

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

Brasília, 04 de abril de 2022.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21

CONSELHEIROS: Gabriela de Souza Tenorio, representante FAU/UnB; Júlia Teixeira Fernandes, representante CAU/DF e Wilde Cardoso Gontijo Junior, representante Rodas da Paz

PROCESSO Nº: 00390-00001171/2019-18

AUTORIA DO PROJETO: Diretoria de Espaços Públicos e Qualificação Urbana - DIEP/COPROJ

INTERESSADO: Subsecretaria de Projetos de Licenciamento de Infraestrutura - SUPROJ

ASSUNTO: Projeto de Requalificação do Setor Hospitalar Local Norte – SHLN, consubstanciado no Memorial Descritivo 127/2019 (67760499) e Projetos de Sistema Viário e Paisagismo SIV 127/2019 (67759932 e 67760717)

INTRODUÇÃO

Este processo trata de Projeto de Requalificação do Setor Hospitalar Local Norte – SHLN, (**Figura 1 e Figura 2**), encaminhado ao CONPLAN para apreciação (Memorando 6/2022 - SEDUH/SEGEST/COPROJ/DIEP - 79026777), em 1 de fevereiro de 2022, e disponibilizado a estes relatores em 10 de fevereiro de 2022.

O Setor Hospitalar Local Norte – SHLN localiza-se na extremidade norte do Plano Piloto de Brasília, e sua implantação acontece na sequência histórica de construção das áreas residenciais e de serviços da capital.



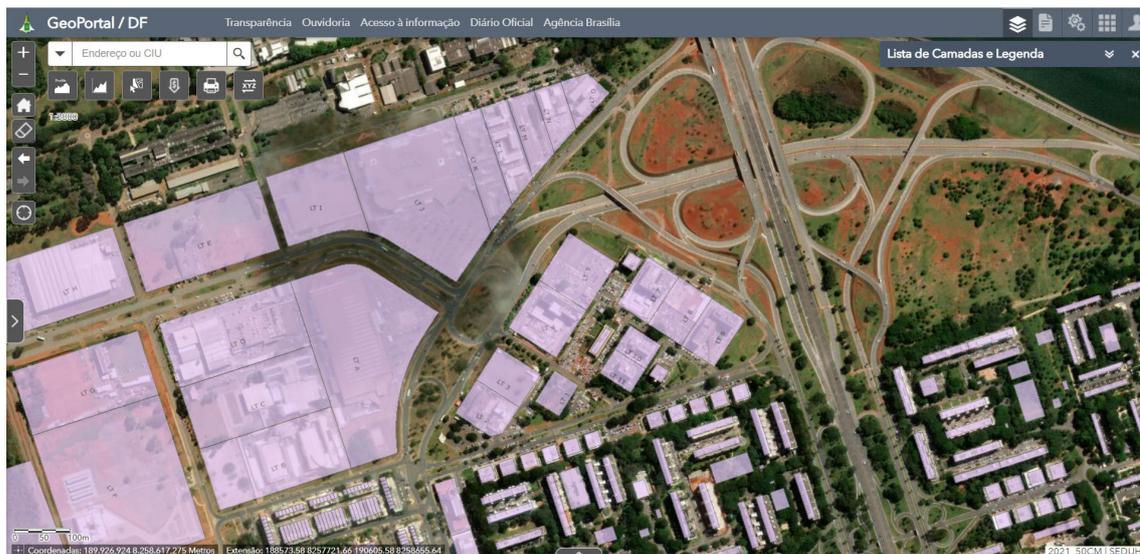
22
23
24
25
26

Figura 1. Localização do Setor Hospitalar Local Norte, Brasília, DF. Fonte: Estudo Preliminar - Apresentação DIMob/ COPROJ/SUPLAN – 23448831)

O projeto de requalificação foca especialmente nos problemas referentes aos espaços públicos, quanto à mobilidade, acessibilidade e paisagismo, destacando-se a ineficiência dos

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

27 deslocamentos de pedestres, conexões e fluxos, espaços de permanência, áreas verdes e
28 estacionamentos.



29
30 **Figura 2. Setor Hospitalar Local Norte e seus arredores, Brasília, DF.**

31 **Fonte: Geoportal, março de 2022.**

32 Assim, o projeto partiu de levantamento da situação atual da área quanto à locação e
33 qualidade das calçadas, quiosques, pontos de ônibus, estacionamentos e fluxos de veículos
34 e pedestres.

35 Segundo o MDE 127/2019, o projeto

36 requalifica o Setor Hospitalar Local Norte-SHLN, mediante ampliação de
37 calçadas, melhoria de travessias de pedestres e de arborização, criação de
38 calçadas plataforma, travessias elevadas, reformulação de acessos aos
39 pontos de ônibus da W3 Norte e configuração de uma entrada de pedestres
40 ao Setor, por meio do ordenamento dos estacionamentos ao longo das vias,
41 que também garante o trânsito de ambulâncias e veículos de emergência.
42 Também organiza os quiosques existentes no local.

43 **ANTECEDENTES**

44 Em 2019 inicia-se a proposta de requalificação do setor, localizado na confluência
45 entre as vias W3 e o Eixo Rodoviário Norte, próximo ao Setor Terminal Norte e às
46 Superquadras 316 e 116 Norte.

