

Licença



Creative Commons Attribution 4.0 International. Fonte:
<https://anais.docomomobrasil.com/brasil/sdbr16/sdbr16-166/>. Acesso em: 19 out. 2026.

Referência

CHAGAS, Marcela. A estação rodoferroviária de Brasília: infraestrutura, Arquitetura e mobilidade no Eixo Monumental. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 16., 2025, Porto Alegre. **Anais** [...]. Porto Alegre: Docomomo Brasil, 2026. Tema: O Futuro do Passado: Arquitetura Moderna Viva e Urbana. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.19434465>. Disponível em: <https://anais.docomomobrasil.com/brasil/sdbr16/sdbr16-166/>. Acesso em: 19 out. 2026.

A ESTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA DE BRASÍLIA: INFRAESTRUTURA, ARQUITETURA E MOBILIDADE NO EIXO MONUMENTAL

Chagas, Marcela

Universidade de Brasília, UNB

marcelachagas.arq@gmail.com

RESUMO

O artigo analisa a Estação Rodoferroviária de Brasília como infraestrutura de articulação entre os ícones urbanísticos e arquitetônicos da capital, os fluxos metropolitanos e as conexões ferroviárias nacionais. O recorte temático concentra-se na relação entre infraestrutura, arquitetura, mobilidade e paisagem urbana; o recorte espacial abrange o Eixo Monumental, a EPIA e o Pátio Ferroviário de Brasília; e o recorte temporal compreende desde a construção da capital (1957–1960) até os debates atuais sobre a reativação do transporte ferroviário de passageiros. A problemática central reside entre a relevância histórica e territorial da estação, concebida como nó infraestrutural do Plano Piloto, e sua progressiva descaracterização, ocupação administrativa e vulnerabilidade diante das pressões imobiliárias. Justifica-se este estudo pela ausência de análises integradas que articulem o planejamento urbano, as dinâmicas metropolitanas e o potencial ferroviário da edificação. O objetivo é investigar como a Estação Rodoferroviária se insere nas redes metropolitanas, nacionais e locais, identificando elementos arquitetônicos e territoriais que fundamentam sua importância e sustentam sua possível reativação enquanto equipamento estratégico. A metodologia combina levantamento documental, análise cartográfica e territorial (traçados, conexões e inserção urbana) e estudo do partido arquitetônico, com base em pranchas de Niemeyer. Os resultados esperados incluem a sistematização da relevância histórica e paisagística da estação, a identificação de sua função como nó territorial infraestrutural e a demonstração de seu potencial para integrar políticas de mobilidade metropolitana. A contribuição do artigo está em evidenciar a Estação Rodoferroviária como peça-chave para compreender a formação infraestrutural de Brasília.

Palavras-chave: Rodoferroviária, Infraestrutura, Brasília.

1. INTRODUÇÃO.

Desde a sua concepção, Brasília foi projetada e divulgada como símbolo de modernização nacional, articulando discursos políticos, técnicos e simbólicos que reforçaram sua legitimidade como nova capital federal. A intensa cobertura midiática durante a construção da cidade contribuiu para difundir a imagem de um território inovador, monumental e alinhado ao projeto desenvolvimentista do governo Juscelino Kubitschek. Embora não tenha sido planejada com fins turísticos, a capital rapidamente passou a atrair visitantes, trabalhadores e figuras governamentais, impulsionada pela força imagética do Eixo Monumental e pelas obras arquitetônicas que se tornaram cartões-postais.

Nesse contexto, as infraestruturas de mobilidade desempenharam papel fundamental no suporte aos fluxos de circulação. A Estação Rodoferroviária, idealizada como ponto terminal ferroviário e implantada no encontro entre o Eixo Monumental e a EPIA, integra essa lógica. Seu projeto, desenvolvido por Oscar Niemeyer, expressa a coerência estética do modernismo brasileiro e revela a intenção de articular funções técnicas e comerciais em uma edificação estratégica.

A análise histórica, territorial e arquitetônica dessa estação permite compreender como ela se insere nas redes metropolitanas e nacionais, evidenciando sua relevância enquanto nó infraestrutural e elemento expressivo da paisagem moderna de Brasília.

2. BRASÍLIA, TURISMO E A ESTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA.

Desde sua concepção, Brasília consolidou-se como um potente instrumento de propaganda nacional. Como promessa central do governo de Juscelino Kubitschek, sua construção foi acompanhada de intensa cobertura midiática: revistas e jornais noticiavam cada avanço das obras, ora defendendo a mudança da capital, ora respondendo a críticas quanto à transferência do poder do Rio de Janeiro para o Planalto Central. A narrativa construída pela imprensa buscava reforçar a ideia de que a nova capital representava um desejo histórico e coletivo do país, alinhado a marcos políticos que sinalizavam a afirmação da nacionalidade brasileira (Derntl, 2020).

Diversos argumentos foram mobilizados para justificar a mudança. Entre eles estavam a previsão constitucional de instalação da capital no interior, a legitimação religiosa baseada no sonho profético de Dom Bosco, o discurso da marcha civilizatória rumo ao Oeste, e a necessidade de integrar economicamente um território marcado pela desigualdade entre litoral e sertão. Brasília também foi apresentada como símbolo de progresso e renovação, diretamente associado ao projeto desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (Derntl, 2020; Oliveira, 1974; Silva, 1993; Novacap, 1960; Vasconcelos, 1978; Niemeyer, 2007).

