/Octogonal – RA XXII.

Deste total, 36 possuem abrigos que foram implantados pelo Poder Público. Em 1985, Oscar Niemeyer projetou dois tipos de abrigos, neste trabalho denominados abrigo “Oscar Niemeyer I” e abrigo “Oscar Niemeyer II”, dos quais foram construídos 31 exemplares do primeiro tipo, e um exemplar do segundo tipo. Michel de Oliveira também projetou, em 2007, um modelo para abrigos em pontos de táxi, do qual foram construídos, até à realização deste trabalho, quatro unidades. Correspondendo a 86% do total de abrigos em pontos de táxi construídos pelo Poder Público, o abrigo “Oscar Niemeyer I” encontra-se numa quantidade muito superior se comparado aos outros dois modelos. No Anexo IV, apresenta-se uma relação dos endereços destes abrigos em pontos de taxi.

Existem outros abrigos em pontos de taxi que foram construídos de forma autônoma pelos próprios taxistas, sem a autorização das autoridades competentes. Isto resultou numa inúmera variedade de construções improvisadas, como se pode ver nas Figuras 4.26 e 4.27. Não foi possível verificar a quantidade existente destes abrigos.

A tabela nº 4.4, a seguir, apresenta a relação dos três tipos abrigos em pontos de taxi construídos pelo Poder Público, segundo as regiões administrativas em que foram implantados.



Figura 4.26 - Asa Sul – quadra SQS 302



Figura 4.27 - Setor Sudoeste - quadra CLSW 302

Tabela 4.4 - Relação dos abrigos em pontos de taxi – projetos Oscar Niemeyer e Michel de Oliveira.

Administrações Regionais		Modelos de Abrigos em Pontos de Taxi			Total
		Oscar Niemeyer I	Oscar Niemeyer II	Michel de Oliveira	
RA I - Brasília		24	-----	04	28
RA XI - Cruzeiro		01	01	-----	02
RA XIX- Candangolândia		01	-----	-----	01
RA XXII -	Sudoeste	03	-----	-----	03
	Octogonal	02	-----	-----	02
<b>Total</b>		31	01	04	36

A tabela 4.5 apresenta uma relação entre a quantidade de pontos de táxi existentes e os abrigos construídos, por região administrativa. Foram contabilizados apenas os abrigos em pontos de táxi construídos pelo Poder Público, e os pontos de táxi onde existem abrigos clandestinos foram classificados como pontos sem abrigo, dada a ilegitimidade destas construções.

**Tabela 4.5** - Relação de pontos de taxi, segundo existência de abrigos.

Administrações Regionais		Pontos com abrigo	Pontos sem abrigo	Total
<b>RA I - Brasília</b>		28	111	139
<b>RA XI - Cruzeiro</b>		02	-----	02
<b>RA XIX- Candangolândia</b>		01	-----	01
<b>RA XXII -</b>	<b>Sudoeste</b>	03	04	07
	<b>Octogonal</b>	02	-----	02
<b>Total</b>		36	115	151

Dos 36 abrigos em pontos de taxi existentes atualmente na área tombada, 28 estão localizados na Região Administrativa de Brasília; dois Região Administrativa do Cruzeiro, um na Região Administrativa da Candangolândia; e cinco na Região Administrativa do Sudoeste/Octogonal, destes últimos, três no Setor Sudoeste e dois no Setor de Áreas Octogonais. Os abrigos regularizados, ou seja, construídos pelo Poder Público, equivalem a 24% do total de pontos de taxis.

O baixo número de construções de abrigos em pontos de táxi associado ao grande número de construções autônomas revela que há necessidade de que sejam implantados mais abrigos.

Depois de 31 anos sem aumento da frota de táxis, em Maio de 2010 foi realizada licitação para emissão de 500 novas permissões. Esse aumento, no entanto, não tem uma destinação especificada, e a Secretaria de Transportes não tem controle da distribuição dos veículos. Assim, os taxistas poderão sediar-se onde lhes for mais conveniente.

Um caso que merece ser registrado, refere-se à demolição de um dos abrigos de taxi do modelo Oscar Niemeyer I,

que existia na avenida EPIA, próximo ao Ceasa e passarela de pedestres. Este abrigo por ter sido construído muito próximo à baía foi algumas vezes alvo de acidentes envolvendo veículos de grande porte como ônibus e caminhões. Depois de um acidente no qual um caminhão chocou com o abrigo, a sua estrutura ficou comprometida, o que levou à sua total demolição. Segundo depoimento de um dos taxistas que trabalhava no local, o incidente teria ocorrido no ano de 2006.

O Sistema de Transporte em Massa no DF tem se expandido lentamente. Das estações de metrô existentes atualmente na área tombada, apenas 4 têm abrigos de acesso que se incluem nas classificações de mobiliário urbano. A primeira foi inaugurada em 2001 - Estação 114 Sul, a segunda em 2008 – Estação 108 Sul, e outras duas em 2009 – Estações 112 Sul e 102 Sul.

Cada uma das estações estudadas pode ser acessada a partir de três pontos, que se distribuem ao longo das vias Eixo L e Eixo W, conforme ilustrado nas plantas das Figuras 4.28 e 4.29. Nelas estão representados os três acessos à Estação 114 Sul.

Nos abrigos projetados por Paulo Cavalcanti para a Estação 114 Sul, as dimensões de cada acesso ao metrô são variáveis. O acesso localizado na via Eixo W – acesso 1, junto à entrequadra 114/115, possui as dimensões de 45,00m x 11,25m. Os outros dois acessos estão localizados na via Eixo L; o acesso 2, localizado junto a entrequadra 214/215, com dimensões de 35,00m x 11,25m, e o acesso 3, localizado no lado oposto da mesma via, é menor e tem dimensões de 25,00m x 5,70m.

Nas estações 102 Sul, 108 Sul e 112 Sul, projetados por Daniela Diniz e Luciana Pessoa, os dois acessos ao metrô localizados nas vias Eixo W e Eixo L (acessos 1 e 2) são iguais. Porém, existe ainda o terceiro acesso, acesso 3, localizado na via Eixo L, junto à pista com sentido Norte-Sul, que é de menor dimensão.

Uma reportagem do jornal Correio Braziliense, de agosto de 2009, apontou para a necessidade do aumento da frota de taxis em Brasília, afirmando que o sistema não é ampliado desde 1979 quando a população não chegava à metade da atual. O número de veículos é o mesmo desde 1979 apesar do aumento populacional. Um estudo feito pela Secretaria de Estado de Transportes identificou a carência de 480 novos veículos, para diminuir a espera dos usuários nos pontos de taxi em todo o DF. A reportagem comenta também o alto número de irregularidades no setor tais como transferências ilegais de permissões. Existem atualmente 3,4 mil permissões em todo o DF, sendo que cerca de 80% delas estão alugadas. Essas irregularidades contribuem para que o sistema de taxis brasileiro seja ineficiente, pouco competitivo e com preços muito elevados, o que faz com que seja reduzido o número de viagens por dia, visto que os altos valores a pagar inibem o usuário.

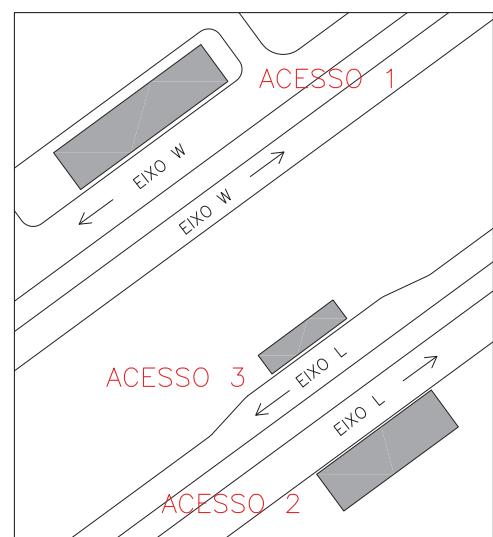


Figura 4.28 - Os três acessos da estação

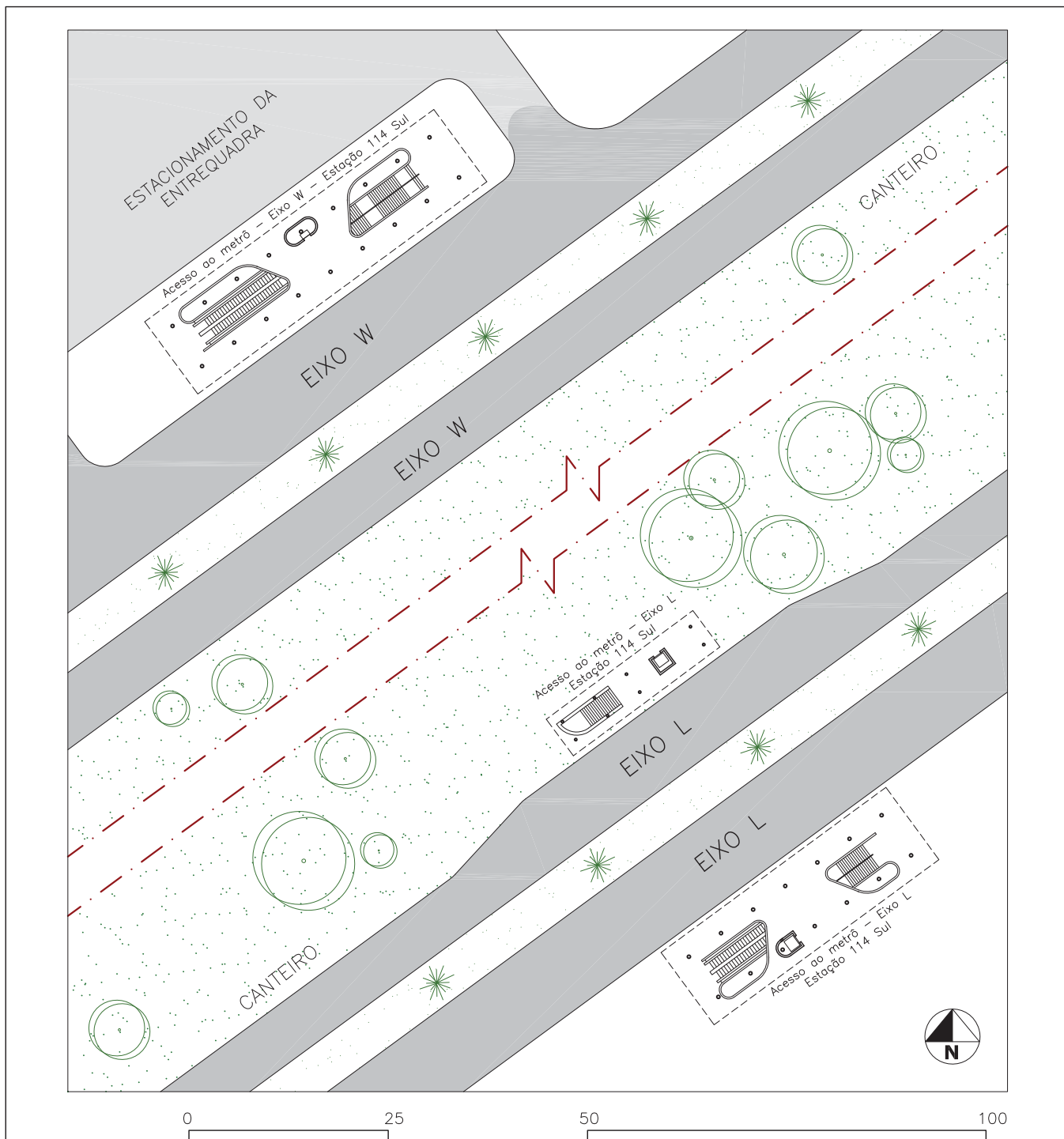


Figura 4.29 - Os três acessos da estação de metrô 114 Sul



# Referências Bibliográficas

ACAYABA, Marlene Milan. **Residências em São Paulo: 1947-1975**. São Paulo: Projeto, 1986.

ALBERNAZ, Maria Paula. **Dicionário ilustrado de arquitetura**. 3. ed. São Paulo: ProEditores, 2003.

ALPHAND, Adolphe. **Les promenades de Paris**. Paris: Rothschild, 1867.

ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL- ArPDF. **Brasília 50 anos: a história em painéis**. Brasília: ArPDF, 2010.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

ArPDF, CODEPLAN, DePHA. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília. GDF, 1991.

AZAMBUJA, Eduardo Bicudo de Castro. A torre de Lucio Costa em Brasília. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU, Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

BENEVOLO, Leonardo. **Historia da cidade**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2001.

BRAGA, Andréa da Costa; FALCÃO, Fernando E.R. **Guia de urbanismo, arquitetura e arte de Brasília**. Brasília: Fundação Athos Bulcão, 1997.

BRANCAGLION, Ricardo Luis. **Equipamentos urbanos, design e identidade sócio-cultural: análise e proposta para a cidade do Núcleo Bandeirante no DF**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura

e Urbanismo) – FAU, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

BRITO, Jusselma Duarte de. **De plano piloto a metrópole**: a mancha urbana de Brasília. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

BURDEN, Ernest E. **Dicionário ilustrado de arquitetura**. São Paulo: Bookman, 2006. p.231.

CARMONA, Michel. **Le mobilier urbain**. Paris: Presses Universitaires de France, 1985.

CASTELO, Roberto. **Brasília**: monumentos, marcos e esculturas. Brasília: Editora Cavaleiros dos Pireneus, 1999.

CAVALCANTI, Lauro. **Sergio Bernardes**: herói de uma tragédia moderna. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Prefeitura, 2004.

COLCHETE FILHO, Antônio. **Estudo sobre o mobiliário urbano no Rio de Janeiro**: a experiência do Projeto Rio Cidade – Leblon e Vila Isabel. 135 p. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – UFRJ, Rio de Janeiro, 1997.

\_\_\_\_\_. **Praça XV**: projeto do espaço público. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2008.