47 A elaboração do projeto pela SEDUH e sua evolução, foi acompanhado por diversas
48 análises em órgãos públicos envolvidos em possíveis interferências e condicionantes, tais
49 como: CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, SEMOB. Após o encaminhamento deste
50 processo a estes relatores foi anexada ao processo a Carta n.º 84/2022 - CEB-
51 IPES/DIP/GIP/CPIP (82474836), que constata interferência na rede de iluminação pública da
52 região.

53

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

54 Em 04 de março de 2022, os relatores Gabriela Tenorio e Wilde Cardoso se reuniram
55 com a equipe técnica da SEDUH responsável pela elaboração do projeto, resultando na
56 proposição de ajustes a serem realizados no projeto originalmente disponibilizado para
57 avaliação no CONPLAN.

58 Em 16 de março, a SEDUH encaminhou aos relatores o projeto SIV 127/2019
59 revisitado, datado de março de 2022. Tal projeto foi, então, aquele considerado para a
60 avaliação apresentada neste parecer.

61 DISCUSSÃO

62 1 CONCEPÇÃO E PROPOSIÇÃO URBANÍSTICA

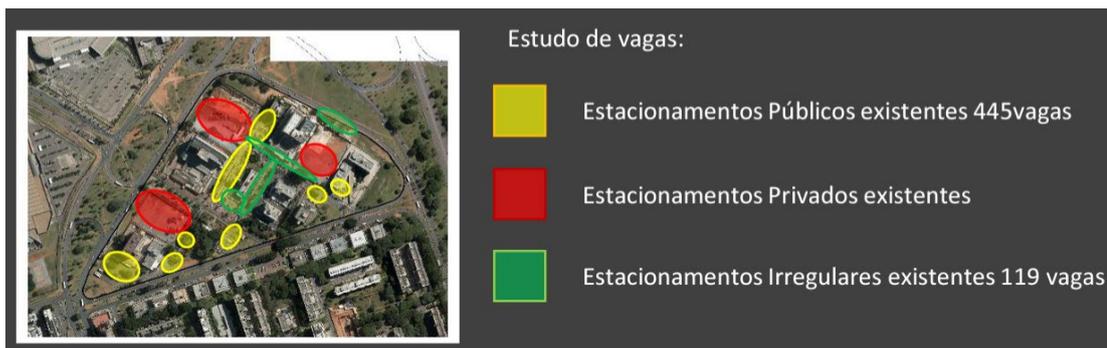
63 Inicialmente, louvamos a iniciativa da SEDUH em buscar requalificar as áreas livres
64 públicas de vários setores de Brasília, com vistas a fazer uma cidade mais caminhável,
65 acessível, segura, generosa para com pedestres e ciclistas. Ações assim, normalmente,
66 ocorrem à custa de reestruturar o sistema viário existente, de coibir o abuso dos automóveis
67 privados na apropriação irregular de espaços públicos e disciplinar e organizar seus
68 estacionamentos.

69 A presente proposta, que tem como área de ação o Setor Hospitalar Local Norte/SHLN,
70 se enquadra nessa iniciativa, ao trazer o objetivo de “melhoria de calçadas, travessias de
71 pedestres, arborização e a organização dos estacionamentos”, conforme memorando 8/2019
72 - SEDUH/COPROJ/DIMOB - 19159554, de março de 2019.

73 De acordo com o Estudo Preliminar - Apresentação DIMob/ COPROJ/SUPLAN
74 (23448831), o projeto parte dos princípios de sustentabilidade e eficiência, e se estrutura em
75 4 eixos: conectar, acessibilidade, organizar, arborizar. Foram feitas análises de vagas, de
76 fluxo de veículos, de qualidade de calçada, de quiosques e de localização de pontos de
77 ônibus.

78 Com relação à análise de vagas, a apresentação mostra que há 445 vagas gratuitas
79 em estacionamentos de superfície públicos existentes, e que aproximadamente 119 carros
80 estacionam irregularmente na superfície, ao longo dos meios-fios e sobre a terra. Os
81 estacionamentos rotativos existentes foram indicados, mas não foi levantado o número de
82 vagas por eles oferecidas, em superfície ou em subsolo (**Figura 3**).

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN



83

84 **Figura 3. Estudo de vagas do Setor Hospitalar Local Norte, Brasília, DF. Fonte: Estudo**
85 **Preliminar - Apresentação DIMob/ COPROJ/SUPLAN – 23448831)**

86 Embora tenha sido feita a análise das condições das calçadas (**Figura 4**), não foi feito
87 um estudo dos fluxos de pedestres e ciclistas que circulam pelo setor (escolhas de locais de
88 passagem e quantidade de pessoas), nem o mapeamento de suas atividades de
89 permanência. Mesmo que os “caminhos informais” encontrados deem pistas dos locais de
90 circulação, conhecer o volume de pedestres e ciclistas, a forma e a dificuldade/facilidade com
91 que eles chegam no setor, os riscos a que se expõem para isso, e fazer relações com a
92 estrutura urbana existente é fundamental. Esse levantamento não só permitiria mais
93 segurança na tomada de decisões projetuais, mas também proporcionaria uma base de
94 comparação após a implantação do projeto para avaliar seu sucesso (considerando que seja
95 feito, *a posteriori*, levantamento com a mesma sistemática).