Essas justificativas, no entanto, não se limitaram à defesa política da nova capital. A mídia desempenhou papel decisivo na construção do imaginário de Brasília como cidade moderna e monumental. A difusão constante de suas obras arquitetônicas e de seu traçado urbano, mesmo antes da inauguração, despertou interesse turístico crescente, ainda que os projetos arquitetônicos e urbanísticos não tivessem sido concebidos com essa finalidade. Nesse processo, o Eixo Monumental emergiu como protagonista: fotografado, enquadrado e

repetidamente exposto em capas de jornais e revistas, consolidou-se como cartão-postal e símbolo do poder político e da estética modernista que caracterizam a cidade (Figura 1, Figura 2).

Ao discutir a relação entre o turismo e os ícones urbanos e arquitetônicos, Ricardo Paiva (2014) retoma um debate central sobre o Movimento Moderno. Acreditou-se que o ideário moderno estava exclusivamente voltado à solução de programas de necessidades e à composição da infraestrutura urbana, sem qualquer intenção de produzir pontos turísticos ou edificações icônicas. No entanto, como observa o autor, diversas construções modernas acabaram por adquirir prestígio e tornaram-se referências turísticas. Brasília se insere diretamente nesse debate:

“O Eixo Monumental de Brasília constitui um espaço altamente qualificado que valoriza alguns edifícios singulares como focos perspectivos, como a Catedral, a Praça dos Três Poderes e os Palácios da Alvorada e da Justiça. Independentes ou agrupados, funcionam como importantes ícones urbanos e arquitetônicos, que pela sua forma e disposição urbanas remetem ao ideário modernizante e desenvolvimentista impregnados no discurso econômico, político e ideológico do Estado” (p.112)

O enquadramento do Eixo Monumental, aliado ao desenvolvimento dos sistemas de transporte da capital (rodoviário, aéreo e ferroviário) favoreceu a circulação de visitantes curiosos, trabalhadores em busca de oportunidades de negócio e enriquecimento, além de políticos e figuras governamentais. Dessa forma, os sistemas modais de mobilidade passam a integrar uma narrativa de suporte tanto às atividades turísticas quanto aos fluxos migratórios e às dinâmicas comerciais que se estabeleceram com a construção da nova capital. No caso da Estação Rodoferroviária, não é diferente: ela se insere nessa paisagem entre, articulando os fluxos de visitação à paisagem icônica de Brasília e ao seu Eixo Monumental.



Figura 1. Coleção revista Brasília, manchete Jornal o Globo, capa da revista Manchete e capa e contracapa da revista cruzeiro. Montagem Marcela Chagas. 2025.



Figura 2. Cartão-postal em comemoração dos 50 anos de Brasília emitido pelos Correios, com selo do Congresso Nacional, foto principal do Eixo Monumental. Acesso em novembro de 2025.
URL:<https://www.selosefilatelia.com.br/PastaLancamentos2010/005.html>.

3. CONEXÕES METROPOLITANAS E NACIONAIS DA ESTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA.

A Estação Rodoferroviária representa o ponto de conexão entre as linhas ferroviárias nacionais e Brasília. As diretrizes para os traçados de ligação ferroviária entre o litoral e o Planalto Central antecedem as obras da nova capital. Antes mesmo dos planejamentos para a mudança da sede do governo federal, o Plano Nacional de Viação — tanto em sua versão de 1934 quanto na de 1946 — já previa a construção de ferrovias conectando o interior às demais regiões brasileiras (Novacap, 1958). Como destaca a 22ª edição da *Revista Brasília*:

“A construção das linhas férreas para o Planalto não é consequência de Brasília, mas a Brasília cabe o mérito de ativar tais construções, proporcionando à Região Central meios de transporte de que necessitava para se desenvolver” (Novacap, 1958, p.4).

Assim, a implantação de ferrovias no interior não decorre da transferência do centro administrativo (Ribeiro; De Almeida Medeiros, 2018), mas Brasília impulsionou a expansão dessas linhas para a região central do país. A construção da capital marca um momento de grandes investimentos em infraestrutura urbana e no desenvolvimento de exemplares significativos da arquitetura moderna, consolidando-se como cidade-capital concebida segundo os princípios do urbanismo moderno.

O desenho urbano de Brasília, amplamente reconhecido quando visto de cima, foi traçado por Lúcio Costa e estruturado pelos dois grandes eixos da capital (o Eixo Rodoviário e o Eixo Monumental) que conformam o Plano Piloto. Para atender ao fluxo de visitantes, além do aeroporto e do sistema rodoviário, o projeto urbano incluía um terminal ferroviário como ponto de chegada e partida (Costa, 2018).

Idealizada como arremate do Eixo Monumental, a Estação Ferroviária foi implantada em sua extremidade oeste, articulando o traçado da Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) com a malha ferroviária. Sua

posição estratégica conferiu ao edifício a função de nó infraestrutural, compondo uma paisagem técnica que simbolizava a conexão de Brasília com o restante do país (Figura 3).

