



Processo nº	SEI 090.0013403/2023
Interessado :	Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade - SEMOB
Assunto:	Proposta da Concessão do Complexo da Rodoviária do Plano Piloto do Distrito Federal e áreas adjacentes- <i>aspectos conceituais da Requalificação da Rodoviária do Plano Piloto e Plataforma Superior</i>

Relato ao CONPLAN

Senhor Secretário,
Senhores Conselheiros,

Este processo foi criado pela Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do DF para tratar dos aspectos urbanístico e arquitetônico da concessão da Estação Rodoviária do Plano Piloto, que tem por objeto a gestão do Complexo da Rodoviária do Plano Piloto do Distrito Federal, incluindo sua recuperação, modernização, operação, manutenção, conservação e exploração.

Embora interesse aos membros deste Conselho conhecer e acompanhar todo tipo de projeto que possa interferir na qualidade de vida dos atuais e futuros brasilienses, é importante situar o objeto de análise deste processo. Ao Conplan compete neste caso, conforme suas atribuições regimentais dispostas no artigo 3º do Regimento Interno:

XI – apreciar os projetos de arquitetura, de reforma e restauro dos bens tombados isoladamente e dos localizados no Eixo Monumental, previamente à sua aprovação pelas Administrações Regionais;

XII – analisar e deliberar sobre ações, intervenções e outras iniciativas que direta ou indiretamente estejam relacionadas ao uso e à ocupação do solo na área do Conjunto Urbanístico Tombado de Brasília;

Parágrafo único. O CONPLAN, no exercício de suas competências, poderá apresentar proposições às demais políticas setoriais, notadamente as de transporte e mobilidade urbana, habitação, e sustentabilidade com o objetivo de fomentar a integração dos instrumentos e das políticas públicas interdisciplinares às competências do órgão colegiado.

A Rodoviária do Plano Piloto é um dos poucos projetos arquitetônicos assinados por Lucio Costa no Distrito Federal, singular em sua simplicidade, leveza e funcionalidade. Possui relevância indiscutível na articulação dos principais eixos viários do Plano Piloto, constitui a paisagem da esplanada dos ministérios como pórtico de entrada e de integração às demais zonas urbanas e consolida a escala gregária como a área de encontros de todos os brasilienses. Por todas essas razões é tombada como patrimônio histórico, arquitetônico e cultural de Brasília e do Brasil. Logicamente, qualquer intervenção em suas instalações e entorno requer cuidado e atenção dispensados aos mais caros projetos.

Assim, este relatório vai se debruçar sobre o projeto de recuperação e modernização das instalações da plataforma rodoviária do Plano Piloto e de suas edificações, ainda que a proposta submetida situe-se em nível conceitual.

Histórico:



O projeto de concessão da Rodoviária teve início em 2019 a partir do lançamento de edital e consultas públicas para elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica, com propostas para a gestão administrativa e financeira do Complexo, modelagem econômica, modelagem operacional dos transportes, recuperação estrutural, modernização das instalações da plataforma e do edifício.

A consulta pública sobre as propostas aconteceu entre outubro e novembro de 2020, e a audiência pública ocorreu em 10 de novembro do mesmo ano. O material técnico encontra-se disponível no site da SEMOB <https://semob.df.gov.br/consultas-e-audiencias-publicas>.

Na ocasião foram apresentados os croquis e desenhos contendo a proposta de reforma, recuperação e modernização daquele terminal rodoviário, contendo dois cenários. O Cenário 1 contém o conceito da intervenção sugerida na plataforma inferior da Rodoviária, cujo maior destaque é a implantação de um volume junto ao vão central do Eixo Rodoviário (Buraco do Tatu), para acolher os veículos do sistema de BRT, com integração intermodal. Este cenário 1 apresenta pouquíssimas diferenças se comparada com a última versão ora submetida a este Conselho.



Figura 25. Cenário 01: Plataforma Inferior e estação de BRT

1. Perspectiva da edificação proposta no Cenário 1, na plataforma inferior da Rodoviária, para uso dos usuários do BRT.
Fonte: Processo SEI 090.00003596/2021-15.

No último encaminhamento dos autos à SEDUH, ocorrido em 03 de julho de 2023, a SEMOB deixou claro que o Cenário 2 foi descartado como proposta, entretanto é importante compreender do que se trata, já que todos os pareceres técnicos constantes do processo a ele se referem. O Cenário 2 apresentado na ocasião dispunha, além da edificação na plataforma inferior, de marquises projetadas na plataforma superior no entorno dos vazios sobre o eixo Rodoviário, onde atualmente se situam os estacionamentos. Tais edificações estariam dispostas ao longo do trajeto de pedestres, com sombreamento e áreas de comércio e serviços.



Figura 34. Cenário U2 - Depois: Plataforma Superior e estação de BRT

2. Marquises propostas junto aos vazios da plataforma superior, com sombreamento e áreas comerciais, que faziam parte do Cenário 2. Fonte: Processo SEI 090.00003596/2021-15.

A proposta de reforma e modernização deu origem ao processo SEI 090.00003596/2021-15(116625763), que foi encaminhado à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação- SEDUH para pronunciamento quanto aos aspectos urbanísticos e de preservação do patrimônio. Esse processo encontra-se anexado aos autos na íntegra e subsidiou este Relatório.