\_\_\_\_\_. **Estudo sobre o mobiliário urbano no Rio de Janeiro**: a experiência do Projeto Rio Cidade – Leblon e Vila Isabel. In: ANAIS do V Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil - ENEPEA 2000. Rio de Janeiro, junho de 2000.

COSTA, Cacilda Teixeira. **O sonho e a técnica**: a arquitetura de ferro no Brasil. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

COSTA, Lucio. Brasília é um milagre. **Manchete**. Rio de Janeiro, n. 1.167, p. 28-30, 31 ago. 1974.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Plano Piloto de Brasília (1957)**. Brasília: GDF, ArPDF, Codeplan e DePHA, 1991.

\_\_\_\_\_. **Brasília Revisitada, 1985-1987**. Anexo I do



Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 14 out. 1987. Suplemento, p. 3-39. Republicado 23 out. 1987. Suplemento, p. 3-39.

COSTA, Maria Elisa; LIMA, Adeildo Viegas. **Brasília 57- 85: do plano-piloto ao Plano Piloto**. Brasília: Terracap, 1985.

CREUS, Màrius Quintana. Espacios, muebles y elementos urbanos. In: SERRA, Josep M<sup>a</sup>. **Elementos urbanos: mobiliário e microarquitetura**. Barcelona: Gustavo Gili. 2002. p. 6-14.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983.

DENIS, Rafael Cardoso. **Uma Introdução à historia do design**. Sao paulo: Edgard Blücher, 2000.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese**. 13. ed. Barcarena (Portugal): Presença, 2007.

FERRARI, Celson. **Dicionário de urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.

FERREZ, Gilberto. **A muito leal cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro: quatro séculos de expansão e evolução**. Paris: Editado por R.de Castro Maya, C. Guinle de Paula Machado, F. Machado Portella, Banco Boa Vista, 1965.

FICHER, S.; ACAYABA, M. M. **Arquitetura moderna brasileira**. São Paulo: Projeto, 1982.

FICHER, Sylvia. Brasília. **Projeto** n. 242, p. 48-52, abr. 2000.

FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

FREITAS, R. M. Mobiliário Urbano. In: MASCARÓ, Juan Luis (org.). **Infra-estrutura da Paisagem**. Porto Alegre, RS: Masquatro, 2008.

HOBSBAWN, Eric J. **Era dos extremos: O breve século xx: 1914-1991**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOLANDA, Frederico. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

- HOLSTON, James. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia.** São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss eletrônico** versão 3.0. São Paulo: Objetiva, 2009.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL-IBAM. **Manual para implantação de mobiliário urbano na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, IBAM/CPU, PCRJ/SMU, 1996.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Brasília.** Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969.
- JAUREGUI, Jorge Mário.(2001): **Mobiliário urbano.** Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.jauregui.arq.br/mobiliario/mobiurb.html>. Acesso em: 15 nov. 2007.
- JOVÉS, Lluís Jornet. **Aceptación social del mobiliário urbano como servicio público y soporte publicitario.** Antecedentes, evolución e integración de las distintas concesiones municipales de 1986 a 2005 en Barcelona. Barcelona: Universitat Ramon Llull, 2007. 595 p. Tese (Doutorado) - Facultat de Ciències de la Comunicació Blanquerna, Barcelona, 2007.
- KLIASS, Rosa Grena. **Parques urbanos de São Paulo.** São Paulo: Pini, 1993.
- KRAUEL, Jacobo. **Street furniture.** Barcelona: Links, 2007.
- LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Lisboa: Fundação Calouste Gulberkian, 2000.
- LATORRACA, Giancarlo; Instituto Lina BO e P. M. Bardi (Coord.). **João Filgueiras Lima, Lelé.** Lisboa: Blau; Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, 2000.
- LAUFER, A. M.; OKIMOTO, M. L.; RIBAS, V. G. **Modelo de avaliação do design acessível de mobiliário urbano – P&D 2003 - 3º Congresso Internacional de Pesquisa em Design.** Disponível em: [http://www.design.ufpr.br/lai/Publicacoes/Artigos/P&D\\_2003\\_Modelo\\_de\\_avaliacao\\_do\\_design\\_acessivel\\_de\\_mobiliario\\_urbano.pdf](http://www.design.ufpr.br/lai/Publicacoes/Artigos/P&D_2003_Modelo_de_avaliacao_do_design_acessivel_de_mobiliario_urbano.pdf). Acesso em: 16 nov. 2007.

- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1997.
- MACEDO, Soares Silvio. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: Fac. Arquit. & Urban. USP, 1999.
- MACHADO, Marília Pacheco. **Superquadra: pensamento e prática urbanística**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.
- MARQUES, Mara Souto. **A escala monumental do plano piloto de Brasília**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.
- MASCARÓ, Juan Luis (org.). **Infra-estrutura da paisagem**. Porto Alegre, RS: Masquatro, 2008.
- MENDES, Manuel. **O cerrado de casaca**. Brasília: Thesaurus, 1995.
- MONTENEGRO, Glielson Nepomuceno. **A produção do mobiliário urbano em espaços públicos: o desenho do mobiliário urbano nos projetos de reordenamento das orlas do Rio Grande do Norte**. 192 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - UFRN, Natal, 2005.
- MOURTHÉ, Cláudia Rocha. **Mobiliário urbano em diferentes cidades brasileiras: um estudo comparativo**. 1998. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965. 1 v.
- PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes históricas**. 2.ed. São Paulo: Contexto, 2006.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Rio cidade: O urbanismo de volta às ruas**. Rio de Janeiro: Mauad, 1996.
- QUEIROZ, Cláudio José Pinheiro Villar de. **Brasília: “arquitectónica” intelectual, herança e síntese da modernidade (re)volúta, ou aforismos sobre a ética no espaço**. Tese de Doutorado/UNB/CDS. Brasília, 2003.

RATO, João Pedro. **A publicidade exterior no MUPI**. 130 p. Dissertação (Mestrado em Design Urbano) Universitat de Barcelona Formació Continuada Les Heures, Barcelona, 2006.

REIS, Carlos Madson. **Brasília: espaços, patrimônio e gestão urbana**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU, Universidade de Brasília, Brasília, 2001.

ROCHA, Luis Fernando Campanella. **Gestão pública do mobiliário urbano**. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2005.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SCHLEE, A. R.; FICHER, S. **Guia de obras de Oscar Niemeyer: Brasília 50 anos**. Brasília: Instituto dos Arquitetos do Brasil: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2010.

SCHLEE, Andrey R.. **Brasília: patrimônio cultural da humanidade**. VIII Congresso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación. Disponível em: <<http://www.cicopar.com.ar/congreso/p-rosenthal.htm>>. Acesso em: 14 nov. 2007.

\_\_\_\_\_. Brasília 50 años. El local y el global. **Revista de Arquitectura** n. 17, p. 40-48, primer semestre 2008.

\_\_\_\_\_. **Brasília 1960-2010, uma capital de muitos arquitetos e urbanistas**. Artigo inédito, 2010.

SERRA, Josep M<sup>a</sup>. **Elementos urbanos: mobiliário y microarquitectura**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, J. M.; SILVEIRA, E. S. **Apresentação de trabalhos acadêmicos: normas e técnicas**. 2.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 1999.

- SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Editora Ática, 1992.
- STIEL, Waldemar Correa. **Historia do transporte urbano no Brasil: Historia dos bondes e trolebus e das cidades onde eles trafegaram**. Brasília: Ebtu, 1984.
- TINOCO, Ágata. **Um olhar pedestre sobre o mobiliário urbano paulistano: Itaim Bibi de 1995 a 2001**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- TOBEY, George B. **A history of landscape architecture - the relationship of people to environment**. New York: American Elsevier, 1973.
- VIDAL, Laurent. **De Nova Lisboa a Brasília: a invenção de uma capital (séculos XIX – XX)**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009.

### Legislação, Normas e Documentos

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9283** Mobiliário Urbano, Março 1986.
- BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- IPHAN. **Portaria nº 314, de 08 de outubro de 1992**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=414>>. Acesso em: 30 maio 2010.
- DISTRITO FEDERAL- DF. Decreto nº 10.829 de 14 de outubro de 1987. **Preservação da concepção urbanística de Brasília**. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 14 out. 1987. Suplemento, p. 1-39. Republicado 23 out. 1987. Suplemento, p. 1-39.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 16.071, de 22 de novembro de 1994. **Regulamenta a Lei 324/92**. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 23 nov. 1994. Seção 1, p. 2-5.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 19.372 de 29 de junho de 1998. **Plano Diretor de Sinalização do Distrito Federal**. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 30 jun. 1998. Seção 1, p. 5-10.

- \_\_\_\_\_. Decreto nº 19.883, de 10 de dezembro de 1998.  
**Normas de comercialização de salgados e sucos naturais em bancas de jornal.** Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 11 dez. 1998. Seção 1, p. 1-2, 1998.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998.  
**Regulamentação do Código de Edificações do Distrito Federal.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 20 dez. 1998. Seção 1, p. 17-26, Republicado DODF 21 dez. 1998. Seção 1, p. 1-11, 1998.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 20.092, de 12 de março de 1999.  
**Renovação e transferência de permissão de uso para ocupantes de bancas de jornais e revistas.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 15 mar. 1999. Seção 1, p. 1-2, republicado DODF 16 mar. 1999. Seção 1, p. 1-2, 1999.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 21.382, de 02 de julho de 2000. **Altera os anexos I e II do Decreto 20.092/99.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 30 jul. 2000. Seção 1, p. 7.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 22.939, de 08 de março de 2002.  
**Delega competência às Administrações Regionais para elaborar e aprovar projetos de urbanismo.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 9 maio 2002. Seção 1, p. 3-4.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 25.856, de 18 de maio de 2005.  
**Altera o Decreto 19.915 de 17/12/98.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 19 mai. 2005. Seção 1, p. 4-11.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 26.048, de 20 de julho de 2005.  
**Normas viárias do Distrito Federal.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 22 fev. 2005. Seção 1, p.1-12.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 27.157, de 31 de agosto de 2006.  
**Aprova projeto-padrão para bancas de jornais e revistas.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 1 set. 2006. Seção 1, p. 4.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 28.134, de 12 de junho de 2007. **Regulamenta o Plano Diretor de Publicidade.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 13 jul. 2007. Seção 1, p. 4-28.

- \_\_\_\_\_. Decreto nº 30.090, de 20 de fevereiro de 2009. **Regulamenta o capítulo VII da Lei nº 4.257 de 02/12/08.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 25 fev. 2009. Seção 1, p. 5-8.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 30.141, de 06 de março de 2009. **Altera a redação do artigo 22 do Decreto nº 30.090/09.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 9 mar. 2009. Seção 1, p.1-2.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 30.648, de 05 de agosto de 2009. **Altera o anexo I, do Decreto 30.141/09.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 6 ago. 2009. Seção 1, p.3.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 324, de 30 de setembro de 1992. **Institui o serviço de bancas de jornais e revistas.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 1 out. 1992. Seção 1, p. 2-4. Republicado 6 out. 1992. Seção 1, p. 1-3.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 1.397, de 07 de março de 1997. **Trata da alienação de bens imóveis destinados a bancas de jornais e revistas.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 18 mar.1997. Seção 1, p. 1837-1838.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 2.105, de 08 de outubro de 1998. **Código de Edificações do Distrito Federal.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 9 out. 1998. Seção 1, p.1-9.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 3.035, de 18 de julho de 2002. **Plano Diretor de Publicidade do Distrito Federal.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 23 nov. 2002. Edição extra, seção 1, p. 1-13.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 3.919, de 19 de dezembro de 2006. **Altera a Lei 2.105/98.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 29 dez. 2006. Seção 1, p. 3-4.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 4.257, de 02 de dezembro de 2008. **Ocupação de área pública por quiosque e trailer.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 3 dez. 2008. Seção 1, p.1-3.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 4.384, de 29 de julho de 2009. **Prorroga concessões e permissões previstas na Lei 324/92.** Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 30 jul. 2009. Seção 1, p. 3.

\_\_\_\_\_. MDE 059/2003. **Memorial descritivo de projeto- padrão de bancas de jornais e revistas**. Secretaria de Desenvolvimento e Habitação -SEDUH, Subsecretaria de Urbanismo e Preservação - SUDUR, 2005.

\_\_\_\_\_. NGB 059/2003. **Normas de edificação, uso e gabarito, projeto- padrão de bancas de jornais e revistas**. Secretaria de Desenvolvimento e Habitação -SEDUH, Subsecretaria de Urbanismo e Preservação - SUDUR, 2005.

\_\_\_\_\_. Portaria nº 110, de 11 de dezembro de 2009. **Aprova o Plano de Ocupação dos Quiosques e Trailers do Setor Comercial Sul da Região Administrativa do Plano Piloto – RA 1**. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, 16 dez. 2009. Seção 1, p. 30-31.

\_\_\_\_\_. PSG 059/2003. **Projeto de paisagismo para projeto-padrão de bancas de jornais e revistas**. Secretaria de Desenvolvimento e Habitação -SEDUH, Subsecretaria de Urbanismo e Preservação - SUDUR, 2005.

QUEIROZ, Cláudio José P.Villar de, **Ofício n. 244/2003 - 15ª Superintendência Regional/ IPHAN**, 2003.

## Entrevistas

BARROSO, Sabino Machado. **Depoimento** - Programa de História Oral. Brasília, Arquivo Público do Distrito Federal, 1989. 23 p.

ESTEVES, Nauro Jorge. **Depoimento** - Programa de História Oral. Brasília, Arquivo Público do Distrito Federal, 1989. 40 p.



# Fontes das Ilustrações

Apresenta-se a seguir a relação de fontes das ilustrações utilizadas nesse trabalho. As figuras não indicadas na relação e que, portanto, não tiveram suas fontes indicadas, foram produzidas pelo autor dessa dissertação, tanto as fotografias quanto os desenhos.