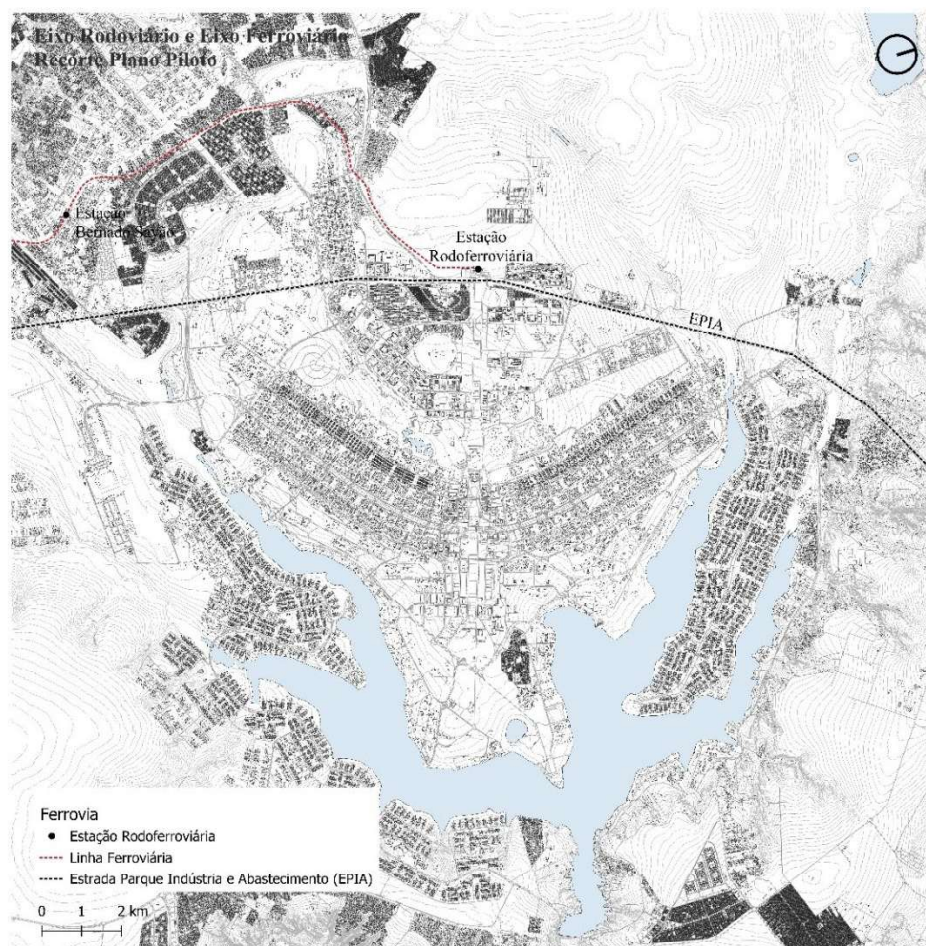


Figura 3. Localização da Estação Rodoferrviária. Intersecção EPIA, Eixo Monumental e Sistema Ferroviário. Geoportal. Marcela Chagas, 2025.

A Estação integra-se à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que possui 45 km dentro do Distrito Federal. Seu traçado atravessa Áreas de Relevante Interesse Ecológico (ARIE) e percorre regiões administrativas como Santa Maria, Park Way, Riacho Fundo I, Núcleo Bandeirante, Guará e SIA, passando próximo ao Jockey Club e alcançando o encontro da EPIA com o Eixo Monumental. Fora do DF, conecta-se a municípios goianos da Área Metropolitana de Brasília, como Novo Gama, Valparaíso, Luziânia, Cidade Ocidental, Anápolis e Goiânia (Figura 4).



Fonte dos Dados: IBGE, SIDRA, DMIT
Elaborados em: 2020, 2022, 2024 e 2025
Elaborado por: Saulo Maciel da Mota

Além disso, a Estação estabelece conexões com diversas regiões brasileiras, alcançando escalas estadual, interestadual e nacional, ainda que com maior presença na faixa litorânea. Assim, mais do que uma infraestrutura de mobilidade, integra-se a um sistema de conexões que amplia sua relevância na estrutura urbana e territorial (Figura 5).