96

97 **Figura 4. Estudo de qualidade de calçadas do Setor Hospitalar Local Norte, Brasília, DF. Fonte:**
98 **Estudo Preliminar - Apresentação DIMob/ COPROJ/SUPLAN – 23448831). Observar que a face**
99 **nordeste não foi mapeada.**

100 Como esse tipo de intervenção é sempre uma espécie de batalha entre o carro e o
101 pedestre/ciclista, é também fundamental ter os números exatos da oferta de vagas em todas
102 as modalidades (públicas, privadas, gratuitas, pagas), uma vez que isso dá a real noção da
103 oferta de estacionamento do setor. Junto a isso, é imprescindível saber se os estacionamentos
104 rotativos hoje existentes estão ou não saturados. Ou seja, se é possível a um motorista, a
105 qualquer horário, encontrar uma vaga paga dentro do setor. Nossa própria experiência

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

106 responde positivamente a essa questão, mas é preciso pesquisa sistemática. Isso, porque é
107 justamente o fator cobrança que torna as vagas realmente rotativas, sendo usadas várias
108 vezes, por várias pessoas, ao longo do dia. Essa informação *desobrigaria* o projeto de se
109 preocupar em oferecer novas vagas, já que, infelizmente, nenhum governo até hoje teve a
110 coragem de iniciar o processo de cobrar pelas vagas públicas de superfície.

111 Assim, **fica a recomendação para que, em projetos futuros, sejam feitos estudos**
112 **sistemáticos de: fluxo de pedestres e ciclistas (incluindo escolhas de trajetos e**
113 **segurança nas travessias); mapeamento de atividades estacionárias (incluindo as que**
114 **envolvem o comércio formal e informal, quiosques, ambulantes); e oferta real de vagas**
115 **e condições de sua ocupação, para subsidiar decisões projetuais.** O Centro de Estudos
116 de Espaços Públicos/CEEP, da FAU/UnB, se dispõe a contribuir com a SEDUH nessa tarefa.

117 É no meio de uma situação de mobilidade caótica pela localização indiscriminada de
118 carros para todo lado, estreitando as vias e bloqueando as passagens das pessoas,
119 prejudicando inclusive o acesso e circulação de ambulâncias, que o projeto, ao que parece,
120 nasce com a demanda de aumentar a oferta de vagas no setor, por meio da “criação de lote
121 público destinado a edifício garagem com utilização exclusiva em subsolo” (19159554). Ele
122 ofereceria 264 vagas subterrâneas em dois níveis, abaixo de um bolsão de estacionamento,
123 sem eliminar vagas de superfície (23448831). Esta proposta, de caríssima execução, que
124 contraria os princípios do próprio projeto – sustentabilidade e eficiência – foi “provisoriamente
125 abandonada” ao longo do processo, conforme memória de reunião SEDUH/COPROJ/DIMOB,
126 de 11.05.2020, acerca do Parecer Técnico 19/2020 - SEDUH/SCUB/COPRESB/DIGEB II
127 (35146913) SHLN (40015834), e relato do Diretor de Espaços Públicos e Qualificação
128 Urbana, Clécio Rezende, no Memorando Nº 6/2022 - SEDUH/SEGEST/COPROJ/DIEP
129 (79026777). Assim, recomendamos que, **se a ideia não for abandonada definitivamente,**
130 **que volte para criar estacionamento rotativo que venha a substituir as vagas de**
131 **superfície existentes, deixando o térreo mais livre para as pessoas. Os usuários, a**
132 **paisagem e o microclima do setor poderiam ganhar imensamente sem menos 264**
133 **carros esquentando no sol, no nível do solo.**

134 Trata-se de uma intervenção em área consolidada, com as restrições que as
135 preexistências impõem. Felizmente, nossa cidade dispõe de bastante área livre pública, a qual
136 traz margem para adaptações e correções.

137 A leitura da configuração original do setor permite constatar que ele foi desenhado de
138 forma introvertida, sem preocupação de integração com os setores adjacentes. Isso é
139 particularmente visível na sua face sul, onde nenhum lote sequer se volta para a rua comercial.
140 Todos eles dão quinas para a via do comércio da 316/116 Norte, criando retalhos, espaços

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

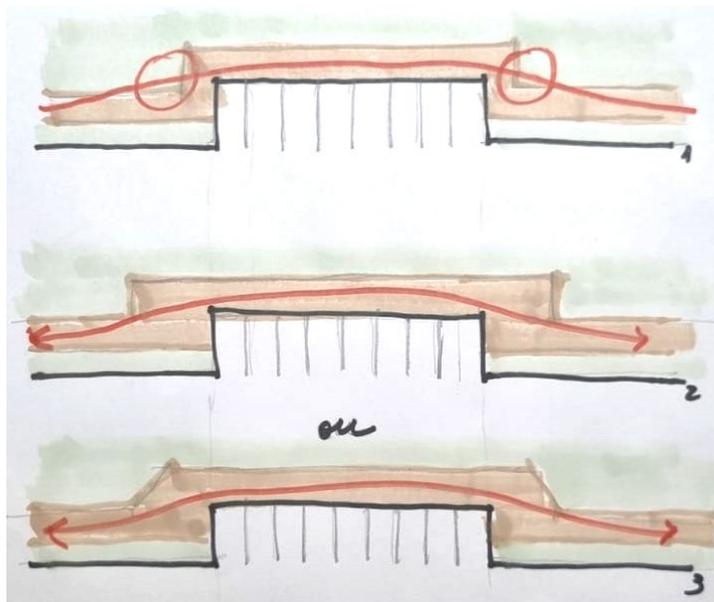
141 residuais triangulares que não se prestam a nenhuma finalidade específica nem se mostram
142 propícios à apropriação social. Esse desenho urbano, que não sabe resolver quadras
143 trapezoidais ou triangulares, como cidades do Brasil e do mundo inteiro fazem muito bem (é
144 só perguntar a Belo Horizonte), prolifera em Brasília com sérios efeitos negativos para a vida
145 pública. Acreditamos que já podemos parar de fazer assim, uma vez que sabemos que
146 arquitetos têm plena capacidade de projetar um belo edifício em um lote irregular.