- Figuras de 0.1 a 0.10** Calendário Ilustrado Pindura 2010, Editora Pégasus Alado, [www.pindura2010.blogspot.com](http://www.pindura2010.blogspot.com).
- Figura 0.11** REIS, Carlos Madson. Brasília: espaços, patrimônio e gestão urbana. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)–FAU, Universidade de Brasília, Brasília, 2001. p. 9.
- Figura 0.12** Arquivo da Seduma.
- Figura 2.4** Disponível em: <[http://www.acheiweb.com.br/acheiweb/poplmagemPontoTuristico.php?v\\_CO\\_PONTO\\_TURISTICO=11](http://www.acheiweb.com.br/acheiweb/poplmagemPontoTuristico.php?v_CO_PONTO_TURISTICO=11)>. Acesso em: 21abr. 2010.
- Figura 2.5** Disponível em: <<http://rotamogiana.blogspot.com/2010/01/o-futuro-ja-chegou.html>>. Acesso em: 25 mai. 2010.
- Figuras de 2.9 a 2.13** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.14** Foto de Peter Scheier. In. FALBEL, Anat et al. As Construções de Brasília. Rio de Janeiro: Instituto Moreira Salles. p.151.
- Figura 2.20** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figuras de 2.22 a 2.26** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.29** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.35** Arquivo Público do Distrito Federal.

- Figura 2.38** Foto do autor desta dissertação a partir de projeto encontrado no Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.41** Arquivo da Seduma.
- Figura 2.42** Foto do Studio Jannuzzi Manchete Press. In. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Brasília. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969. p. 20.
- Figuras de 2.43 a 2.45** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.47** Foto de Marcel Gautherot. In. PENTEADO, Hélio (coord.). Oscar Niemeyer. São Paulo: Almed, 1985. p.153.
- Figura 2.60** Disponível em: <<http://www.orelhao.arq.br/projetos.html>>. Acesso em 07 fev. 2010.
- Figura 2.64** Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/30947811>>. Acesso em: 12 abr. 2010.
- Figura 2.65** Foto de Andrey Rosenthal Schlee. Cortesia.
- Figura 2.71** Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/4155923>>. Acesso em 05 jul. 2010.
- Figuras 2.75 e 2.76** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figuras de 2.78 a 2.80** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figuras 2.81 e 2.82** Disponível em: <<http://www.jobim.org/lu-cioxmlui/handle/123456789/609>>. Acesso em 10 abr. 2010.
- Figura 2.83** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.87** Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/21210168>>. Acesso em: 3 mar. 2010.
- Figuras 2.88 e 2.89** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.95** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.97** Arquivo Público do Distrito Federal.

- Figura 2.98** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.105** Disponível em: < <http://www.panoramio.com/photo/26093127>>. Acesso em: 4 mai. 2010.
- Figura 2.110** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figuras de 2.112 a 2.118** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figuras de 2.129 a 2.130** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.136** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.137** Arquivo DFTrans.
- Figuras de 2.143 a 2.144** Disponível em: < <http://www.ceb.com.br/Ceb/Aplicacoes/index.cfm?fuseaction=GaleriaDeFotoOut.MostrarGaleriaInicial&FotoDestaque=37&GaleriaDestaque=27>>. Acesso em: 21 mar. 2010.
- Figura 2.145** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.146** Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/20247871>>. Acesso em: 13 jul. 2010
- Figura 2.148** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.151** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figuras de 2.155 a 2.157** Foto do autor desta dissertação a partir do processo nº 112.003.319/92 arquivado na Novacap.
- Figura 2.160** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 2.164** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figuras de 3.8 a 3.10** Arquivo da Agefis.
- Figura 4.1** Arquivo da Seduma.
- Figura 4.7** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Figura 4.23** Arquivo Público do Distrito Federal.



# Lista de Siglas

**ABNT** – Associação Brasileira de Normas Técnicas

**AGEFIS** - Agência de Fiscalização do Distrito Federal

**ArPDF** - Arquivo Público do Distrito Federal

**CAUMA** – Conselho de Arquitetura e Urbanismo e Meio Ambiente

**CODEPLAN** – Companhia do desenvolvimento do Planalto Central

**DePHA** – Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico

**DF** – Distrito Federal

**DFTRANS** – Transporte Urbano do Distrito Federal

**EPIA** - Estrada Parque Indústria e Abastecimento

**EPGU** - Estrada Parque Guará

**IPHAN** - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

**METRÔ/DF** – Companhia do Metropolitano do Distrito do Distrito Federal

**MUPI** – Mobiliário urbano de publicidade e informação.

**NOVACAP** - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil

**EPIA** – Estrada Parque Indústria e Abastecimento

**EPIG** – Estrada Parque Indústrias Gráficas

**EPGU** – Estrada Parque do Guará

**EPPM** – Estrada Parque Polícia Militar

**SEDUMA** - Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

**SHS** – Setor Hoteleiro Sul

**SHN** – Setor hoteleiro Norte

**SQN** - Super Quadra Norte

**SQS** - Super Quadra Sul

**SRPN** – Setor de Recreação Pública Norte

**SRES** - Setor Residencial Econômico Sul

**TERRACAP** – Companhia Imobiliária de Brasília

**TJDFT** – Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios

# ANEXOS

- I Relação de endereços de abrigos em pontos de ônibus
- II Relação de abrigos modelo Sabino Barroso
- III Mapa indicando os abrigos modelo Sabino Barroso
- IV Relação de endereços de abrigos em pontos de taxi
- V Portaria 314 / 1992





# ANEXO I

Relação de endereços de abrigos em pontos de ônibus



**ABRIGOS EM PONTOS DE ÔNIBUS**  
**Relação de endereços dentro do perímetro de tombamento**  
**RA I - Brasília**

## LEGENDA :

A - Abrigo Sabino Barroso  
 C - Abrigo RR Roberto  
 DT - Abrigo Donar Techmeier  
 H - Habitual (sem sinalização)  
 JN - Abrigo Jorge Nazaré  
 LL- Abrigo Lelé

PT - Philippe Torelly  
 SO - Secr. de Viação e Obras  
 X - Sinalização com placa  
 CM - Cemusa - Grimshaw  
 AM - Abrigo do acesso ao Metrô

N.º	TIPO	Endereço	
		Via	Localização
1	CM	N1	Após a ent. do 1º Batalhão dos Bombeiros
2	CM	N1	Ao lado do Palácio do Planalto
3	CM	N1	Entre os blocos U e R
4	CM	N1	Entre os blocos Q e P
5	CM	N1	Entre os blocos O e N - Ministério da Marinha
6	CM	N1	Entre os blocos L e M
7	CM	N1	Entre os blocos K e J
8	CM	N1	Antes da saída do Teatro Nacional
9	CM	N1	Ao lado do SHN - Kubitscheck Plaza Hotel
10	CM	N1	Ao lado do SHN - Kubitscheck Plaza Hotel
11	CM	N1	SHN Q. 5 ao lado Hotel Eron
12	CM	N1	Em frente ao Estádio Mané Garrincha (Centro de Convenções)
13	CM	N1	Em frente ao Tribunal de Contas do DF
14	CM	N1	Em frente ao Memorial JK
15	CM	N1	Após a saída do QG, em frente a Catedral dos Militares
16	CM	N1	Em frente as Residências do SMU - lado oposto Q. Nobre Cruzeiro
17	CM	S1	Em frente ao Ministério Público
18	PT	S1	Em frente a entrada do Parque da Cidade
19	CM	S1	Após Centro de Convenções
20	CM	S1	Em frente a Torre de TV
21	X	Acesso a Torre	Após entrada Zona Central Sul - lateral da Torre de TV
22	CM	S1	Entre Hotel das Nações e Alvorada
23	CM	S1	Em frente ao Correio e Telégrafos
24	CM	S1	Em frente ao Grande Circo Lar
25	CM	S1	Entre os Bl. A/B
26	CM	S1	Entre os Bl. C/D
27	CM	S1	Entre os Bl. E/F
28	CM	S1	Após o Itamarati
29	CM	S1	Ao lado do STF
30	CM	S1	Em frente ao Pavilhão das Metas
31	CM	Ligação	Em frente ao Hospital Sarah
32	CM	Ligação	Em frente ao HDB
33	CM	Ligação	SCS - Ao lado da Q.4/3
34	CM	Ligação	SCS - Ao lado da Q.4/3
35	CM	Ligação	SAUS - Justiça Federal
36	CM	Ligação	Em frente ao Ed. Receita Federal - Min. Fazenda
37	CM	W3 Sul	SCS - Pátio Brasil - 1º abrigo
38	CM	W3 Sul	SCS - Pátio Brasil - 2º abrigo
38.1	CM	W3 Sul	SCS - Pátio Brasil - 3º abrigo
38.2	CM	W3 Sul	SCS - Pátio Brasil - 4º abrigo
39	CM	W3 Sul	SRTVS - 1º abrigo
40	CM	W3 Sul	SRTVS - 2º abrigo
41	CM	W3 Sul	SRTVS - 3º abrigo
42	A	W3 Sul	SHIGS Q. 701 - Colégio Dom Bosco
43	A	W3 Sul	SHIGS Entrequadra 704/ 703
44	A	W3 Sul	SHIGS Entrequadra 706/ 705
45	A	W3 Sul	SHIGS Entrequadra 708/ 707
46	A	W3 Sul	SHIGS Q. 710/709
47	A	W3 Sul	SHIGS Q. 711/710
48	A	W3 Sul	SHIGS Q. 712/711
49	A	W3 Sul	SHIGS Q. 713
50	A	W3 Sul	SHIGS Q. 713
51	A	W3 Sul	SHIGS Q. 714
52	A	W3 Sul	SHIGS Q. 715
53	A	W3 Sul	SHIGS Q. 716 - Hospital Santa Lúcia
54	A	W3 Sul	Q. 516/515
55	A	W3 Sul	Q. 515/514
56	A	W3 Sul	Q. 514/513
57	A	W3 Sul	Q. 513/512
58	A	W3 Sul	Q. 512/511
59	A	W3 Sul	Q. 511/510
60	A	W3 Sul	Q. 510/509

61	A	W3 Sul	Q. 509/508
62	A	W3 Sul	Q. 508/507
63	A	W3 Sul	Q. 506/505
64	A	W3 Sul	Q. 505/504
65	A	W3 Sul	Q. 504/503
66	A	W3 Sul	Q. 503/502
67	A	W3 Sul	SHS Q. 501 - Em frente ao Hosp. Sarah
68	A	W3 Sul	SCS
69	CM	W1 Sul	SQS 116
70	CM	W1 Sul	SQS 115
71	CM	W1 Sul	SQS 114
72	CM	W1 Sul	SQS 113
73	CM	Eixo W Norte	Plataforma Superior Rodoviária - entre CNB e Conic
74	H	Eixo L Sul	SDS - Em frente ao Conic
75	H	Eixo W Sul	Galeria dos Estados
76	CM	Eixo W Sul	Em frente ao HDB
77	A	Eixo W Sul	Em frente ao HDB
78	CM	Eixo W Sul	Em frente ao HDB
79	CM	Eixo W Sul	EQS 102/103 - Cine Centro São Francisco
80	CM	Eixo W Sul	EQS 102/103 - Cine Centro São Francisco
81	CM	Eixo W Sul	EQS 102/103 - Cine Centro São Francisco
82	A	Eixo W Sul	SQS 103
83	CM	Eixo W Sul	EQS 104/105
84	CM	Eixo W Sul	EQS 104/105
85	CM	Eixo W Sul	EQS 104/105
86	A	Eixo W Sul	SQS 105
87	CM	Eixo W Sul	EQS 106/107 - Cine Brasília
88	CM	Eixo W Sul	EQS 106/107 - Cine Brasília
89	CM	Eixo W Sul	EQS 106/107 - Cine Brasília
90	A	Eixo W Sul	SQS 107
91	CM	Eixo W Sul	EQS 108/109
92	CM	Eixo W Sul	EQS 108/109
93	CM	Eixo W Sul	EQS 108/109
94	A	Eixo W Sul	SQS 109
95	CM	Eixo W Sul	EQS 110/111
96	CM	Eixo W Sul	EQS 110/111
97	CM	Eixo W Sul	EQS 110/111
98	A	Eixo W Sul	SQS 111
99	CM	Eixo W Sul	EQS 112/113
100	CM	Eixo W Sul	EQS 112/113
101	CM	Eixo W Sul	EQS 112/113
102	A	Eixo W Sul	SQS 113
103	AM	Eixo W Sul	EQS 114/115 Abrigo do acesso ao Metrô
104	AM	Eixo W Sul	EQS 114/115 Abrigo do acesso ao Metrô
105	A	Eixo W Sul	SQS 115
106	A	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 115
107	A	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 113
108	A	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 111
109	A	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 109
110	A	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 107
111	A	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 105
112	A	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 103
113	A	Eixo W Sul	Lado oposto Hospital de Base
114	A	Eixo L Sul	Lado oposto ao SBS - Banco Central
115	A	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 203
116	A	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 205
117	A	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 207
118	A	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 209
119	A	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 211
120	A	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 213
121	A	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 215
122	A	Eixo L Sul	SQS 215
123	AM	Eixo L Sul	EQS 215/214 - abrigo do acesso ao metrô
124	AM	Eixo L Sul	EQS 215/214 - abrigo do acesso ao metrô
125	A	Eixo L Sul	SQS 213
126	CM	Eixo L Sul	EQS 213/212
127	CM	Eixo L Sul	EQS 213/212
128	CM	Eixo L Sul	EQS 213/212
129	A	Eixo L Sul	SQS 211
130	CM	Eixo L Sul	EQS 211/210
131	CM	Eixo L Sul	EQS 211/210
132	CM	Eixo L Sul	EQS 211/210
133	A	Eixo L Sul	SQS 209
134	CM	Eixo L Sul	EQS 209/208
135	CM	Eixo L Sul	EQS 209/208
135.1	CM	Eixo L Sul	EQS 209/208
136	CM	Eixo L Sul	SQS 207
137	CM	Eixo L Sul	EQS 207/206
138	CM	Eixo L Sul	EQS 207/206