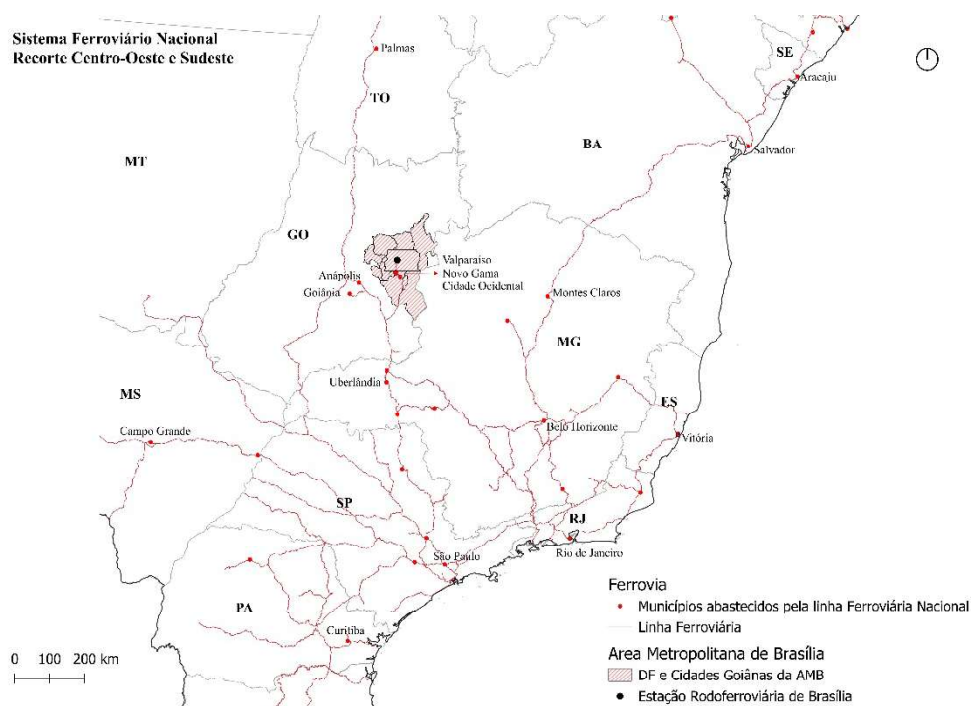


Figura 5: Sistema Ferroviário Nacional com recorte no Centro-Oeste e Sudoeste. Open Street Map, IBGE. Marcela Chagas, 2025.

4. O PROJETO.

A implantação da linha ferroviária de Brasília ocorreu paralelamente ao desenvolvimento do Plano Piloto, entre 1957 e 1960. Apesar disso, ao final de 1960 ainda não havia ligação ferroviária direta com a nova capital: o trajeto só era possível até Anápolis, de onde se seguia por ônibus até Brasília (Novacap, 1960). A linha ferroviária de Brasília foi inaugurada apenas em 1968, com a Estação Bernardo Sayão, situada no atual Núcleo Bandeirante (Refesa, 1968) (Figura 3). Embora ainda existente, a estação se encontra desativada, ocupada por moradias informais, e o antigo pátio ferroviário está abandonado (Figura 6).



Figura 6. Registros do estado de conservação da Estação Bernardo Sayão, Brasília, Brasil. Marcela Chagas, 2025.

A Estação Ferroviária do Plano Piloto foi projetada por Oscar Niemeyer em 1970 e concluída em 1976, sendo oficialmente inaugurada apenas em 1981, com a chegada de um trem de São Paulo (Cruz, 2014). As linhas de passageiros operadas pela RFFSA funcionaram por apenas dez anos e foram desativadas em 1991, mantendo-se apenas o transporte de cargas (Bastos, 2025). Nesse mesmo ano, o edifício passou a integrar o transporte rodoviário interestadual e recebeu o nome de Estação Rodoferroviária de Brasília. Com a desestatização da RFFSA em 1996, a malha foi transferida à VLI Logística, tornando-se a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) (VLI, 2025).

Com o crescimento territorial de Brasília, em 2010 foi implantada uma nova Rodoviária Interestadual na EPIA Sul, próxima ao Guará, levando à transferência das funções rodoviárias e à descaracterização da antiga estação. Atualmente, o trecho ferroviário da Rodoferroviária é usado apenas para o recebimento eventual de cargas do agronegócio (como fertilizantes) ou de produtos industrializados, siderúrgicos e da construção civil, sem operação diária (VLI, 2025). O edifício abriga órgãos do Governo do Distrito Federal, como a Polícia Militar, a Secretaria da Justiça e a Adasa, caracterizando uma ocupação administrativa que se distancia da função ferroviária original.

O projeto de Niemeyer reflete seu repertório modernista: um edifício em concreto aparente, estruturado por vigas Vierendeel apoiadas em cinco pilares, com 45 janelas em ritmo constante e blocos verticais nas extremidades. É composto por dois volumes — um destinado a áreas administrativas, lanchonetes, bilheterias e serviços de apoio; e outro destinado ao terminal ferroviário. Possui três pavimentos (subsolo, térreo e primeiro andar), todos com plantas livres. Os acessos laterais chegam ao subsolo, onde se previam embarque e desembarque de passageiros com táxis e/ou carros.

A fachada principal, voltada para a EPIA e próxima ao encontro com o Eixo Monumental, destaca-se pela horizontalidade, pela repetição das janelas quadradas e pelo pilotis, atualmente bloqueado por adaptações feitas pelos órgãos ocupantes. No pilar longitudinal externo, encontram-se os azulejos de Athos Bulcão (Figura 8). Popularmente, o edifício é associado à imagem de um trem devido à sua extensão e ao ritmo das aberturas (Silva; Salvas; Kallas, 2021) (Figura 7).



Figura 7. Oscar Niemeyer, Estação Rodoviária, *Fachada Frontal*. Acesso em Setembro de 2025. URL: <https://arteforadomuseu.com.br/rodoviaria/>.

No interior, o teto apresenta outro trabalho de Athos Bulcão, composto por pequenas placas metálicas que criam efeitos de brilho e movimento. Tanto os azulejos quanto os painéis metálicos reforçam a integração entre arquitetura e artes plásticas, característica recorrente nas obras de Niemeyer. Essa coerência projetual pode ser observada em obras como o teto metálico do Senado Federal e os painéis aplicados em escolas-parque, no Parque da Cidade e em edifícios das superquadras (Figuras 8 e 9). Esse conjunto de elementos demonstra que, nos primeiros anos de Brasília, não havia distinção entre edifícios de representação política e estruturas destinadas ao cotidiano: todos eram concebidos com igual atenção estética e construtiva.