147 O setor, internamente, não apresenta estrutura espacial na qual se depreenda quais
148 os caminhos mais importantes e qual é a lógica que organiza os lotes e os espaços livres. O
149 parcelamento não permite que os edifícios se voltem uns para os outros, configurando os
150 locais de passagem, dando identidade às vias. Não se vê trajetos contínuos, confortáveis,
151 acessíveis e interessantes para os pedestres, com oferta de locais de estar que tenham sido
152 pensados para isso. A estrutura cicloviária é inexistente.

153 O projeto busca trazer fluidez e segurança aos trajetos para deslocamento de
154 pedestres e ciclistas, com calçadas contínuas e niveladas, às vezes compartilhadas, criando
155 estares com mobiliário urbano. Também ordena o tráfego e o estacionamento de veículos,
156 criando um binário entre os lotes 4 e 10/11, com o edifício do comércio local no meio (que,
157 pela sua implantação infeliz, não oferece fachada ativa no nível do solo em nenhuma de suas
158 faces). No entanto, várias calçadas ainda se apresentam muito estreitas, com largura
159 inadequada para um setor de atração regional. **Recomendamos que sejam revistas suas**
160 **larguras para que possuam, ao menos, 3m.** Pela situação local, há espaço para essa
161 ampliação na grande maioria das situações.

162 Ainda sobre as calçadas, é comum elas serem desenhadas a partir do contorno das
163 vias, e não seguindo a lógica de deslocamento dos pedestres. É verdade que é imprescindível
164 prever trajetos periféricos em todas as quadras (preferencialmente resguardando as calçadas
165 da via de tráfego, criando uma área vegetada, com arborização entre elas), mas é também
166 importante pensar que os pedestres não andam fazendo ângulos retos, quando as calçadas
167 se encontram nas áreas livres. Em calçadas que não têm seu contorno limitado pelas paredes
168 dos edifícios, os pedestres tendem a fazer diagonais. Se o desenho das calçadas, ou sua
169 largura, não o permitir, eles tenderão a pisar na grama, o que é indesejável. Na mesma linha,
170 é interessante tentar simular diferentes deslocamentos para validar certos trajetos criados,
171 para ver se eles não contrariam as escolhas naturais das pessoas. Dessa forma,
172 **recomendamos rever o desenho das calçadas para identificar trechos em ângulo para**
173 **um alargamento maior (Figura 5), para fazer alterações que favoreçam trajetos mais**
174 **coerentes (Figura 6), ou para complementar falhas (Figura 7).**

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN



175

176

177

178

Figura 5. Tendo espaço livre, pedestres tendem a não andar fazendo ângulos retos (1). O desenho das calçadas pode-se antecipar e contemplar o movimento natural (2 ou 3, por exemplo).



179

180

181

182

Figura 6. Trecho da proposta. Se eu quisesse me deslocar entre a parada de ônibus, localizada a norte, e a travessia na W3, a sul, por que eu seguiria pelas calçadas da imagem à esquerda, quando poderia fazer o trajeto pontilhado da imagem da direita, que parece muito mais natural?

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN



183

184 **Figura 7.** Trecho da proposta. Um possível trajeto entre a travessia da 316 Norte e o lote 1 não
185 possui calçada em toda a sua extensão.

186 **2 INTERFACE COM A MOBILIDADE URBANA**

187 O projeto revisitado datado de março de 2022 apresenta conexões com as CLN 116 e
188 316 por meio de quatro passagens de pedestres. Uma delas se localiza tendo por referência
189 a região entre o Bloco A da CLN 116 e o Eixo W, uma segunda a área intermediária entre a
190 CLN 116 e a CLN 316, a terceira em frente ao Bloco D da CLN 316 e a quarta onde atualmente
191 se encontra passagem interligando o SHLN à W3 Norte.

192 Falta um ponto de travessia nesta passagem do extremo oeste da área de intervenção:
193 quem vem da W3 ou da W2 não tem acesso previsto da CLN ao canteiro central. Apenas do
194 canteiro central à ponta do setor. Uma adicional passagem para pedestres interliga o SHLN à
195 via Norte-Sul da W3 Norte, que se divide em dois ramos: um vai até a parada de ônibus em
196 frente ao Boulevard Shopping e outro à calçada do Supermercado Extra.