139	CM	Eixo L Sul	EQS 207/206
140	A	Eixo L Sul	SQS 205
141	CM	Eixo L Sul	EQS 205/204
142	CM	Eixo L Sul	EQS 205/204
143	CM	Eixo L Sul	EQS 205/204
144	A	Eixo L Sul	SQS 203
144.1	A	Eixo L Sul	Quadra 201 - Banco Central
145	CM	Eixo L Sul	EQS 203/202
146	CM	Eixo L Sul	EQS 203/202
147	CM	Eixo L Sul	EQS 203/202
148	CM	Eixo L Sul	SBS - Banco Central
149	H	Eixo L Sul	SBS - Galeria dos Estados - em frente ao Banco do Brasil
150	CM	Eixo L Sul	Plataforma Superior da Rodoviária - antes Rod.PP
151	CM	Eixo L Sul	Plataforma Superior da Rodoviária - após Rod.PP
152	C	L1 Sul	SQS 416
153	C	L1 Sul	SQS 415
154	C	L1 Sul	SQS 414
155	C	L1 Sul	SQS 413
156	CM	L2 Sul	SAUS - Lado oposto a Cadetral
157	A	L2 Sul	SAUS - Em frente ao INSS
158	CM	L2 Sul	SAUS - Ed. Darcy Ribeiro
159	CM	L2 Sul	SQS 402
160	A	L2 Sul	SQS 403
161	A	L2 Sul	SQS 404
162	A	L2 Sul	SQS 405
163	A	L2 Sul	SQS 406
164	A	L2 Sul	SQS 407
165	A	L2 Sul	SQS 408
166	A	L2 Sul	SQS 409
167	A	L2 Sul	SQS 410
168	A	L2 Sul	SQS 411
169	A	L2 Sul	SQS 412
170	A	L2 Sul	SQS 413
171	A	L2 Sul	SQS 414
172	A	L2 Sul	SQS 415
173	A	L2 Sul	SQS 416
174	A	L2 Sul	SGAS Q.616 - Ação Social do Planalto
175	CM	L2 Sul	SGAS Q.615 - Colégio Cor Jesu
176	A	L2 Sul	SGAS Q.614
177	A	L2 Sul	SGAS Q.613
178	A	L2 Sul	SGAS Q.612 - Centro de Ensino Especial Nº 2
179	A	L2 Sul	SGAS Q.611 - Colégio Setor Leste
180	A	L2 Sul	SGAS Q.609 - Colégio Marista
181	A	L2 Sul	SGAS Q.608 - Hospital Materno Infantil
182	A	L2 Sul	SGAS Q.607 - Conselho Nacional de Educação
183	A	L2 Sul	SGAS Q.606 - Paróquia do S. Sacramento
184	A	L2 Sul	SGAS Q.605 - Escola Americana
185	A	L2 Sul	SGAS Q.604 - Comunhão Espírita
186	CM	L2 Sul	SGAS Q.603 - Procuradoria Geral da República
187	CM	L2 Sul	SGAS Q.601 - Colégio Santa Rosa
188	A	L2 Sul	SGAS Q.601 -Lado oposto Setor de Autarquias
189	CM	L2 Sul	Arquidiocese de Brasília
190	CM	L2 Norte	Em frente ao Min. Desenvolv. Indust. e Comércio
191	CM	L2 Norte	SGAN 601- Centro Cultural Brasília
192	CM	L2 Norte	SGAN Entrequadra 603/602 - Após a FGV
193	A	L2 Norte	SGAN 605 - em frente ao HUB
194	CM	L2 Norte	SGAN 605 - Ao lado da Thomas Jefferson
195	A	L2 Norte	SGAN Entrequadra 607
196	A	L2 Norte	SGAN 608 - Educandário Espírito Santo
197	A	L2 Norte	SGAN 609 -ao lado da Faculdade IESB
198	CM	L2 Norte	SGAN 610 - CESAN - Centro de Ensino Paulo Freire
199	A	L2 Norte	SGAN 611
200	A	L2 Norte	SGAN 612
201	CM	L2 Norte	SGAN 615
202	CM	L2 Norte	SGAN 616
203	CM	L2 Norte	SQN 416
204	A	L2 Norte	SQN 415
205	A	L2 Norte	SQN 412
206	A	L2 Norte	SQN 411
207	A	L2 Norte	SQN 410
208	A	L2 Norte	SQN 409
209	A	L2 Norte	SQN 408
210	A	L2 Norte	SQN 407 - Lado oposto a FEDF
211	A	L2 Norte	SQN 406
212	A	L2 Norte	SQN 405
213	CM	L2 Norte	SQN 404
214	A	L2 Norte	SQN 403
215	A	L2 Norte	SQN 402 - Lado oposto a FGV
216	A	L2 Norte	SQN 401 - Lado oposto ao Centro Cultural Brasília

217	CM	L2 Norte	SAN - DNER - Ed. Núcleo dos transportes
218	CM	L2 Norte	Lado oposto ao Min. Desenvolv. Indust. e Comércio
219	C	L1 Norte	SON 202
220	C	L1 Norte	SON 203
221	C	L1 Norte	SON 205
222	C	L1 Norte	SON 206
223	C	L1 Norte	SON 207
224	C	L1 Norte	SON 209
225	C	L1 Norte	SON 210
226	C	L1 Norte	SON 211
227	C	L1 Norte	SON 215 - Próximo ao Parque Olhos D'água
228	X	Ligação eixo S/N	Plataforma Inferior da Rod. PP
229	H	Eixo L Norte	SBN - Galeria - em frente Secretaria de Finanças
230	CM	Eixo L Norte	SON 201
231	A	Eixo L Norte	SON 203
232	A	Eixo L Norte	SON 205
233	A	Eixo L Norte	SON 207
234	A	Eixo L Norte	SON 209
235	A	Eixo L Norte	SON 211
236	A	Eixo L Norte	SON 213
237	CM	Eixo L Norte	SON 214
238	A	Eixo L Norte	SON 215
239	CM	Eixo L Norte	SON 216
240	CM	Eixo W Norte	SON 116
241	A	Eixo W Norte	SON 115
242	A	Eixo W Norte	SON 113
243	A	Eixo W Norte	SON 111
244	A	Eixo W Norte	SON 109
245	A	Eixo W Norte	SON 107
246	A	Eixo W Norte	SON 105
247	A	Eixo W Norte	SON 103
248	CM	Eixo W Norte	SON 102
249	A	Eixo W Norte	SON 101 - HRAN
250	H	Eixo W Norte	SCN - Galeria do Empregador
251	X	Eixo W Norte	CNB - Em frente a Casa José Silva
252	X	Eixo W Norte	CNB - Em frente a loja Arapuã
253	CM	W1 Norte	SON 302
254	CM	W1 Norte	SON 303
255	CM	W1 Norte	SON 304
256	CM	W1 Norte	SON 305
257	CM	W1 Norte	SON 306
258	CM	W1 Norte	SON 307
259	CM	W1 Norte	SON 312
260	CM	W1 Norte	SON 314
261	CM	W1 Norte	SON 315
262	CM	W1 Norte	SON 316 - Ao lado Igreja Messânica
263	CM	W3 Norte	SCN - Centro Empresarial Variq
264	A	W3 Norte	SHN - Fundação Hospitalar - Lado oposto Ed. Rádio Center
265	CM	W3 Norte	EQN 502/503
266	CM	W3 Norte	EQN 503/504 - Americel
267	A	W3 Norte	EQN 504/505 - Planaltão
268	CM	W3 Norte	EQN 505/506 - Próximo Ed. Polícia Rodoviária Federal
269	A	W3 Norte	EQN 506/507 - Mac Donald's
270	A	W3 Norte	EQN 507/508 - Beatriz pneus
271	A	W3 Norte	EQN 508/509 - Pão de Açúcar
272	A	W3 Norte	EQN 509/510 - Banco do Brasil
273	A	W3 Norte	EQN 510/511 - Trade car
274	A	W3 Norte	EQN 511/512 - Próximo Planalto automóveis
275	A	W3 Norte	EQN 512/513 - Planaltão Cestas básicas
276	A	W3 Norte	EQN 513/514 - Próximo Planaltão
277	A	W3 Norte	EQN 514/515 - Próximo ao Banco do Brasil
278	CM	W3 Norte	EQN 515/516 - BRB
279	A	Ligação	Em frente ao Hospital Santa Helena
280	A	Ligação	Em frente ao Ed. Life Center
281	A	W3 Norte	SCLN Q. 716
282	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 715/716 - Ao lado Bandeira Veículos
283	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 714/715 - Atacadão da limpeza
284	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 713/714 - Zero 500
285	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 712/713 - Azulejos antigos
286	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 711/712 - São Jorge Veículos
287	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 710/711 - NDA Pré Vestibulares
288	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 709/710 - Minas automóveis
289	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 708/709 - Academia Hermes
290	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 707/708 - Jm automóveis
291	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 706/707 - Banco Itaú
292	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 705/706
293	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 704/705
294	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 703/704
295	A	W3 Norte	SCLN Entrequada 702/703

296	CM	W3 Norte	SRTVN - Rede Globo
297	X	W4 Norte	SHIGN Q. 703 - Antes entrada bl. A a G
298	X	W4 Norte	SHIGN Q. 704 - Antes entrada bl. G a N
299	X	W4 Norte	SHIGN Q. 705 - Antes entrada bl. N a S
300	X	W4 Norte	SHIGN Q. 905 - Pontifícias Obras Missionárias
301	X	W4 Norte	SHIGN Q. 904 - Colégio Militar
302	X	W4 Norte	SHIGN Q. 903 - Colégio Militar
303	CM	Eixo W Norte	Lado oposto Pronto Norte
304	H	EPGU	Lado oposto ao Zoológico - Demolido em março 2010
305	C	EPIA	Lado oposto ao Park Shopping
306	X	EPIA	Lado oposto ao Carrefour Sul
307	C	EPIA	Lado oposto ao Casa Park
308	C	EPIA	Lado oposto a Viplan
309	C	EPIA	Lado oposto a Novacap
310	C	EPIA	Lado oposto ao comércio da AOS 4/5
311	C	EPIA	Lado oposto ao comércio da AOS 4/5
312	CM	EPPM	Setor Policial Sul - Em frente ao MEPE -Min. Extr. Proj. Esp.
313	CM	EPPM	Lado oposto ao MEPE - Min. Extr. Proj. Especiais
314	A	EPPM	Em frente a Polícia Militar
315	CM	EPPM	Lado oposto ao OG da PM
316	A	EPPM	Em frente ao Departamento de Polícia Federal
317	CM	EPPM	Lado oposto a PF - em frente a CEME
318	CM	EPPM	Entre a ENAP e o Corpo de Bombeiros
319	X	Ligação Acesso	Terminal Asa Sul
320	X	Ligação Acesso	Terminal Asa Sul
321	CM	Ligação L4 Sul	Lado oposto o Posto de Controle da 616 Sul
322	CM	Ligação L4 Sul	Em frente ao Posto de Controle
323	CM	L4 Sul	Acampamento da telebrasilíia
324	CM	L4 Sul	Acampamento da telebrasilíia
325	CM	L4 Sul	Faculdade Euro americana
326	CM	L4 Sul	Faculdade Euro americana
327	H	L4 Sul	Em frente a Caesb - ao lado do SLU
328	CM	L4 Sul	Lado oposto ao SLU
329	H	L4 Sul	Antes do Clube Nipo
330	H	L4 Sul	Lado oposto ao Clube Nipo
331	H	L4 Sul	Antes do Clube da Polícia Militar
332	H	L4 Sul	Após a Embaixada da Noruega
333	H	L4 Sul	Próximo a Aseel
334	H	L4 Sul	Próximo a Embaixada da Dinamarca
335	H	L4 Sul	Próximo a AABR
336	CM	L4 Sul	Lado oposto ao Pier 21
337	H	L4 Sul	Em frente ao Pier 21
338	H	L4 Sul	Lado oposto entrada para o Trecho 2 do SCES
339	H	L4 Sul	Após entrada para o Trecho 2 do SCES
340	H	L4 Sul	Após entrada para o acesso ao STJ
341	H	L4 Sul	Lado oposto após a entrada para acesso ao STJ
342	H	L4 Sul	Próximo a obra do STF
343	H	L4 Sul	Lado oposto a obra do STF
344	H	L4 Sul	Antes entrada para S2 (atrás ministérios)
345	H	L4 Sul	Após entrada para S2 (atrás ministérios)
346	X	SCES	SCES Trecho 2 - Em frente ao Cota Mil
347	X	SCES	Lado oposto SCES Trecho 3 - Clube Cota Mil
348	H	SCES	SCES Trecho 2 - Em frente ao Clube do Exército
349	X	SCES	Lado oposto SCES Trecho 3 - Clube do Exército
350	H	SCES	SCES Trecho 2 - Em frente a AABB
351	H	SCES	Lado oposto a AABB
352	H	SCES	SCES Trecho 2 - Em frente ao Clube Naval
353	H	SCES	Em frente ao Campo Escola Escoteiros- Lado oposto ao C. Naval
354	H	SCES	SCES Trecho 2 - Em frente a Agepol
355	H	SCES	SCES Trecho 3 - Lado oposto a Agepol
356	H	SCES	SCES Trecho 2 - Em frente a AMPDF
357	H	SCES	Lado oposto a AMPDF
358	H	SCES	Em frente ao Náuticus
359	X	SCES	SCES Trecho 3 - Lado oposto ao Náuticus
360	H	SCES	SCES Trecho 2 - Lado oposto a RH do Banco do Brasil
361	X	SCES	SCES Trecho 3 - Em frente ao Banco do Brasil - R. Humanos
362	H	SCES	SCES Trecho 2 - Lado oposto a RH do Banco do Brasil
363	X	SCES	SCES Trecho 3 - Em frente ao Banco do Brasil - R. Humanos
364	H	SCES	SCES Trecho 2 - Em frente ao Clube de Golfe
365	H	SCES	SCES Trecho 3 - Lado oposto ao Clube de Golfe
366	H	SCES	SCES Trecho 4 - Após a Academia de Tênis
367	H	SCES	SCES Trecho 4 - Em frente a Academia de Tênis
368	H	Estrada Palácio Presidencial	Lateral do Palácio da Alvorada
369	X	Estrada Hotéis e Turismo	Em frente ao Flat Tree Tower
370	H	Estrada Hotéis e Turismo	Lado oposto ao Flat Tree Tower
371	C	Estrada Hotéis e Turismo	Em frente ao Lake Side
372	H	Estrada Hotéis e Turismo	Lado oposto ao Lake Side
373	X	Estrada Hotéis e Turismo	Em frente a Concha Acústica
374	H	Estrada Hotéis e Turismo	Lado oposto a Concha Acústica