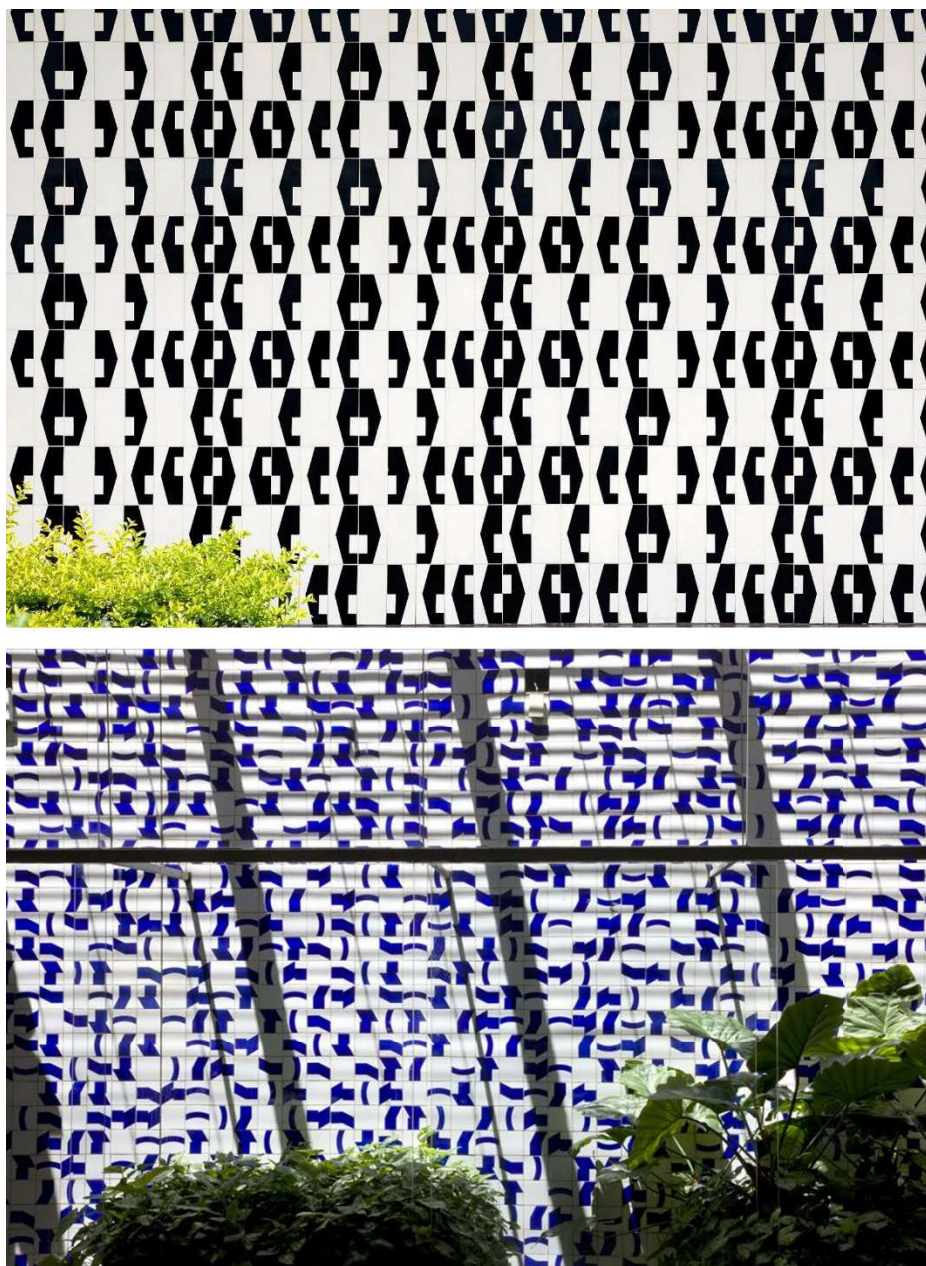


Figura 8. Athos Bulcão, Paineis de azulejos, respectivamente, Estação Rodoferroviária e Câmara dos Deputados, Brasília, Brasil. Fundação Athos Bulcão, Edgard Cesar Filho.