197 As passagens propostas, com o complemento recomendado para aquela situada junto
198 à W3 Norte, atenderiam às necessidades de travessia seguras pelos pedestres das vias entre
199 o SHLN e as CLN, permitindo conexão com o sistema de transporte coletivo e com a área
200 comercial mais próxima externa ao próprio setor. **Importante, no entanto, que o projeto**
201 **contemple a execução de calçada até a passagem de ônibus no Eixo W, permitindo o**
202 **acesso pleno dos usuários de transporte coletivo que se utilizam desse percurso até o**
203 **SHLN.**

204 No entanto, tendo em vista que as passagens para o ponto de ônibus do Boulevard
205 Shopping e aquela próxima ao Eixo W não estavam previstas no projeto original, bem como
206 a recomendação de que seja complementada (e adequada) a passagem próxima à W3 Norte,
207 interligando a CLN ao SHLN, **é necessário que o projeto ajustado seja submetido à**
208 **aprovação do Núcleo de Estudos e Elaboração de Projetos do DETRAN/DF, inclusive**
209 **para que seja incluída a devida sinalização horizontal e vertical faltante.**

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

210 Além das sugestões com relação às calçadas, foi atendida pela equipe da SEDUH na
211 versão revisitada do projeto a criação de espaço de espera para pedestres e usuários dos
212 ônibus nas paradas da W3 Norte. No entanto, é necessário dizer que se trata de espaço que
213 ainda parece subdimensionado. **Recomendamos que seja revista a área desses espaços,**
214 **inclusive do ponto de ônibus, de acordo com a real demanda a ser verificada pelos**
215 **técnicos in loco.**

216 As sugestões dos relatores na reunião com a SEDUH ainda envolveram a criação de
217 calçadas interligando a passagem de pedestres proposta na W3 Norte com o Boulevard
218 Shopping. Nesse caso, não houve a complementação do projeto, pelo menos no projeto geral
219 recebido, quanto à previsão de luminárias nos caminhos no canteiro central da W3 Norte.
220 Essa situação também se verifica nas calçadas criadas junto ao Eixo W e na porção sudoeste
221 do setor, que permitem a circulação pelo contorno do SHLN. **Há a necessidade de que o**
222 **projeto de iluminação seja assim complementado nesses locais, após a execução dos**
223 **ajustes propostos anteriormente neste Relatório com relação ao arranjo das calçadas,**
224 **para que a concessionária atual (NeoEnergia ou CEB) possa executar as redes**
225 **subterrâneas antes das intervenções na superfície do terreno.**

226 Quanto à conexão com as ciclovias existentes, observa-se que a mobilidade por
227 bicicleta no SHLN é contínua desde a ciclovia do Trevo de Triagem Norte (TTN), permitindo o
228 acesso também à CLN 116, incluída a sinalização horizontal dessas travessias. **Não há**
229 **previsão, no entanto, para interligação entre a chegada na CLN 116 e a ciclovia existente**
230 **na entrequadra 116 e 316N, situação que deve ser ajustada para permitir a plena**
231 **acessibilidade a partir da área residencial Oeste.**

232 O projeto prevê ainda a interligação do SHLN, atravessando as duas pistas da W3
233 Norte, até o canteiro central da via que separa o hipermercado Extra e o Boulevard Shopping.
234 Nesse caso, não foi apresentado projeto de ciclovia que permita a continuidade desse modal
235 aos setores adjacentes.

236 Com relação ao acesso de veículos motorizados, o DETRAN/DF se manifestou
237 favorável às entradas e saídas do projeto viário do SHLN, inclusive quanto à realocação do
238 ponto de ônibus existente junto a alça de retorno da W3 Norte, após o semáforo na via Sul-
239 Norte. Quanto a esse ponto, o DETRAN/DF, por meio do Parecer Técnico nº 31/2021
240 - DETRAN/DG/DIREN/GEREN/NUPRO, ressalta que:

241 Atualmente, a saída do SHLN para a via W3 Norte, apresenta períodos com
242 retenção importante. A proposta de desativação do Ponto de ônibus da via
243 W3 Norte em frente ao Lote 02 (Hospital Sta. Helena), deverá evitar o
244 bloqueio da saída do SHLN, favorecendo o fluxo nesse sentido.

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

245 Caso as medidas de requalificação do setor e desativação do ponto de
246 ônibus não forem (sic) suficientes para solução do problema de retenção
247 nesta saída, poderá ser necessária a alteração do sentido da via coletora
248 de sentido duplo para sentido único (norte-sul) de circulação. Porém, tal
249 estudo de sentido único de circulação será analisado em momento
250 posterior, tendo em vista não trazer grandes alterações geométricas quanto
251 ao projeto apresentado que mantém o sentido duplo de circulação.

252 Assim, é relevante o acompanhamento pela SEDUH de eventual implementação de
253 alteração futura no fluxo de veículos para que não se permitam interferências prejudiciais
254 aos demais modos de transporte, em especial para a mobilidade ativa.

255 Destaque deve ser feito para a ausência de proposta que permita uma conexão mais
256 adequada dos moradores da SQN 216, situada dentro do círculo de aproximação de 500m,
257 em amarelo, conforme ilustra a **Figura 8**.