375	C	Estrada Hotéis e Turismo	Em frente ao Restaurante Retiro do Pescador
376	H	Estrada Hotéis e Turismo	Lado oposto Rest. Retiro do Pescador/ Clube da Aeronáutica
377	JN	Estrada Hotéis e Turismo	Lado oposto Sistema Caesb, antes entrada Chur.P.Grill
378	H	Estrada Hotéis e Turismo	Em frente a Caesb (sist.esqoto)
379	C	Estrada Hotéis e Turismo	Após entrada Clube Motonáutica / Porteira Grill
380	H	Estrada Hotéis e Turismo	Lado oposto o acesso ao C. Motonáutica/ Porteira Grill
381	C	Estrada Hotéis e Turismo	Vila Planalto-Lado oposto DFL-Rua Nova-após o Posto-antes Espaço da Corte Buffet
382	H	Estrada Hotéis e Turismo	Em frente a DFL Rua Nova
383	JN	Estrada Hotéis e Turismo	Vila Planalto - Lado oposto DFL Rua da Igreja
384	X	Estrada Hotéis e Turismo	Em frente a DFL Rua da Igreja
385	C	L4 Norte	Vila Planalto - Antes da entrada Rua 3 Tamboril
386	H	Vila Planalto	Antes entrada Rua da Igreja- Lado oposto Rua 3 Tamboril
387	JN	L4 Norte	Vila Planalto - Antes da entrada Rua 2 Tamboril
388	X	Vila Planalto	Antes entrada Rua 1, após Rua Emulpress
389	C	Vila Planalto	Lado oposto entrada Av. JK
390	C	Vila Planalto	Av. JK Em frente C.Espírita Comunheiros Luz- Lado oposto Rua 1
391	X	Vila Planalto	Av. JK Ac. Rabelo Casa 24
392	C	Vila Planalto	Conjunto Fazendinha - Rua Piauí Lado oposto Rua 1
393	C	Vila Planalto	Conjunto Fazendinha - Rua 10 Lado oposto da Rua 7 Casa 1
394	H	Vila Planalto	Rua 7 após entrada para Rua 9
395	H	L4 Norte	SCEN - Em frente Clube Almirante Alexandrino
396	H	L4 Norte	SCEN - Lado oposto Clube Almirante Alexandrino
397	H	L4 Norte	SCEN - Em frente Grupo de Fuzileiros Navais
398	H	L4 Norte	SCEN - Lado oposto Grupo de Fuzileiros Navais
399	H	L4 Norte	SCEN - Trecho 1 - Em frente ao late Clube
400	H	L4 Norte	SCEN - Trecho 1 - Lado oposto ao late Clube
401	H	L4 Norte	Em frente a Telebrás
402	H	L4 Norte	Lado oposto a Telebrás
403	JN	L4 Norte	Em frente ao Ibama
404	H	L4 Norte	Lado oposto ao Ibama
405	H	L4 Norte	Próximo ao Clube do Servidor
406	H	L4 Norte	Lado oposto ao Clube do Servidor - Em frente C.Comunitário UnB
407	H	L4 Norte	Entre ICT e APCEF
408	H	L4 Norte	Lado oposto ICT e APCEF
409	H	L4 Norte	Em frente ao Minas Brasília Tennis Clube
410	H	L4 Norte	Lado oposto Minas Brasília
411	H	L4 Norte	Em frente ao Hotel de Trânsito do Cresspon / ASFUB
412	H	L4 Norte	Lado oposto Hotel de Trânsito Cresspon / ASFUB
413	H	L4 Norte	Em frente a Caesb ETE Norte
414	H	L4 Norte	Lado oposto a Caesb ETE Norte
415	JN	UnB	Em frente a Casa do Estudante Universitário Bl. B
416	JN	UnB	Em frente a Casa do Estudante Universitário Bl. A
417	H	UnB	Em frente ao Centro Olímpico
418	JN	UnB	Em frente a Faculdade de Educação Física
419	X	UnB	Em frente a Faculdade de Educação
420	C	UnB	Em frente ao Laboratório da Engenharia Mecânica
421	C	UnB	Em frente ao Prédio Multiuso I
422	C	UnB	Lado oposto ao Prédio Multiuso I
423	X	UnB	Em frente a Faculdade de Saúde
424	LL	UnB	Lado oposto a Faculdade de Saúde - Lateral do Minhocão Asa Sul
425	X	UnB	Lado oposto o Minhocão Ala Sul - após a Faculdade de Saúde
426	C	UnB	Ao lado do Minhocão - Ala Sul
427	C	UnB	Em frente a Reitoria
428	C	UnB	Lado oposto a Reitoria
429	C	UnB	Em frente a Biblioteca
430	C	UnB	Lado oposto a Biblioteca
431	LL	UnB	Ao lado do Minhocão - Ala Norte
432	LL	UnB	Lado oposto lateral do Minhocão Ala Norte-Em frente Pav.Anísio Teixeira
433	X	UnB	Em frente a Faculdade de Direito
434	X	UnB	Em frente Oficina de Maquete e Protótipo
435	C	UnB	UnB - antes da entrada para Colina
436	C	UnB	Lado oposto ao Posto Ecológico
437	C	UnB	Próximo a Faculdade de Tecnologia - CDT Incubadora de Empresa
438	X	UnB	Lado oposto Ceplan e Núcleo de Dança
439	X	Contorno	Lateral Creche JK - Via do autódromo
440	H	Contorno	Lateral do Gisno
441	X	Contorno	Lado oposto ao Depósito do Detran - Via do autódromo
442	X	Contorno	Depósito de carros do Detran
443	CM	EPAA	Lado oposto Anexo do Palácio do Buriti
444	H	EPAA	Correio - Demolido abrigo Sabino Barroso
445	H	EPAA	DETRAN
446	X	EPAA	DER
447	H	EPAA	Lado oposto a TCB - demolido abrigo Sabino Barroso
448	X	EPAA	TCB
449	X	EPAA	Próximo entrada do Camping
450	JN	EPAA	Lado oposto entrada SLU/Sematec (Oficina)
451	X	EPAA	Antes da entrada do SLU/Sematec (Oficina)
452	JN	EPAA	Após entrada do HPAP/ Zoonoses Gerência de Controle
453	C	EPAA	Em frente a RCG, lado oposto a entrada Zoonoses Gerência de Controle



454	X	SAIN	Hospital de Apoio
455	H	SAIN	Lado oposto Hospital de Apoio
456	X	SAIN	Sanatório Espírito
457	H	SAIN	Lado oposto Sanatório Espirita
458	X	SMU	Próximo ao QG do Exército
459	H	SMU	QG do Exército - Lado oposto a EGGCF
460	X	SMU	Lateral do Teatro Pedro Calmon - Em frente ao estacionamento
461	X	SMU	Lado oposto a Q. Resid. dos Oficiais
462	A	SMU	Av. Duque de Caxias - Quadra Residencial dos Oficiais
463	A	SMU	Em frente ao Oratório do Soldado
464	H	SMU	Em frente ao 16º Batalhão Logístico
465	H	SMU	Em frente ao Clube do Exército
466	A	SMU	Av. Duque de Caxias - Batalhão da PE de Brasília
467	JN	SMU	Lado oposto ao Batalhão da PE/ BGP
468	X	SMU	Av. Duque de Caxias - Em frente 3º ESQPCMEC
469	C	SMU	Lado oposto ao Batalhão da Guarda Presidencial
470	A	SMU	Av. Duque de Caxias - 32º GAC - Grupam. D. Pedro I
471	JN	SMU	Av. Duque de Caxias - após entrada Q. Res. Gerais
472	H	SMU	Lado oposto ao 32º GAC
473	X	SMU	Lateral da Qd. Resid. dos Oficiais
474	X	SMU	Via Residencial dos Sargentos
475	X	SMU	Av. Duque de Caxias - 16º Batalhão Logístico ( Via entre as residências)
476	A	SMU	Av. Duque de Caxias - Quadra Res. dos Sarq. - em frente Pç. Airton Sena
477	X	SMU	16º Batalhão Logístico
478	H	SMU	Batalhão da Polícia do Exército - Lado oposto 16º B. Logístico
479	H	SMU	Via RCG - Lado oposto a entrada das Resid. Oficiais
480	H	SMU	Via RCG - em frente ao 11º Grupo de Artilharia Antiaérea
481	X	SMU	Via RCG - em frente ao Estande de Tiros
482	X	SMU	Via RCG - lado oposto a 2ª Companhia de Suprimento 11º D. Sup.
483	H	SMU	Via RCG - em frente ao RCG
484	H	SMU	Via RCG - lado oposto as residências oficiais
485	H	SMU	Via RCG - lado oposto as residências
486	H	SMU	Via RCG - lado oposto as residências Lote H
487	X	SMU	Via RCG - lado oposto as residências Lote J
488	X	SMU	Via RCG - ao lado das residências dos oficiais Rua J
489	H	SMU	Via RCG - ao lado das residências dos oficiais Rua H
490	X	SMU	Via RCG - ao lado das residências dos oficiais
491	H	SMU	Em frente ao Mercadinho Dragões
492	X	SMU	Via RCG - em frente a entrada/saída das residências oficiais
493	H	SMU	Via RCG - em frente a entrada/saída das residências oficiais
494	H	SMU	Via RCG - em frente as residências oficiais
495	X	SAAN	Q. 3 antes entrada Lotes 270 a 10 - Lado oposto o Lote 250
496	X	SAAN	Q. 3 Lote 25
497	X	SAAN	Q. 3 Lotes 265 - em frente a Volvo
498	X	SAAN	Q. 3 antes entrada Lotes 565 a 965 - Lote 565
499	X	SAAN	Q. 3 Lote 715 / 665
500	H	SAAN	Q. 4 Lote 766
501	X	SAAN	Q. 4 Lote 765 - em frente TJDFSermac (após Perdígão)
502	X	SAAN	Q. 5 Lote 190 - em frente Delta Engª
503	X	SAAN	Via de Ligação Q. 2 / Q. 3
504	X	SAAN	Q. 3 Lote 1090 - Copacal
505	X	SAAN	Q. 3 Lote 900
506	X	SAAN	Q. 3 Lote 670
507	H	SAAN	Q. 3 Lote 380
508	X	SAAN	Q. 3 Lote 190 em frente a Casema
509	X	SAAN	Q. 2 Lote 45 - próximo a Estrutura
510	X	SAAN	Q. 2 Lote 445 - em frente Cristalmais, próximo BRB
511	X	SAAN	Q. 2 Lote 775
512	X	SAAN	Q. 2 Lote 995 - em frente Delta Forms/ Armazém Frigorífico
513	X	SAAN	Q. 2 Lote 1355
514	H	SAAN	Via de Ligação Q. 1 / Q. 2 - Lado oposto Sanoli
515	H	SAAN	Via de Ligação Q. 2 / Q. 1 - Em frente Sanoli
516	X	SAAN	Q. 2 Lote 1370
517	X	SAAN	Q. 2 Lote 950 - em frente MTD Engª
518	H	SAAN	Q. 2 Lote 680/690
519	X	SAAN	Q. 2 Lote 400 - Kantamais Atac. Milho
520	H	SAAN	Q. 2 Lote 40
521	X	SAAN	Via de Ligação Q. 2 / Q. 1 - Lateral Noqueira Equipamentos e Oficina
522	X	SAAN	Q. 1 Lote 275 - Polimix
523	X	SAAN	Q. 1 Lote 505 - Paulo Octávio
524	X	SAAN	Q. 1 Lote 905 - Magestic
525	X	SAAN	Q. 1 Lote 1225 - Sanoli
526	X	SAAN	Q. 1 Terminal de Vistoria
527	X	SAAN	Q. 1 Lote 920
528	X	SAAN	Q. 1 Lote 528
529	H	SAAN	Q. 1 Lote 450
530	H	SAAN	Q. 1 Lote 150
531	H	SOFN	Via acesso ao SOFN - antes entrada Q. 1
532	X	SOFN	Lado oposto Q. 1 Lote B