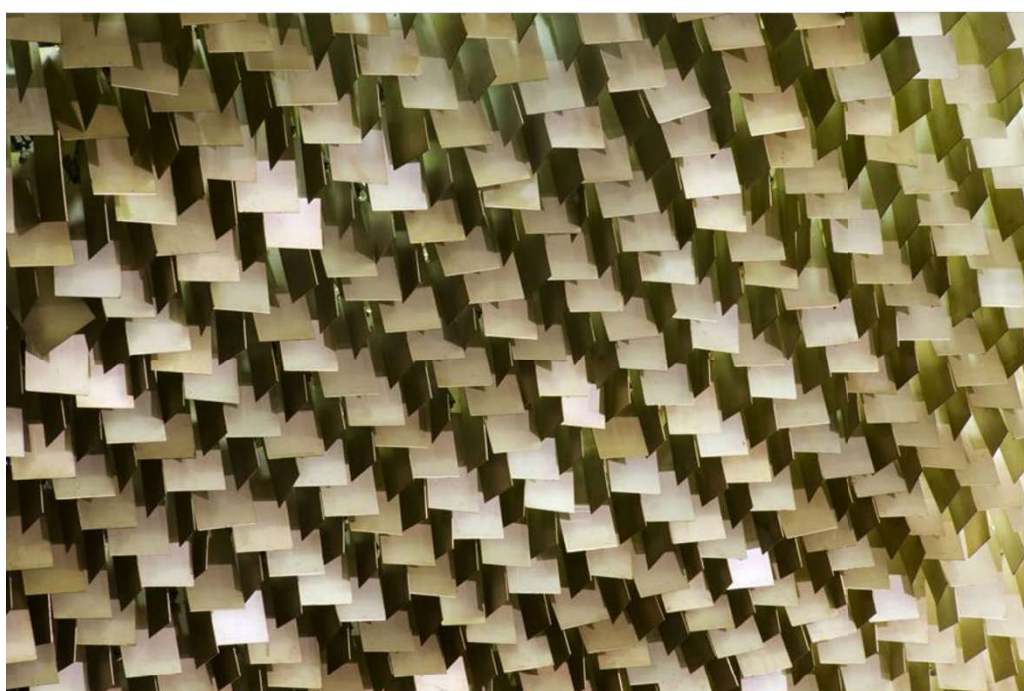
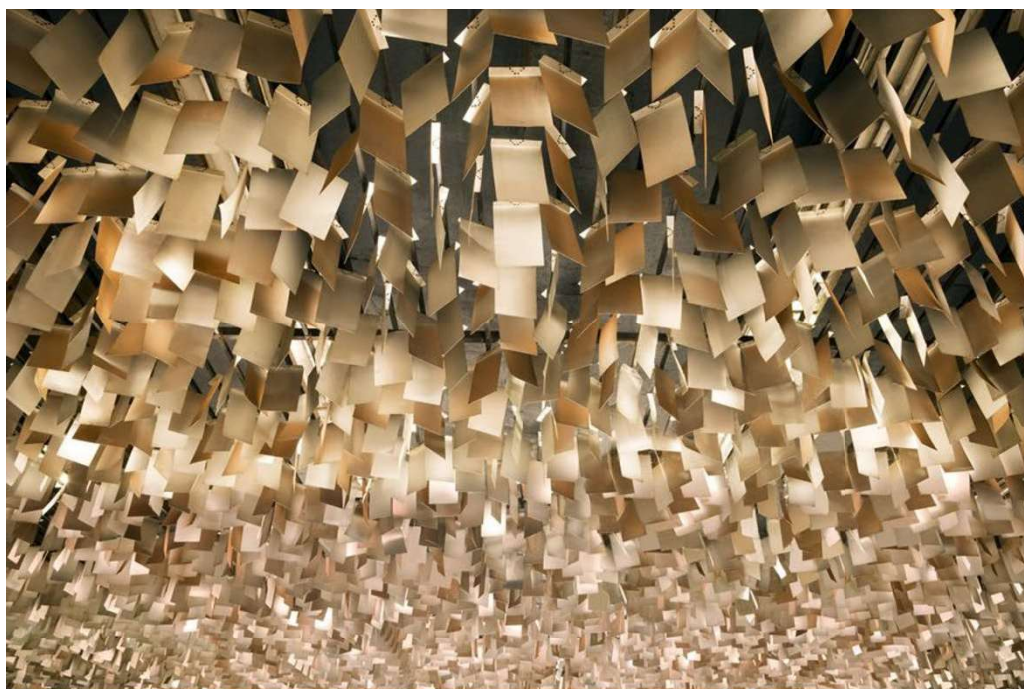


Figura 9. Athos Bulcão. Tetos de Placas metálicas, respectivamente, Estação Rodoferroviária e Plenário do Senado Federal. Fundação Athos Bulcão, Edgar César Filho.

5. PAVIMENTOS E INFRAESTRUTURA DO LAZER E DO ÓCIO.

No processo de pesquisa, foram localizadas as pranchas de estudo preliminar na Fundação Oscar Niemeyer. A partir delas, buscou-se compreender a funcionalidade da infraestrutura projetada, bem como os fluxos e usos previstos. Um texto explicativo de Oscar Niemeyer, presente na prancha inicial, foi fundamental para orientar essa análise (Figura 10).

Destacou-se, nesse estudo, a incorporação de atividades de lazer e ócio em uma edificação essencialmente técnica — característica inexistente na configuração atual da infraestrutura. Observou-se que, nas circulações e na porção leste do edifício, havia uma concentração de usos comerciais e de serviços, resultando em uma nítida setorização em duas grandes zonas: a zona técnica, que reunia administração, órgãos públicos e posto médico; e a zona de lazer e ócio, destinada ao entretenimento e ao acolhimento do fluxo de visitantes da cidade.

A presença dessa zona de lazer e ócio pode ser interpretada não apenas como um uso complementar ao funcionamento imediato do terminal, mas também como uma resposta à posição estratégica da estação no Eixo Monumental, área de fácil acesso e próxima a diversos bairros residenciais.

No térreo, além das bilheterias e áreas de controle, o projeto previa bares e estabelecimentos comerciais. No primeiro pavimento, somados aos serviços administrativos, estavam planejados restaurantes com acessos independentes e reservados. Já no subsolo, a fim de evitar a implantação de passarelas elevadas sobre as linhas férreas, projetou-se um nível destinado ao comércio, reforçando a intenção de integrar funções técnicas e serviços voltados ao público.