258
259 **Figura 8. Vizinhança do SHLN e mobilidade urbana**

260
261 Nessa mesma **Figura 8**, observa-se o mais curto percurso atualmente definido e que
262 deve ser praticado por ciclistas e pedestres, desde a 216N até o SHLN, em vermelho, com
263 comprimento de 1760m. Caso houvesse uma passagem segura entre a 216N e a 116N,
264 indicação em rosa, ela permitiria que esses cidadãos percorressem apenas 164m nessa
265 travessia. Por outro lado, caso o ciclista venha a optar pela ciclovia do TTN, desde a SQN
266 216, ele deverá percorrer 2092m. Veja o traçado da ciclovia do TTN na **Figura 9**.

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN



267
268 **Figura 9. Ciclovía da 216N e TTN para o SHLN**

269
270 O resultado atual dessa situação é a presença crescente de pedestres atravessando
271 o Eixo Rodoviário Norte na altura da 116N, colocando em risco suas vidas e também dos
272 motoristas. Pesquisa recente oriunda de um Acordo de Cooperação Técnica celebrado pela
273 ANDAR A PÉ com a SEMOB, RA 1, CODEPLAN e UnB dá conta de que **298 pessoas** se
274 arriscam diariamente nesse percurso.

275 Esse problema originário do projeto de Lucio Costa, e já antigo, fez com que, ainda
276 em 2007, pesquisa e projetos elaborados pelo DER/DF propusessem a construção de
277 travessia subterrânea segura para os pedestres, conforme ilustra a **Figura 10**.



278
279 **Figura 10. Projeto do DER/DF para nova passagem de pedestres na Asa Norte (2007)**

280

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

281 Outras propostas também foram apresentadas, inclusive diretamente à SEDUH, com
282 a instalação de semáforo e passagem de pedestres no Eixo Rodoviário, conforme trabalho
283 de conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo na UnB, desenvolvido por Amanda Sicca
284 e orientado pela professora Gabriela Tenório. Concurso de projetos promovido pelo GDF e
285 organizado pelo IAB/DF, em 2012, também selecionou propostas para tornar essas
286 travessias seguras. Nada aconteceu até agora.

287 **Alternativas para a solução da travessia segura do Eixo Rodoviário precisam**
288 **ser encaminhadas para que projetos importantes como a requalificação do SHLN não**
289 **consolidem o modo rodoviarista de transporte e permitam minimamente que pessoas**
290 **que morem na sua vizinhança possam chegar a pé ou de bicicleta a esse destino.** Em
291 diversas situações, essa tomada de decisão pode representar a escolha entre a vida e a
292 morte das pessoas.

293 **3 DRENAGEM URBANA**

294 O levantamento topográfico semicadastral elaborado em setembro de 2019 para
295 subsidiar o projeto de requalificação do SHLN (documento nº 29435136, presente no
296 processo em tema) indica um desnível de aproximadamente 16m (cotas entre 1038 e 1022m)
297 que se desenvolve de sudoeste para nordeste nesse setor. Tal disposição deve ter orientado
298 o traçado do seu arruamento atual, executado de forma paralela e perpendicularmente às
299 curvas de nível topográfico.

300 Tal situação impõe uma forte preocupação com a drenagem urbana, sobretudo
301 porque o impacto do escoamento das águas de chuva pode ser agravado pela retirada de
302 obstáculos e maior fluidez em virtude da recuperação das vias e calçadas, direcionando
303 águas da parte mais a montante para aquela a jusante. A situação é mais relevante para o
304 arruamento que vai de encontro ao lote 6 (Centro Clínico Primo Crosara).

305 Outra preocupação, dessa vez com relação ao conforto dos usuários de vagas de
306 estacionamento e à prevenção de poças d'água sobre o pavimento, é a ausência de
307 detalhamento do desnível das vagas para carros, da frente para a parte traseira dos veículos,
308 ou da proposição de extravasor de água a ser localizado na parte frontal da vaga quando a
309 primeira solução não for possível.

310 A criação das passagens elevadas de pedestres também poderá criar dificuldades
311 ao escoamento superficial, retendo de maneira inadequada águas sobre o piso.

312 Não foram identificadas no projeto urbanístico soluções para esses prováveis
313 problemas. O curto tempo de concentração das águas pluviais, definido pelo desnível

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

314 topográfico significativo no setor, e a ausência de áreas relevantes projetadas para
315 retenção ou detenção das águas pode colocar em risco pessoas e a própria obra construída.

316 Todos esses fatores permitem **sugerir que, definido o projeto a ser finalmente**
317 **executado, seja previamente elaborado projeto detalhado da microdrenagem do setor,**
318 **incluídas as preocupações citadas com relação às vagas de estacionamento e as**
319 **passagens elevadas para pedestres.**

320 No processo em análise, o ofício nº 428/2021 - SEDUH/GAB, de 08 de fevereiro de
321 2021, enviado à NOVACAP, solicita ação nessa direção:

322 *Conforme foi informado pela Dimob/Coproj, "... Face às intervenções*
323 *propostas haverá alteração tanto nos fluxos de águas pluviais, como nas*
324 *áreas permeáveis do setor. Assim, torna-se essencial a elaboração*
325 *de estudo e projeto complementar de drenagem de águas pluviais..."*

326 No entanto, no mesmo processo a última movimentação com relação a essa
327 questão é o Despacho NOVACAP/PRES/DU/DEINFRA/DIPROJ, de 11 de
328 fevereiro de 2021, onde consta: "O ofício 428 (55660547) reitera o pedido
329 de reavaliação do sistema de drenagem pluvial do SHLN - SIV 127/2019."