533	X	SOFN	Em frente ao STJ - Lado oposto Q. 1 Lote A
534	H	SOFN	Lado oposto Q. 3
535	H	SOFN	Lateral do Carrefour Norte
536	H	Acesso	Em frente a saída Água Mineral
537	H	Acesso	Em frente a entrada Água Mineral
538	H	Torto	Lado oposto a Vila Wesliam, antes do balão
539	H	Acesso ao Torto	Após Escola de Equoterapia e antes Escola Classe do Torto
540	C	Torto	Ao lado do Friqorífico Frisul - Lado oposto a Vila dos Operários
541	C	Acesso ao Torto	Final do Parque de Exp. da Granja do Torto, antes da Vila dos Técnicos
542	C	Acesso ao Torto	Próximo ao Parque de Exposições da Granja do Torto
543	C	Acesso ao Torto	Vila Wesliam - Antes entrada Centro Comunitário (P. Exposições Torto)
544	X	EPIA	Após o Balão do Torto
545	X	Acesso W4 Norte	Câmara Legislativa - em frente a 2º DP
546	X	Acesso W4 Norte	Lateral Smaff Chevrolet - Lado oposto 2º DP
547	C	De acesso	Em frente a Câmara Legislativa
548	X	EPIA	Em frente a Água Mineral - Km 09
549	X	EPIA	Lado oposto a Água Mineral
550	X	EPIA	Em frente ao Setor de Oficinas Norte - Tapeçar
551	H	EPIA	Lado oposto ao Setor de Oficinas Norte
552	C	EPIA	Em frente ao Carrefour Norte
553	C	EPIA	Lado oposto Carrefour Norte
554	X	EPIA	Antes entrada SAAN
555	X	EPIA	Em frente as Residências do SMU
556	X	EPIA	SAAN - antes entrada Q. 3
557	X	EPIA	Em frente as Residências do SMU - Sargentos
558	X	EPIA	Em frente as Residências do SMU
559	X	EPIA	Em frente a creche Soldadinho de Chumbo
560	C	EPIA	Em frente a Rodoferroviária
561	C	Interna	Em frente a Rodoferroviária
562	C	EPIA	Antes da entrada para estrutural
563	C	EPCL-DF095-Estrutural	Entrada Estrutural
564	X	EPIG	Em frente ao IML
565	PT	EPIG	Em frente a entrada do Parque da Cidade
566	C	EPIG	Lado oposto a SQSW 104
567	X	EPIG	Lado oposto a SQSW 103
568	C	EPIG	Lado oposto a SQSW 102
569	C	EPIG	Lado oposto a SQSW 101
570	X	EPIG	Lado oposto a SQSW 100
571	C	EPIG	SIG Q. 3
572	DT	EPIG	SIG Q. 6 - Em frente ao Senai
573	C	EPIG	SIG Q.6 - Em frente ao Senai
574	H	EPIG	SIG Q. 3
575	CM	EPIG	SIG Q. 4 - Em frente a Gráfica Modelo
576	X	EPIG	Em frente ao Jornal de Brasília
577	DT	EPIG	Lateral da Câmara Legislativa
578	X	EPIG	Lateral do TJDF
579	CM	S1	Em frente ao Memorial JK
580	JN	Ligação	Em frente ao Tribunal do Trabalho
581	CM	L 4 Sul	Ao lado da Procuradoria Geral da República
582	CM	L4 / L3 - Sul	Em frente a portaria principal do Supremo Tribunal de Justiça

**ABRIGOS EM PONTOS DE ÔNIBUS**  
**Relação de endereços dentro do perímetro de tombamento**  
**RA XI - Cruzeiro**  
**RA XXII - Sudoeste / Octogonal**

## LEGENDA :

A - Abrigo Sabino Barroso  
 C - Abrigo RR Roberto  
 DT - Abrigo Donar Techmeier  
 H - Habitual (sem sinalização)  
 JN - Abrigo Jorge Nazaré  
 LL - Abrigo Lelé

PT - Philippe Torelly  
 SO - Secr. de Viação e Obras  
 X - Sinalização com placa  
 CM - Cemusa - Grimshaw  
 AM - Abrigo do acesso ao Metrô

N.º	TIPO	Endereço	
		Via	Localização
1	CM	EPCB	Qd. 10 Bl. Z - Lado Oposto ao Ed. Omni Center
2	CM	EPCB	QRSW 8 - Lado Oposto ao Posto da Polícia Militar do Distrito Federal
3	CM	EPCB	Qd. 06 Bl. V
4	CM	EPCB	EQRSW 5/6 - Bloco B-1
5	CM	EPCB	Cr. Novo - Qd. 1409 - Bloco "G" - Quadra de Esporte
6	CM	EPCB	QRSW 3 - Em frente ao Bloco A -1
7	CM	EPCB	Em frente ao HFA
8	CM	EPCB	QRSW 2 - Em frente ao Bloco A - 1
9	CM	EPCB	SQSW 105 - Centro Clínico Sudoeste
10	CM	EPCB	Antes da QRSW 1 - lado oposto ao Terminal
11	CM	EPCB	SQSW 504 - Bloco "C" - Ed. Via Roma
12	CM	EPCB	SQSW 104 após a Adm. Regional
13	SO	RE3	Cr.Velho - Qd. 08 Bl. L
14	C	RE3	Cr.Velho - Qd.10 - 2ª Igreja Batista
15	C	RE1	Cr. Velho - Qd. 05 Bl. G
16	A	RE1	Cr. Velho - Qd. 12 Bl. A1
17	H	RE1	Cr. Velho - Qd. 07 Bl. I
18	C	RE1	Cr. Velho - Qd. 12 Bl. K
19	C	RE1	Cr. Velho - em frente a Escola Classe Cruzeiro
20	A	RE1	Cr. Velho - em frente a Administração Regional
21	SO	RE1	Cr. Velho - antes entrada Qd. 1 Bl. A
22	C	RE1	Cr. Velho - em frente A. Especiais Bl. D, lado oposto a 3ª DP
23	C	RE1	Cr. Velho - Qd. 1 Bl. G
24	A	RE1	Cr. Velho - Qd. 2 Bl. M
25	C	RE1	Cr. Velho - Qd. 3 Bl. E
26	SO	RE1	Cr. Velho - Qd. 4 antes entr. Bl M a P
27	SO	RE1	Cr. Velho - Qd. 5 entre os Bl. C e D
28	A	RE1	Cr. Velho - Qd. 8 Bl. A - fundos da Casa 45
29	X	HCE RE	Cr. Velho - Qd. 6 Bl. D - Corujão
30	H	HCE RE	Cr. Novo - em frente a Feira Permanente
31	X	HCE RE	Cr. Velho - Qd. 2 Bl. D - Corujão
32	X	HCE RE	Cr. Novo - Qd. 411 antes da Igreja Universal
33	CM	Interna	Cr. Novo - Qd. 1.601
34	CM	Interna	Lado oposto a Qd. 1.601 - Lateral do HFA
35	CM	Interna	Cr. Novo - após o Super Maia - Quartel do Corpo de Bombeiro do Distrito Federal
36	CM	Interna	Após saída residências do HFA
37	CM	Interna	Em frente a praça - Igreja Santa Terezinha
38	CM	HCE 1	Entre Terraço Shopping e AOS 8 - em frente a Pista de Skate
39	CM	HCE 1	Cr. Novo - Qd. 501 - Posto de Saúde Nº 9
40	CM	HCE 1	Lateral da AOS 8 - Próximo ao Ponto de Táxi
41	CM	HCE 1	Cr. Novo - Qd. 201 - Bloco "B"
42	C	AO 1	AOS 7 em frente a Escola Classe 08
43	C	AO 1	Lado oposto a AOS 7
44	C	AO 1	Após a AOS 6
45	C	AO 1	Lado oposto a AOS 6 e AOS 8 - lado oposto ao Centro Comercial
46	C	AO 1	Após a AOS 5
47	C	AO 1	Lado oposto a AOS 5
48	C	AO 1	AOS 4 / 5 - comercial
49	C	AO 1	Lado oposto AOS 4 / 5 - comercial
50	C	AO 1	Antes da AOS 4 - Em frente ao Bloco "A"
51	C3	AO 1	Lado oposto a AOS 1 - lado oposto Cimam
52	C3	AO 2	Lado oposto a AOS 2 - em frente ao Cimam
53	CM	HCE 1	Lado oposto a lateral da AOS 2
54	CM	HCE 1	Em frente a lateral da AOS 2 - após o Terraço Shopping
55	C3	EPIG	Em frente ao Comércio da AOS 4/5
56	C3	EPIG	Em frente ao Comércio da AOS 4/5
57	C3	EPIG	Em frente a SQSW 105
58	C3	EPIG	SQSW 103/104
59	C3	EPIG	SQSW 102
60	C3	EPIG	SQSW 101
61	H	EPIG	SQSW 100

62	CM	S1	Em frente a Caesb reservatório 3
63	CM	S1	Após entrada para Setor Sudoeste - lado oposto a Igreja Rainha da Paz
64	CM	S1	Antes entrada para o Cruzeiro Velho
65	C3	EPIA	Qd. 12 Cr.Velho - lado oposto Rodoferroviária
66	C2	EPIA	Após entrada Cr. Velho - em frente Dimetel SSP/GDF
67	C3	EPIA	Em frente Centro Comercial Cruzeiro Center
68	C3	EPIA	Em frente ao cCruzeiro Novo - Lado oposto a CEASA
69	CM	1ª Avenida	CLSW 103 - Bloco "B" - Rhodes Center I
70	CM	1ª Avenida	CLSW 303 - Bloco "B" - Rhodes Center II
71	X	1ª Avenida	CLSW 102 - Bloco "B" - Ed. Phœnix
72	X	1ª Avenida	CLSW 302 - Bloco "B"
73	CM	1ª Avenida	CLSW 101 - Bloco "B" - Multiplus Shopping
74	CM	1ª Avenida	CLSW 301 - Bloco "B" - Avenida Shopping
75	C2	De acesso	Em frente a AOS 6 / AOS 08 - Centro Comercial
76	C3	EPIA	Em frente a AOS 7
77	C3	EPIA	Lado oposto a SIA Trecho 6
78	X	EPIA	Lado oposto a Ceasa - passarela
79	C3	EPIA	Antes entrada para o Cruzeiro Velho
80	X	Acesso 4ª Av.	SQSW 504/QRSW 01 - Caixa Econômica Federal
81	X	Acesso 4ª Av.	QRSW 01 - Lado oposto a Caixa Econômica Federal
82	X	Rua 6	EQRSW 01/02 - Comércio Antares Center B2
83	X	Rua 6	Lado oposto EQRSW 01/02-Comércio Antares Center B2
84	X	Rua 6	EQRSW 03 / 04
85	H	Rua 6	Lado oposto a EQRSW 03/04
86	X	Rua 6	QRSW 06 Bl. A-8 - Ed. Jequitibá
87	H	Rua 6	Lado oposto QRSW 06 Bl. A-8 - Ed. Jequitibá
88	CM	1ª Avenida	Setor Sudoeste - Quadra 300 - Bloco "P"
89	CM	1ª Avenida	Setor Gráfico - Fundos da Imprensa Nacional - Lado Oposto a Quadra 300 Bl. "P"
90	CM	1ª Avenida	Setor Sudoeste - Quadra 300 - Bloco "A"
91	CM	1ª Avenida	Setor Gráfico - Quadra 02 - Lado Oposto a Quadra 300 - Bloco "A"

**ABRIGOS EM PONTOS DE ÔNIBUS**  
**Relação de endereços dentro do perímetro de tombamento**  
**RA XIX - Candangolândia**

## LEGENDA :

A - Abrigo Sabino Barroso  
 C - Abrigo RR Roberto  
 DT - Abrigo Donar Techmeier  
 H - Habitual (sem sinalização)  
 JN - Abrigo Jorge Nazaré  
 LL- Abrigo Lelé

PT - Philippe Torelly  
 SO - Secr. de Viação e Obras  
 X - Sinalização com placa  
 CM - Cemusa - Grimshaw  
 AM - Abrigo do acesso ao Metrô

N.º	TIPO	Endereço	
		Via	Localização
1	CM	R. dos Transportes	QOF Conj. A - esquina do comércio
2	CM	R. dos Transportes	QR 1A - antes entrada Conj. G a N - Praça dos Estados
3	H	R. dos Transportes	QOF Conj. E Loja 1
4	CM	R. dos Transportes	QR 1A - antes entrada Conj. A a G - Banca de Revista
5	H	R. dos Transportes	QR 1A - antes entrada Conj. A a G
6	CM	R. dos Transportes	Entre a QR 1A e QRO A - em frente a Praça
7	CM	R. dos Transportes	QOF e QRO, Em frente a Biblioteca Pública / BrB
8	CM	R. dos Transportes	QRO "A" - entre os Conjuntos "C" e "D" - Wizard
9	CM	R. dos Transportes	QRO A antes Conj. "G" - Posto da Polícia Civil
10	X	Contorno	QR 4 Conj. E casa 57
11	CM	de Penetração	Lado oposto Centro Educacional nº 02 - Iq. Universal
12	X	de Penetração	Em frente ao Centro de Ensino nº 2 - QR 2
13	CM	de Penetração	QR em frente ao Centro de Saúde nº 17
14	CM	de Penetração	QR 03 em frente Escola Classe Zoobotânica
15	CM	de Penetração	Lado oposto Q.02 Conj. G - após Escola Zoobotânica
16	CM	de Penetração	Quadra 07 - Conjunto "B" - Ao lado da Casa 01
17	C4	EPIA / DF-003	Via Marginal - Passarela saída Candangolândia
18	C4	EPIA / DF-003	Passarela saída Candangolândia
19	C4	EPIA / DF-003	Via Marginal - Passarela em frente ao Motel Fujiama
20	C4	EPIA / DF-003	Passarela em frente ao Motel Fujiama
21	CM	EPGU / DF-051	Em frente ao Zoológico de Brasília.
22	X	EPDB / DF-025	Após o balão do Aeroporto - <b>Desativado</b>
23	X	EPDB / DF-025	Após o Viaduto
24	X	EPDB / DF-025	SMPW - Lado oposto Q.14 Conj.01 ( Floricultura )
25	X	EPDB / DF-025	SMPW - Lado oposto Q.14 Conj.01
26	X	EPDB / DF-025	SMPW - Lado oposto Q.14 Conj.02
27	C3	EPIA / DF-003	Em frente chac. Sta. Izabel, próx.córrego Vicente Pires