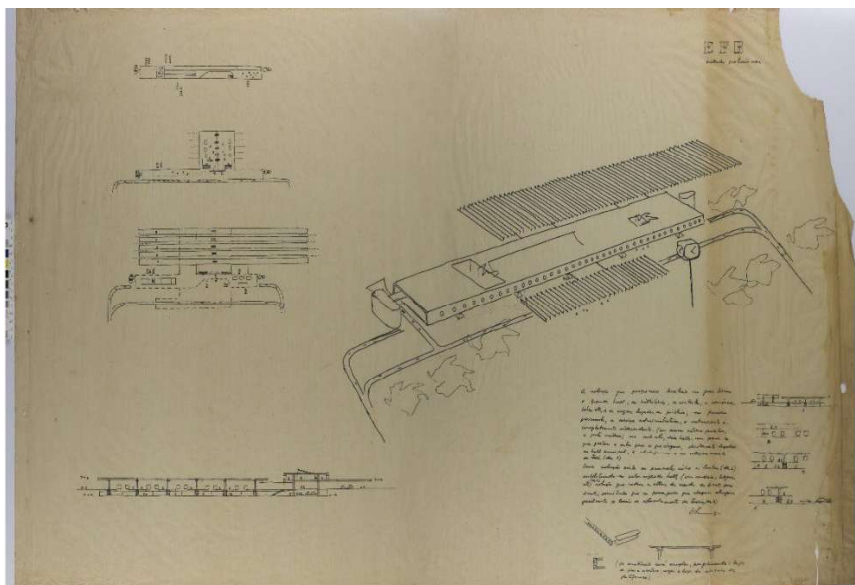


Figura 10. Oscar Niemeyer, Estação Rodoferroviária, Croquis e projeto arquitetônico. Fundação Oscar Niemeyer.

6. VUNERABILIDADE E REVISÕES DE USOS.

A previsão da Rodoferroviária, embora conste no relatório do Plano Piloto de Lúcio Costa, não foi incorporada ao perímetro de tombamento da cidade (Figura 11). O limite desse perímetro segue o eixo rodoviário da EPIA, o que exclui do conjunto protegido a estação rodoferroviária. Assim, a edificação, apesar de sua relevância como infraestrutura de conexão nacional, interestadual e metropolitana, e apesar do projeto original prever usos de lazer para um contexto local, permanece vulnerável às dinâmicas do mercado imobiliário.

Atualmente, a estação se situa no Pátio Ferroviário de Brasília, área classificada como zona de dinamização no Distrito Federal. Esse território tem sido alvo recorrente de pressões imobiliárias voltadas à criação de novos bairros nas proximidades do Plano Piloto.

Segundo a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH), em 2021 o GDF e a União firmaram um acordo para viabilizar as etapas necessárias à implantação de uma grande área residencial no extremo oeste do Eixo Monumental. O empreendimento prevê a construção de aproximadamente 21 mil unidades habitacionais, destinadas a abrigar cerca de 63 mil pessoas, em um terreno superior a 4,2 milhões de metros quadrados (SEDUH, 2021).

Paralelamente, uma antiga demanda, que periodicamente retorna ao debate público, diz respeito à retomada do transporte ferroviário de passageiros, não em escala nacional, mas metropolitana. De acordo com o Governo de Goiás, o trem de passageiros entre Luziânia e Brasília integra as prioridades do Plano Nacional de Ferrovias. A proposta prevê a implantação de uma linha férrea de passageiros entre os dois municípios, considerada estratégica para a Região Metropolitana do Entorno.

As cidades limítrofes a Brasília, como Cidade Ocidental, Valparaíso e Luziânia, pertencem ao estado de Goiás, mas mantêm forte dependência econômica e de serviços em relação à capital federal. Atualmente, o deslocamento da população dessas localidades ocorre predominantemente por meio do sistema rodoviário, gerando fluxos diários intensos e demorados ao longo do eixo Área Metropolitana de Brasília–Distrito Federal–Área Metropolitana (AZEVEDO, 2021).

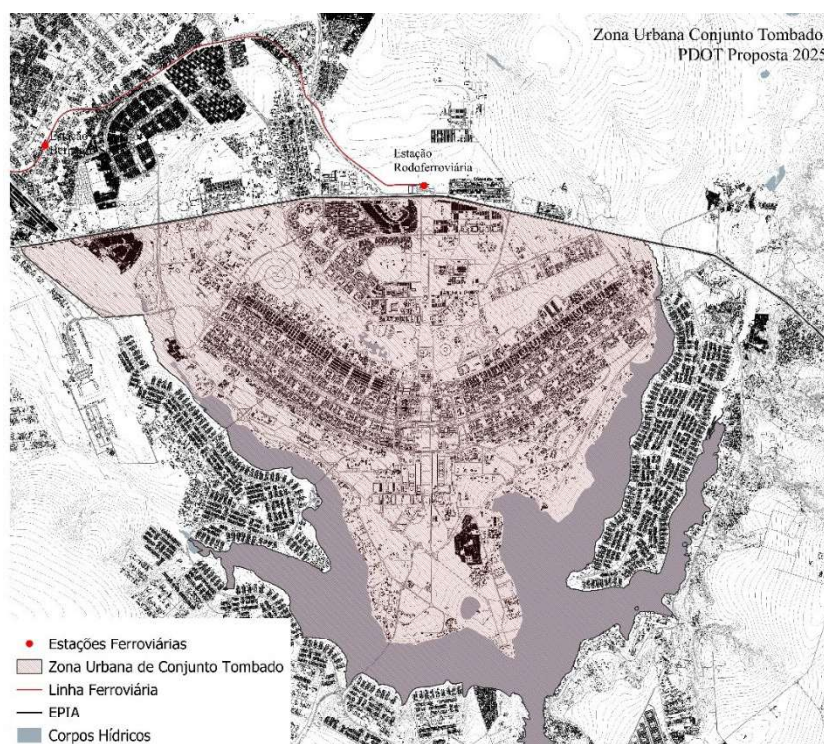


Figura 11. Zona Urbana Conjunto Tombado. Pdot Proposta 2025. Geoportal. Marcela Chagas, 2025