330 Não se aconselha, assim, o prosseguimento desse projeto sem que haja uma resposta
331 objetiva da NOVACAP.

332 4 QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL

333 O desempenho ambiental das cidades depende tanto das características do clima
334 local quanto de modificações climáticas introduzidas pela urbanização, principalmente na
335 velocidade e direção dos ventos, na qualidade do ar e radiação solar. Esses condicionantes
336 são afetados principalmente pelo volume de massa construído, configuração morfológica das
337 edificações, poluição atmosférica, alterações das superfícies que aumentam o calor (reflexão
338 e absorção), impermeabilização do solo e escassez de vegetação e água.

339 A avaliação da qualidade ambiental parte do entendimento do clima local e das
340 necessidades de espaços construídos (públicos e privados, abertos e fechados), que
341 garantam maior conforto aos usuários ou minimizem impactos negativos.

342 O clima de Brasília é caracterizado como Tropical de Altitude e é marcado por
343 períodos distintos: Período quente-úmido – verão chuvoso (de outubro a abril); Período
344 quente-seco – inverno seco (de maio a setembro).

345 Essas características exigem cuidados na qualificação dos espaços quanto à
346 exposição aos elementos ambientais (radiação, ventilação, precipitação, vegetação),
347 principalmente em se tratando de áreas de reabilitação de espaços públicos, onde as

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

348 edificações não sofrerão alterações. A reabilitação está ligada a ideia de recuperação, mas
349 também à necessidade de acréscimo, ou seja, de melhoria.

350 Atualmente, o SHLN apresenta baixa qualidade ambiental dos espaços livres, com
351 desorganização das áreas específicas para veículos, pedestres e bicicletas, grande
352 exposição de solo ou asfalto exposto à radiação (ilhas de calor), e falta de “ambientes” que
353 abriguem e protejam as pessoas (altas temperaturas ao sol, chuvas e ventos), com mobiliário
354 urbano e paisagismo adequados.

355 De acordo com o Estudo Preliminar - Apresentação DIMob/ COPROJ/SUPLAN
356 (23448831), a **Figura 10** um dos conceitos do projeto é a sustentabilidade:

357 O projeto aborda os principais pontos da sustentabilidade: Ecologicamente
358 correto, arborizando-o e trocando os pavimentos para concreto intertravado
359 e intertravado vazado, isso evita a formação de ilhas de calor e diminui a
360 velocidade de escoamento da água cai nas ruas; Economicamente viável,
361 soluções práticas e pontuais fazem grandes transformações, aproveitando
362 parte dos materiais e descartando apenas o necessário; Socialmente Justo,
363 a criação de ciclovias, calçadas acessíveis e a revitalização dos espaços
364 próximos às paradas de ônibus torna o projeto acessível a todos,
365 minimizando o espaço de circulação e velocidade do carro e priorizando as
366 demais modalidades de transporte.

367 Outro conceito defendido pelo projeto é a eficiência: “O projeto terá o necessário para
368 suprir as necessidades, tornando-o viável economicamente com soluções simples e pragmáticas.”



369
370 **Figura 11. Estudo Preliminar - Apresentação DIMob/ COPROJ/SUPLAN – 23448831).**

371

CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL - CONPLAN

372 **Nesse sentido, é fundamental que o projeto, para ser sustentável, entenda a**
373 **vida-útil da solução proposta, ou seja: como será o custo e qualidade da construção,**
374 **uso e manutenção ao longo dos anos, e não apenas com um olhar de viabilidade**
375 **econômica para implantação (construção).**

376 Custo inicial baixo não significa solução sustentável, muito pelo contrário, uma vez
377 que o maior custo de um espaço (cerca de 80%) está na sua manutenção durante a vida útil.
378 Então, a sustentabilidade de um espaço público deve acima de tudo estar focada nos
379 benefícios para os cidadãos à longo prazo.

380 Assim, recomenda-se cuidado e atenção especial à qualidade da execução do
381 projeto, para que não se perca o princípio e a intenção louvável de requalificar o setor e
382 proporcionar maior qualidade de vida para as pessoas.

383 Dentro dos princípios da sustentabilidade para os espaços, importantes para o SHLN,
384 podemos enfatizar a importância de algumas recomendações:

- 385 ▪ Valorizar a variedade de atividades e serviços, para atender ao usuário sem
386 necessidade de grandes deslocamentos, com mobiliário urbano formalizado, com
387 design e construção qualificadas e integradas à vegetação, a partir de estudo de
388 orientação solar;
- 389 ▪ Preservar a circulação livre de pedestres, com passagens contínuas e sombreadas
390 por vegetação que não cause obstrução visual;
- 391 ▪ Utilizar vegetação e vários portes, criando variedade de escalas e microclimas
392 (exposição e proteção à radiação solar, ventilação e chuvas);
- 393 ▪ Realizar estudo sonoro do setor, justamente por ser área hospitalar, para diretrizes
394 específicas para que o paisagismo (arborização), contribua para a redução de ruídos.
- 395 ▪ Uso de materiais na pavimentação que evitem absorção da radiação solar e de baixo
396 albedo (reflexão);
- 397 ▪ Evitar estacionamentos sem arborização;
- 398 ▪ Minimizar cortes no terreno e aterros;
- 399 ▪ Captação pluvial em “jardins de chuva”, que utilizam por exemplo de pedras e
400 espécies do cerrado;
- 401 ▪ Permeabilidade do solo com materiais que permitam infiltração;
- 402 ▪ Escolher vegetação adaptada ao cerrado, como seu bioma específico, mas também
403 que atenda às necessidades de uso do setor, que necessita de espaços sombreados.
404 Por isso, deve-se especificar árvores para proporcionar sombra em curto período
405 após seu plantio.