# ANEXO II

Relação de abrigos modelo Sabino Barroso





## RELAÇÃO DE ABRIGOS "SABINO BARROSO" NA ÁREA TOMBADA

Número total de 158 abrigos em 30/04/2010

ASA SUL		
W 3 – Sul		Total 28 abrigos
Nº	VIA	ENDEREÇO
Sentido Centro – Final da Asa		
01	W3 Sul	SRTVS
02	W3 Sul	SHIGS 701 - Colégio Dom Bosco
03	W3 Sul	SHIGS 703/ 704 (entrequadra)
04	W3 Sul	SHIGS 705/ 706 (entrequadra)
05	W3 Sul	SHIGS 707/ 708 (entrequadra)
06	W3 Sul	SHIGS 709
07	W3 Sul	SHIGS 710
08	W3 Sul	SHIGS 712
09	W3 Sul	SHIGS 713, em frente o conj. E
10	W3 Sul	SHIGS 713, próximo ao conj. Y
11	W3 Sul	SHIGS 714
12	W3 Sul	SHIGS 715
13	W3 Sul	SHIGS 716 - Hospital Santa Lúcia
Sentido Final da Asa - Centro		
14	W3 Sul	EQS 515/516 - em frente estacionamento
15	W3 Sul	EQS 514/515
16	W3 Sul	EQS 513/514 – em frente estacionamento
17	W3 Sul	EQS 512/513
18	W3 Sul	EQS 511/512 – em frente estacionamento
19	W3 Sul	EQS 510/511
20	W3 Sul	EQS 509/510 em frente estacionamento
21	W3 Sul	EQS 508/509
22	W3 Sul	Entrequadra 507/508 – em frente escola
23	W3 Sul	EQS 505/506 - em frente estacionamento
24	W3 Sul	EQS 504/505 – SESC
25	W3 Sul	EQS 503/504 - em frente estacionamento
26	W3 Sul	EQS 502/503
27	W3 Sul	SHS Q. 501 - Em frente ao Hospital Sarah
28	W3 Sul	SCS – Lado oposto ao Pátio Brasil

Eixo W - Sul Total 16 abrigos		
Nº	VIA	ENDEREÇO
Sentido Centro – Final da Asa		
01	Eixo W Sul	Em frente ao HDB (sem as aberturas – janelas)
02	Eixo W Sul	SQS 103
03	Eixo W Sul	SQS 105
04	Eixo W Sul	SQS 107
05	Eixo W Sul	SQS 109
06	Eixo W Sul	SQS 111
07	Eixo W Sul	SQS 113
08	Eixo W Sul	SQS 115
Sentido Final da Asa - Centro		
09	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 115
10	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 113
11	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 111
12	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 109
13	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 107
14	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 105
15	Eixo W Sul	Lado oposto a SQS 103
16	Eixo W Sul	Lado oposto Hospital de Base
Eixo L - Sul Total 15 abrigos		
Nº	VIA	ENDEREÇO
Sentido Centro – Final da Asa		
01	Eixo L Sul	Lado oposto ao SBS - Banco Central
02	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 203
03	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 205
04	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 207
05	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 209
06	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 211
07	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 213
08	Eixo L Sul	Lado oposto a SQS 215

Sentido Final da Asa – Centro		
09	Eixo L Sul	SQS 215
10	Eixo L Sul	SQS 213
11	Eixo L Sul	SQS 211
12	Eixo L Sul	SQS 209
13	Eixo L Sul	SQS 207
14	Eixo L Sul	SQS 205
15	Eixo L Sul	SQS 203
L 2 - Sul Total 27 abrigos		
Nº	VIA	ENDEREÇO
Sentido Centro – Final da Asa		
01	L2 Sul	SAUS – Praça da Cidadania
02	L2 Sul	SQS 403
03	L2 Sul	SQS 404
04	L2 Sul	SQS 405
05	L2 Sul	SQS 406
06	L2 Sul	SQS 407
07	L2 Sul	SQS 408
08	L2 Sul	SQS 409
09	L2 Sul	SQS 410
10	L2 Sul	SQS 411
11	L2 Sul	SQS 412
12	L2 Sul	SQS 413
13	L2 Sul	SQS 414
14	L2 Sul	SQS 415
15	L2 Sul	SQS 416
Sentido Final da Asa - Centro		
16	L2 Sul	SGAS 616 - Ação Social do Planalto
17	L2 Sul	SGAS 614 – Próximo IESB
18	L2 Sul	SGAS 613 - Hospital Home
19	L2 Sul	SGAS 612 - Centro de Ensino Especial Nº 2

20	L2 Sul	SGAS 611 - Colégio Setor Leste
21	L2 Sul	SGAS 609 - Colégio Marista
22	L2 Sul	SGAS 608 - Hospital Materno Infantil
23	L2 Sul	SGAS 607 - IDP
24	L2 Sul	SGAS 606 - Paróquia do S. Sacramento
25	L2 Sul	SGAS 605 - Escola Americana
26	L2 Sul	SGAS 604 - Comunhão Espírita
27	L2 Sul	SGAS 601 -Lado oposto Praça da Cidadania
<b>L 2 - Norte Total 18 abrigos</b>		
Nº	VIA	ENDEREÇO
<b>Sentido Centro – Final da Asa</b>		
01	L2 Norte	SGAN 605 - em frente ao HUB
02	L2 Norte	SGAN 607 - próximo ao CEAN
03	L2 Norte	SGAN 608
04	L2 Norte	SGAN 609 - ao lado da Faculdade IESB
05	L2 Norte	SGAN 611 – Casa de Retiros Assunção
06	L2 Norte	SGAN 612
<b>Sentido Final da Asa - Centro</b>		
07	L2 Norte	SQN 415
08	L2 Norte	SQN 412
09	L2 Norte	SQN 411
10	L2 Norte	SQN 410
11	L2 Norte	SQN 409
12	L2 Norte	SQN 408
13	L2 Norte	SQN 407
14	L2 Norte	SQN 406
15	L2 Norte	SQN 405
16	L2 Norte	SQN 403
17	L2 Norte	SQN 402
18	L2 Norte	SQN 401 - Lado oposto ao Centro Cultural Brasília

ASA NORTE		
W 3 – Norte		Total 28 abrigos
Nº	VIA	ENDEREÇO
Sentido Centro – Final de asa		
01	W3 Norte	SHN - Fundação Hospitalar - Lado oposto Ed. Rádio Center
02	W3 Norte	EQN 504/505 – Carrefour Bairro
03	W3 Norte	EQN 506/507 - Mac Donald's
04	W3 Norte	EQN 507/508 - CONFEA
05	W3 Norte	EQN 508/509 - Pão de Açúcar
06	W3 Norte	SEPN 509/510 (entrequadra) - Banco do Brasil
07	W3 Norte	EQN 510/511 - Honda
08	W3 Norte	SEPN 511/512 - Entrequadra
09	W3 Norte	EQN 512/513 – Carrefour Bairro
10	W3 Norte	EQN 513/514 - Entrequadra
11	W3 Norte	EQN 514/515 - Próximo ao Banco do Brasil
12	Ligação	Em frente ao Hospital Santa Helena
Sentido Final da asa - Centro		
13	Ligação	Em frente ao Condomínio Montreal
14	W3 Norte	SCRN 716
15	W3 Norte	SCLRN 715/716 (entrequadra)– área verde
16	W3 Norte	SCRN 714/715
17	W3 Norte	SCLRN 713/714 (entrequadra)– área verde
18	W3 Norte	SCRN 712/713 – lado oposto ao Carrefour Bairro
19	W3 Norte	SCLRN 711/712 (entrequadra)– área verde
20	W3 Norte	SCRN 710/711
21	W3 Norte	SCLRN 709/710 (entrequadra) – estacionamento
22	W3 Norte	SCRN 708/709 – lado oposto Pão de Açúcar
23	W3 Norte	SCLRN 707/708 (entrequadra) – estacionamento
24	W3 Norte	SCRN 706/707 - Banco Itaú
25	W3 Norte	SCLRN 705/706 (entrequadra)

26	W3 Norte	SCRN 704/705 – lado oposto ao Carrefour Bairro
27	W3 Norte	SCLRN 703/704 (entrequadra)
28	W3 Norte	SCRN 702/703 – Curso Filemon
<b>Eixo L - Norte Total 07 abrigos</b>		
Nº	VIA	ENDEREÇO
<b>Sentido Centro – Final da Asa</b>		
01	Eixo L Norte	SQN 203
02	Eixo L Norte	SQN 205
03	Eixo L Norte	SQN 207
04	Eixo L Norte	SQN 209
05	Eixo L Norte	SQN 211
06	Eixo L Norte	SQN 213
07	Eixo L Norte	SQN 215
<b>Eixo W - Norte Total 08 abrigos</b>		
Nº	VIA	ENDEREÇO
<b>Sentido Centro – Final da Asa</b>		
01	Eixo W Norte	SQN 101 - HRAN
02	Eixo W Norte	SQN 103
03	Eixo W Norte	SQN 105
04	Eixo W Norte	SQN 107
05	Eixo W Norte	SQN 109
06	Eixo W Norte	SQN 111
07	Eixo W Norte	SQN 113
08	Eixo W Norte	SQN 115
<b>Cruzeiro (velho)</b>		
Nº	VIA	ENDEREÇO
01	Via RE 1	Bloco M da quadra 2
02	Via RE 1	Bloco U da quadra 4 – praça
03	Via RE 1	Bloco K da quadra 12
04	Via RE 1	Próximo a Administração Regional

Setor Militar Urbano		
Nº	VIA	ENDEREÇO
01	Av. Duque de Caxias	Quadra Residencial dos Oficiais
02	Av. Duque de Caxias	Em frente o Oratório do Soldado
03	Av. Duque de Caxias	Junto ao Batalhão da Polícia do Exército de Brasília - BPEB
04	Av. Duque de Caxias	Em frente ao 32º Grupo de Artilharia de Campanha - GAG
05	Av. Duque de Caxias	Quadra Res. dos Sargentos em frente a Praça Airton Senna.
Setor Policial Sul		
Nº	VIA	ENDEREÇO
01	ESPM (EPPM)	Em frente ao Departamento de Polícia Federal
02	ESPM (EPPM)	Em frente a Polícia Militar do Distrito Federal





# ANEXO III

Mapa indicando os abrigos modelo  
Sabino Barroso



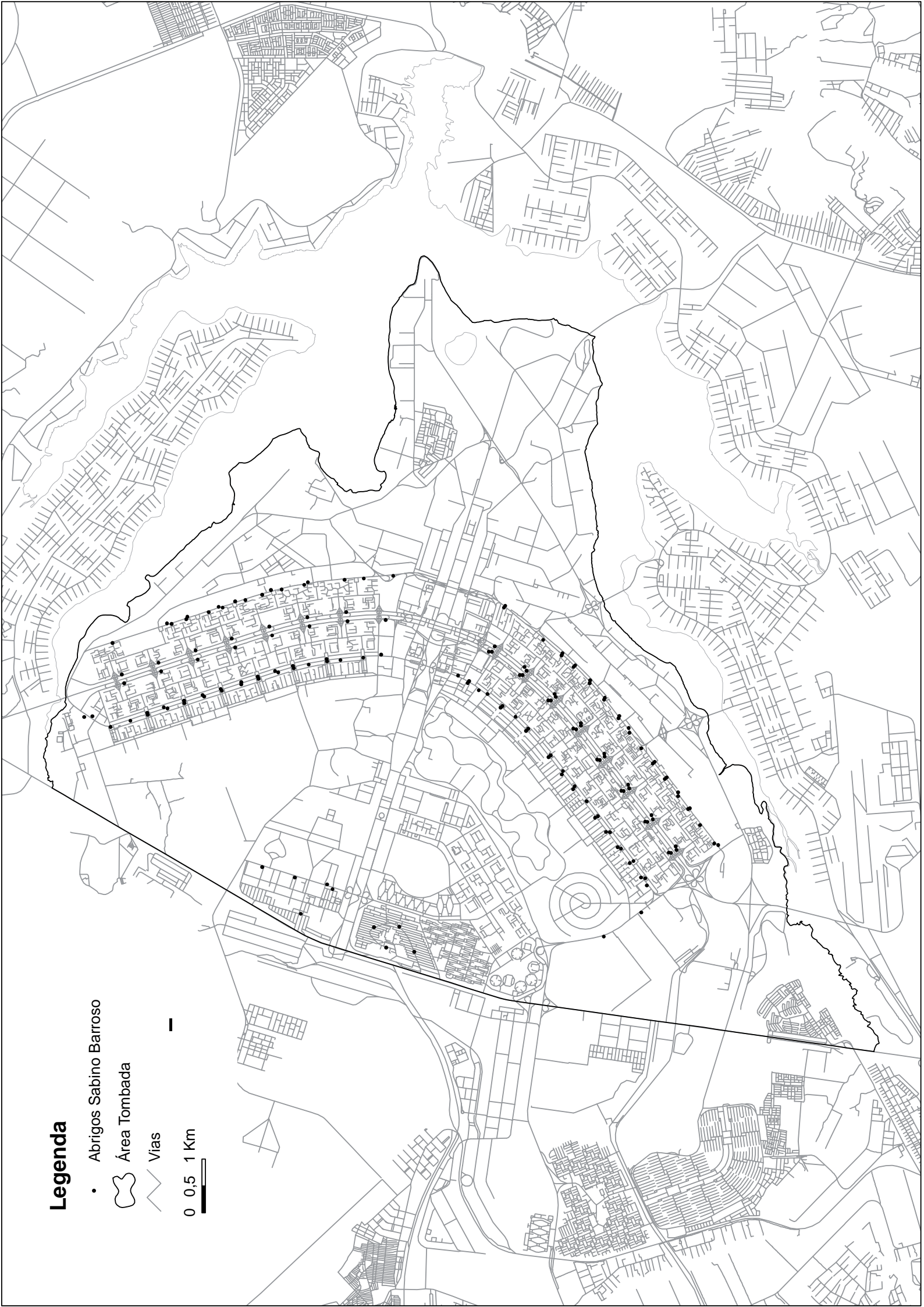
# Legenda

• Abrigos Sabino Barroso

Área Tombada

Vias

0 0.5 1 Km





# ANEXO IV

Relação de endereços de abrigos em pontos de taxi

## ABRIGOS EM PONTOS DE TAXI

### Relação de endereços dentro do perímetro de tombamento

"OSCAR NIEMEYER I" Total de abrigos 31

"OSCAR NIEMEYER II" Total de abrigos 01

"MICHEL DE OLIVEIRA" Total de abrigos 04

Plano Piloto Modelo "Oscar Niemeyer I" Total 24 abrigos		
Asa Norte		
Nº	Endereço	Observação
01	SQN 115	Entrada da Quadra
02	SQN 202	Entrada da Quadra
03	SQN 302	Entrada da Quadra
04	SQN 304	Entrada da Quadra
05	SQN 308	Entrada da Quadra
06	SQN 312	Entrada da Quadra
07	CLN 405 próx. Bloco E	Em frente a EQN 405/404
08	SQN 409	Entrada da Quadra 409/410
09	SQN 416	Entrada da Quadra 415/416
Setor Hoteleiro Norte		
Nº	Endereço	Observação
10	Quadra 2 , prox. bloco E	Próximo ao Hotel Kubitschek Plaza
Setor Hoteleiro Sul		
Nº	Endereço	Observação
11	Quadra 5, prox. bloco H	Junto ao Posto da Torre
Asa Sul		
Nº	Endereço	Observação
12	SQS 107	Entrada da Quadra
13	SQS 108	Entrada da Quadra
14	SQS 208	Próximo a entrada da Quadra
15	SQS 216	Entrada da Quadra
16	CLS 303, prox bloco D	Em frente a EQS 302/303
17	SQS 304	Entrada da Quadra
18	CLS 307, prox. bloco D	Em frente a EQS 506/507
19	SQS 309	Entrada da quadra
20	CLS 311	Em frente a EQS 510/511
21	CLS 313	Em frente a EQS 512/513
22	CLS 315	Em frente a EQS 514/515
23	SQS 404	Em frente a entrada de quadra 204
24	SQS 409	Entrada da quadra 409/410