7. CONCLUSÃO:

A trajetória da Estação Rodoferrviária, embora concebida como porta de entrada ferroviária da capital e marco de conexão nacional, a estação vivenciou sucessivas transformações de uso, decorrentes tanto da descontinuidade do transporte ferroviário de passageiros quanto das dinâmicas administrativas e imobiliárias que se intensificaram com a expansão urbana do Distrito Federal. Seu edifício permanece como testemunho material de uma fase em que edificações técnicas e representativas compartilhavam o mesmo cuidado estético. A análise das pranchas preliminares revela que o projeto original previa uma infraestrutura ativa, com zonas de lazer, comércio e serviços destinadas a acolher o fluxo de visitantes, integrando a estação ao cotidiano da cidade. No entanto, a descaracterização posterior e sua exclusão do perímetro tombado contribuíram para torná-la vulnerável às pressões do mercado e às redefinições de uso.

Diante desse cenário, compreender a Estação Rodoferrviária significa reconhecer sua importância na estruturação territorial de Brasília e refletir sobre seu potencial futuro, especialmente diante das discussões sobre mobilidade metropolitana e da necessidade de preservar infraestruturas históricas que articulam memória, técnica e paisagem urbana.

REFERÊNCIAS:

- Azevedo, Emygail Lorena Silva.** *Estudo de demanda do trem de passageiro semiurbano Brasília x Luziânia.* Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica apresentado à Assessoria de Pós-Graduação e Pesquisa, sob orientação de Mônica Soares Velloso. Brasília, 2018.
- Brasília: Revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil.** Year 1, no. 40 (1960): 3–18. Rio de Janeiro: Novacap.
- Cruz, Juliane.** *Estação Ferroviária de Brasília.* Brasília: Universidade de Brasília, 2014.
- Derntl, Maria Fernanda.** "Brasília, capital ou metrópole? O planejamento do Distrito Federal e de sua região na década de 1970." *Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)* 22, no. 1 (2024).
- Governo do Estado de Goiás.** "Trem de passageiros entre Luziânia e Brasília integra prioridades do Plano Nacional de Ferrovias." Última atualização em 14 de janeiro de 2025. <https://goias.gov.br/entorno/trem-de-passageiros-entre-luziania-e-brasilia-integra-prioridades-do-plano-nacional-de-ferrovias/>.
- Niemeyer, Oscar.** *Minha Experiência em Brasília*, 31–37. Rio de Janeiro: Revan, 2007. https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/brasilia/livros/niemeyer_cpdoc.pdf.
- Novacap.** "Brasília e as linhas ferroviárias." *Revista Brasília* 22 (1958): 4.
- Novacap.** "Noticiário." *Revista Brasília* 30 (1960): 20.
- Oliveira, Juscelino Kubitschek de.** "Começa o novo Brasil." In *Por que construí Brasília*, 5–12. Rio de Janeiro: Bloch, 1974.
- Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal.** "Pátio Ferroviário será um novo bairro para abrigar 63 mil pessoas." Brasília, 5 de julho de 2021. <https://www.seduh.df.gov.br/w/patio-ferroviario-sera-um-novo-bairro-para-abrigar-63-mil-pessoas>.
- Silva, Eliel Américo Santana, Juan Carlos Guillen-Salas, e Luana Miranda Esper Kallas.** "Representação e história da antiga Estação Ferroviária de Goiânia e da antiga Rodoferroviária de Brasília documentadas por sketches." *Dossiê Documentação do Patrimônio Cultural, Comitê Nacional Científico de Documentação do Icomos Brasil* 15 (2021). <https://doi.org/10.20396/labore.v15i00.8666174>.
- Silva, Ernesto.** *Epopéia de um Ideal.* Letras, Distrito Federal, suplemento cultural da Câmara Legislativa do Distrito Federal, April 21, 1993.
- Vasconcelos, A.** "Ao presidente Jucelino [sic] Kubitschek que desbravou..." In *A mudança da capital*, 349–59. Brasília: A. Vasconcelos, 1978.
- VLI Logística.** "Ferrovia Centro-Atlântica." Acesso em 21 de setembro de 2025. <https://www.vli-logistica.com.br/fcatransforma/#a-fca>.

BIOGRAFIA

Mestranda no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (2024). Integrante do grupo de pesquisa Topos Paisagem, Projeto e Planejamento (2024). Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade FUMEC (MG), com conclusão em 2019.1, onde recebeu o Prêmio de Melhor Desempenho Acadêmico. Graduação sanduíche na UNIFI, Florença (2018). Colaboradora no desenvolvimento de expografias da Biennale Architettura (2025). Atua como arquiteta em projetos de arquitetura, escritório próprio e como colaboradora no apoio editorial da Revista Docomomo Brasil. Entre 2020 e 2025, desenvolveu projetos de parcelamento do solo e requalificação urbana em parceria com a Urbco-MG.