406

407

**CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO
FEDERAL - CONPLAN**

408 **VOTO**

409 Considerando o exposto neste Relato e ressaltando o esforço da SEDUH em projetar
410 espaços públicos para uma cidade mais adequada aos pedestres e ciclistas, mais viva, segura
411 e acessível **VOTAMOS**

412 pela aprovação do Projeto de Requalificação do Setor Hospitalar Local Norte – SHLN,
413 consubstanciado no Memorial Descritivo 127/2019 (67760499) e Projetos de Sistema Viário e
414 Paisagismo SIV 127/2019 (67759932 e 67760717),

415

416 **condicionada**

417 a que sejam feitas as alterações de projeto, *sem prejuízo dos princípios para ele adotados*, a
418 partir da constatação de interferência na rede de iluminação pública da região, conforme
419 Carta n.º 84/2022 - CEB-IPES/DIP/GIP/CPIP (82474836), anexada ao processo após seu
420 encaminhamento a estes relatores, e

421

422 **recomendando**

- 423
- 424 • em projetos futuros, fazer estudos sistemáticos de: fluxo de pedestres e ciclistas
425 (incluindo escolhas de trajetos e segurança nas travessias); mapeamento de
426 atividades estacionárias (incluindo as que envolvem o comércio formal e informal,
427 quiosques, ambulantes); e oferta real de vagas e condições de sua ocupação, para
subsidiar decisões projetuais.
 - 428 • no caso de se retomar a ideia do estacionamento subterrâneo, que ele seja rotativo
429 e que venha para substituir as vagas de superfície existentes, deixando o térreo mais
430 livre para as pessoas.
 - 431 • rever larguras de calçadas para que possuam, pelo menos, 3m.
 - 432 • rever o desenho das calçadas para identificar trechos em ângulo para um
433 alargamento maior (Figura 5), para fazer alterações que favoreçam trajetos mais
434 coerentes (Figura 6), ou para complementar falhas (Figura 7).
 - 435 • complementar o projeto para que contemple a execução de calçada até a passagem
436 de ônibus no Eixo W, permitindo o acesso pleno dos usuários de transporte coletivo
437 que se utilizam desse percurso até o SHLN.
 - 438 • submeter o projeto com os ajustes nas passagens de pedestres propostas neste
439 relatório à aprovação do Núcleo de Estudos e Elaboração de Projetos do
440 DETRAN/DF para que seja incluída a devida sinalização horizontal e vertical faltante.
 - 441 • rever as dimensões dos espaços de espera da passagem de pedestres na W3 Norte
442 e do ponto de ônibus, de acordo com a real demanda a ser verificada in loco.
 - 443 • complementar o projeto de iluminação contemplando todos os deslocamentos a pé
444 no setor para que a concessionária atual (NeoEnergia ou CEB) possa executar as
445 redes subterrâneas antes das intervenções na superfície do terreno.
 - 446 • complementar o projeto cicloviário com interligação entre a chegada da ciclovia na
447 CLN 116 até aquela existente na entrequadra 116 e 316N.

**CONSELHO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO
FEDERAL - CONPLAN**

- 448 • dar encaminhamento a solução sustentável para a travessia segura do Eixo Rodoviário
449 para que projetos importantes como a requalificação do SHLN não consolidem o modo
450 rodoviarista de transporte e permitam minimamente que pessoas que morem na sua
451 vizinhança possam chegar a pé ou de bicicleta a esse destino.
- 452 • cobrar resposta da NOVACAP, pendente no processo, para elaboração do projeto de
453 microdrenagem para o setor, que contemple o adequado escoamento das águas sobre
454 o solo e sua coleta, detalhamento proposto neste relatório para as vagas de
455 estacionamento e atenção às águas que podem ser acumuladas nas passagens
456 elevadas de pedestres, tudo devidamente integrado com o uso de jardins de chuva e
457 pavimentação drenante.
- 458 • escolher vegetação adaptada ao cerrado, mas com rápido crescimento e que
459 proporcione sombra;
- 460 • realizar estudo sonoro do setor, justamente por ser área hospitalar, com diretrizes
461 específicas para que o paisagismo (arborização), contribua para a redução de ruídos.
- 462 • promover avaliação programada e sistemática dos projetos executados, como
463 esperamos que seja logo o caso deste em análise, para que a troca sinérgica de
464 informações entre projetista, executor e usuário possa ajudar a aprimorar
465 continuamente as intervenções em áreas públicas no DF.

466

467

468 Atenciosamente e à disposição,

469



470 **Gabriela de Souza Tenorio**

471 Conselheira FAU/UnB

472



473 **Júlia Teixeira Fernandes**

474 Conselheira CAU/DF

475



476 **Wilde Cardos Gontijo Júnior**

477 Conselheiro Rodas da Paz