**Cruzeiro /Sudoeste /Octogonal Modelo “Oscar Niemeyer I” Total 6 abrigos**

Cruzeiro (Velho)		
Nº	Endereço	Observação
01	SRES Quadra1, prox. bloco A	Junto a área de estacionamento em frente ao bloco A
Sudoeste		
02	CLSW 101	Próximo ao bloco C
03	CLSW 103	Próximo ao bloco C
04	SRI/HFA	Junto a pista de acesso ao Hospital das Forças Armadas - HFA
Octogonal		
05	Via HCE 1	Próximo a AOS 8
06	Via AO 1	Próximo a AOS 4/5 – próximo ao posto policial

**Cruzeiro (Novo) Modelo “Oscar Niemeyer II” Total 01 unid.**

Nº	Endereço	Observação
01	Estrada Parque Contorno do Bosque	Em frente o Terminal Rodoviário do Cruzeiro, próximo ao SHCE quadra 1503

**Candangolândia Modelo “Oscar Niemeyer I” Total 01 unid.**

Nº	Endereço	Observação
01	Junto ao trevo do acesso sul a Candangolândia	Próximo à passarela elevada de pedestres sobre a Via EPIA

**Plano Piloto Modelo “Michel de Oliveira” Total 04 unid.**

Nº	Endereço	Observação
01	SHN	No estacionamento próximo ao Edifício Le Quartier Hotel e Bureal, quadra1 do Setor Hoteleiro Norte - SHN
02	SRPN	No estacionamento do Estádio Mané Garrinha, no Setor de recreação Pública Sul.
03	SHS	No estacionamento próximo ao Hotel Nacional no Setor Hoteleiro Sul, quadra 1
04	SRPS	No estacionamento entre a Via W5 Sul e a W4 Sul próximo ao Parque da Cidade no Setor de Recreação Pública Sul - SRPS





# ANEXO V

Portaria 314 / 1992



**PORTARIA Nº 314 / IPHAN, DE 08 DE OUTUBRO DE 1992**

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO PATRIMÔNIO CULTURAL – IBPC, no uso de suas atribuições legais, e em cumprimento do Decreto-Lei no 25, de 30 de novembro de 1937, resolve:

Art. 1º Para efeito de proteção do Conjunto Urbanístico de Brasília, tombado nos termos da decisão do Conselho Consultivo da Sphan, homologada pelo Ministro da Cultura, ficam aprovadas as definições e critérios constantes da presente Portaria.

§ 1º A realidade física territorial correspondente ao bem tombado a que se refere o caput deste artigo é compreendida como o conjunto urbano construído em decorrência do Plano Piloto vencedor do concurso nacional para a nova capital do Brasil, de autoria do arquiteto Lucio Costa.

§ 2º A área abrangida pelo tombamento é delimitada, a leste pela orla do lago Paranoá, a oeste pela Estrada-Parque Indústria e Abastecimento – Epia, ao sul pelo córrego Vicente Pires e ao norte pelo córrego Bananal.

Art. 2º A manutenção do Plano Piloto de Brasília será assegurada pela preservação das características essenciais de quatro escalas distintas em que se traduz a concepção urbana da cidade: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica.

Art. 3º A escala monumental, concebida para conferir à cidade a marca de efetiva capital do País, está configurada no Eixo Monumental, desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti e para a sua preservação serão obedecidas as seguintes disposições:

I. A Praça dos Três Poderes fica preservada como se encontra nesta data, no que diz respeito aos Palácios do Planalto e do Supremo Tribunal Federal, ao Congresso Federal, bem como aos elementos escultóricos que a complementam, inclusive o Panteão, a Pira, o Monumento ao Fogo Simbólico, construídos fora da praça, mas que se constituem parte integrante dela;

II. Também ficam incluídas para preservação as sedes vizinhas dos Palácios Itamarati e da Justiça, referências inte-

gradas da Arquitetura de Oscar Niemeyer na Praça dos Três Poderes;

III. Da mesma forma, serão incluídos na preservação os espaços não edificados adjacentes aos palácios e monumentos referidos, respeitada para o Espaço Lucio Costa e aprovação dada pelo Cauma;

IV. São também alcançados, para efeito de preservação, os espaços principais de entrada e acesso público nos Palácios mencionados nos itens I e II;

V. Nos terrenos do canteiro central verde são vedadas quaisquer edificações acima do nível do solo existente, garantindo a plena visibilidade ao conjunto monumental;

VI. A Esplanada dos Ministérios ao sul e ao norte do canteiro central, à exceção da Catedral de Brasília, será de uso exclusivo dos Ministérios Federais, sendo entretanto admitidas, tal como constam do Plano Piloto, edificações de acréscimos com um pavimento em nível de mezanino e sobre pilotis, para instalação de pequeno comércio e serviços de apoio aos servidores, no espaço compreendido entre o meio dos blocos e a escala externa posterior;

VII. As áreas compreendidas entre a Esplanada dos Ministérios e a Plataforma Rodoviária ao sul e ao norte do canteiro central, e que constituem os Setores Culturais Sul e Norte, destinam-se a construções públicas de caráter cultural.

Art. 4º A escala residencial, proporcionando uma nova maneira de viver, própria de Brasília, está configurada ao longo das alas Sul e Norte do Eixo Rodoviário-Residencial e para sua preservação serão obedecidas as seguintes disposições:

I. Cada superquadra, nas alas sul e norte, contará com um único acesso para transporte de automóvel e será cercada, em todo o seu perímetro, por faixa de 20,00m (vinte metros) de largura com densa arborização;

II. Nas duas alas, sul e norte, nas sequências de superquadras numeradas de 102 a 116, de 202 a 216 e de 302 a 316, as unidades de habitações conjuntas terão 06 (seis) pavimentos, sendo edificadas sobre piso térreo em pilotis, livre de quaisquer construções que não se destinem a acessos e portarias;

III. Nas duas alas, sul e norte, nas sequências de superquadras duplas numeradas de 402 a 416, as unidades de

habitações conjuntas terão 03 (três) pavimentos, sendo edificadas sobre pisos térreos em pilotis, livre de quaisquer construções que não se destinem a acessos e portarias;

IV. Em todas as superquadras, nas alas sul e norte, a taxa máxima de ocupação para a totalidade das unidades de habitações conjuntas é de 15% (quinze por cento) da área do terreno compreendido pelo perímetro externo da faixa verde;

V. Além das unidades de habitações conjuntas serão previstas e permitidas pequenas edificações de uso comunitário, com, no máximo, um pavimento;

VI. Na ala sul, os comércios correspondentes a cada superquadra deverão sempre ser edificados, em relação às referidas superquadras, na situação em que se encontram nesta data;

VII. As áreas entre as superquadras, nas alas sul e norte, denominadas entrequadras, destinam-se a edificações para atividades de uso comum e de âmbito adequado às áreas de vizinhança próximas, como ensino, esporte, recreação e atividades culturais e religiosas.

Art. 5o O Eixo Rodoviário-Residencial, nas alas sul e norte, terá respeitadas suas características originais, mantendo-se o caráter rodoviário que lhe é inerente.

Parágrafo único. O sistema viário que serve às superquadras manterá os acessos existentes e as interrupções nas vias L1 e W1, conforme se verifica na ala sul, devendo ser o mesmo obedecido na ala norte.

Art. 6o A escala gregária com que foi concebido o centro de Brasília em torno da intersecção dos Eixos Monumental e Rodoviário fica configurada na Plataforma Rodoviária e nos Setores de Diversões, Comerciais, Bancários, Hoteleiros, Médico-Hospitalares, de Autarquia e de Rádio e Televisão Sul e Norte.

Art. 7o Para a preservação da escala gregária referida no artigo anterior, serão obedecidas as seguintes disposições:

I. A Plataforma Rodoviária será preservada em sua integridade estrutural e arquitetônica original, incluindo-se nessa proteção as suas praças atualmente implantadas defronte aos Setores de Diversões Sul e Norte;

II. Os Setores de Diversões Sul e Norte serão mantidos com a atual cota máxima de coroamento, servindo as respectivas fachadas voltadas para a Plataforma Rodoviária, em toda a altura de campo livre, para instalação de painéis luminosos de reclame, permitindo-se o uso misto de cinemas, teatros e casas de espetáculos, bem como restaurantes, cafés, bares, comércio de varejo e outros que propiciem o convívio público;

III. Nos demais setores referidos no artigo anterior, o gabarito não será uniforme, sendo que nenhuma edificação poderá ultrapassar a cota máxima de 65,00m (sessenta e cinco metros), sendo permitidos os usos indicados pela denominação dos setores de forma diversificada, ainda que se mantenham as atividades predominantes preconizadas pelo Memorial do Plano Piloto.

Art. 8º A escala bucólica, que confere a Brasília o caráter de cidade-parque, configurada em todas as áreas livres, contíguas a terrenos atualmente edificados ou institucionalmente previstas para edificação e destinadas à preservação paisagística e ao lazer, será preservada observando-se as disposições dos artigos subsequentes.

Art. 9º São consideradas áreas non-aedificandi todos os terrenos contidos no perímetro descrito nos parágrafos 1º e 2º do artigo 1º desta Portaria que não estejam edificados ou institucionalmente destinados à edificação, nos termos da legislação vigente, à exceção daqueles onde é prevista a expansão predominantemente residencial em Brasília Revisitada, que constituem os anexos I e II desta Portaria.

§ 1º Nas áreas referidas no caput deste artigo, onde prevalece a cobertura vegetal do cerrado nativo, esta será preservada e as demais serão arborizadas na forma de bosque, com particular ênfase ao plantio de massas de araucária, no entorno direto da Praça dos Três Poderes;

§ 2º Nas áreas non-aedificandi poderão ser permitidas instalações públicas de pequeno porte que venham a ser consideradas necessárias, desde que, apreciados pelo Cauca, sejam submetidos à consideração do IBPC;

§ 3º Excepcionalmente, e como disposição naturalmente temporária, serão permitidas, quando aprovadas pelas instâncias legalmente competentes, as propostas para novas edificações

encaminhadas pelos autores de Brasília – arquitetos Lucio Costa e Oscar Niemeyer – como complementações necessárias ao Plano Piloto original e, portanto, implícitas na Lei Santiago Dantas (Lei no 3.751/60) e no Decreto no 10.829/87 do GDF que a regulamenta e respalda a inscrição da cidade no Patrimônio Cultural da Humanidade.

Art. 10. Será mantido o acesso público à orla do lago em todo seu perímetro, à exceção dos terrenos inscritos em Cartório de Registro de Imóveis com acesso privativo à água.

Art. 11. Com objetivo de assegurar a permanência no tempo da presença urbana conjunta das quatro escalas referidas nos artigos anteriores desta Portaria, em todas as áreas já ocupadas no entorno dos dois eixos e contidas no perímetro delimitado nos parágrafos 1o e 2o do artigo 1o desta Portaria, ficam mantidos os critérios de ocupação aplicados pela administração nesta data, sendo que nos terrenos destinados à recreação e esporte nenhuma edificação poderá ultrapassar a cota máxima do coroamento de 7,00m (sete metros), à exceção dos ginásios cobertos e nos terrenos destinados a hotéis de turismo, onde nenhuma edificação poderá ultrapassar a cota máxima de coroamento de 12,00m (doze metros).

Parágrafo único. Nos terrenos contíguos à Esplanada dos Ministérios só serão admitidas as edificações necessárias à expansão dos serviços diretamente vinculados aos Ministérios do Governo Federal, não podendo ser ultrapassada a cota máxima do coroamento dos anexos existentes.

Art. 12. Para efeito de aplicação do disposto nesta Portaria, são considerados setores institucionalizados todas as partes da cidade de Brasília referidas no Memorial do Plano Piloto ou criadas pela Administração durante a implantação da capital e consagradas pelo uso popular.

Art. 13. Esta Portaria entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JAYME ZETTEL