A primeira manifestação da Subsecretaria do Conjunto Urbanístico de Brasília - SCUB ocorreu em por meio do Parecer Técnico nº 035/2021, e levou em conta a proposta contida em ambos os cenários, com ênfase ao não acatamento do Cenário 2, do qual destaca-se:

“Levando-se em consideração a importância da Plataforma Rodoviária como bem cultural que se configura, como o principal elemento articulador do sistema viário principal do Plano Piloto e a importância de sua preservação face à legislação de preservação vigente que apresentamos, entende-se que as edificações previstas no estudo em pauta não são adequadas, visto que sua simples implementação resulta em uma nova volumetria, diferente da original.”

No entanto, foi considerado o caráter prioritariamente funcional de terminal de transporte público que detém a Rodoviária do Plano Piloto desde a sua concepção, e que a edificação na plataforma inferior deveria ser justificada tecnicamente quanto ao seu papel na operação multimodal de transportes no DF.

O processo foi à SEMOB para conhecimento e manifestação, e retornou à SEDUH em fevereiro de 2022 com a Nota Técnica 01/2022 SEMOB/SUPAR/COPE (80408052), na qual a equipe técnica da SEMOB discorre sobre o sistema de BRT e sua importância no cenário de transporte público do DF, sobre a necessidade de integração multimodal na rodoviária do Plano Piloto, e sobre as vantagens que serão advindas do novo edifício:

“O projeto de Concessão da Rodoviária do Plano Piloto, com seu conjunto de intervenções propostas, pretende recuperar as características originais



do edifício e atualizar/requalificar em seus aspectos funcionais e operacionais, visto a mudança da função nativa do terminal de interestadual para urbano, o crescimento da população do Distrito Federal, e a evolução tecnológica dos meios de transporte.

Outro ponto importante do projeto, e que deriva da requalificação funcional proposta, é do resgate dos espaços públicos e infraestrutura construídos originalmente para o Transporte Público, que hoje são utilizados de forma desregulada como estacionamentos e espaços para depósitos de ônibus e que degradam a imagem da Rodoviária do Plano Piloto.

(NT 01/2022- SEMOB/SUPAR/COPE).

Diante das justificativas e dados apresentados quanto à importância do terminal no sistema de transporte do DF, a SCUB/SEDUH considerou, em seu Despacho s/n (Doc. SEI/GDF 83676611), que o conceito proposto no Cenário 1 pode ser compatível com as diretrizes de preservação da Rodoviária, *“desde que seja aprovada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN e se garanta a implantação do partido arquitetônico apresentado...”*, acrescentando:

“Destaca-se ainda da referida Nota Técnica, em relação à estrutura para o BRT, que a implantação do novo terminal implicaria na desocupação da plataforma B para possível reconstituição da configuração original da Plataforma com 13 boxes.”

(Despacho s/n DIGEB II/COGEB/SCUB/SEGESP/SEDUH).

Os autos foram então enviados ao IPHAN/Superintendência DF para manifestação e emitiu o completo e diligente Parecer Técnico N.º 168 /2022/COTEC IPHAN-DF/IPHAN-DF, no qual discorre sobre as características do bem tombado, suas premissas e diretrizes de preservação, sobre o histórico de intervenções ocorridas na Rodoviária do Plano Piloto, bem como reflete sobre a proposta conceitual apresentada. Ao final, conclui que:

*“Por todo o exposto, e considerando que o espaço da Rodoviária já sofreu e pode sofrer adaptações para que seja melhor usufruído pela população – tanto em termos de funcionalidade (ex. estação para o BRT) quanto de conforto para os usuários (ex. áreas mais generosas para pedestres) – indicamos a **aprovação para desenvolvimento do projeto do cenário 1** (intervenções no nível inferior).”*

O processo retornou à SEDUH para conhecimento do Parecer do IPHAN e foi enviado à SEMOB para a continuidade dos estudos.

Por determinação da Resolução TCDF nº 290, de 14 de abril de 2016, os pareceres da SEDUH e do IPHAN foram encaminhados ao Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal para análise. Neste ponto se encerra o processo SEI 090.00003596/2021-15 (116625763).

Este processo SEI 090.00013403/2023-98 é aberto em 03 de julho de 2023 com solicitação da SEMOB com vistas a atender determinação do Tribunal de Contas do Distrito Federal, que exarou a Decisão nº 2803/2023 (116637910) de 28 de junho de 2023, que condiciona o prosseguimento do certame ao atendimento do item IV-c da Decisão nº 4.489/2022 (116637607), de 19 de outubro de 2022, que exigiu pronunciamento prévio do Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal - CONPLAN/DF.



Tal solicitação é acompanhada dos estudos atualizados de engenharia e de concepção arquitetônica da proposta, quais sejam:

1. Estudos de Engenharia (116626201);
2. Estudos de Engenharia Proposta de Reforma e Modernização (116628433);
3. Estudos de Engenharia Sistemas Operacionais (116628873);
4. Estudos de Recuperação Estrutural (116629719) e,
5. Croquis e Desenhos da Rodoviária (116630660).

Esclarece ao fim a SEMOB que *“foi descartada a proposta que previa construção de marquise na plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto, denominada nos estudos como Cenário 2.”*

Vieram os autos a este Conselho e, dada a importância do assunto para a mobilidade urbana, para a preservação do bem tombado de superior relevância para Brasília, e considerando o notório conhecimento sobre os temas, coube ao Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU/DF requerer a relatoria neste processo (doc [117641556](#)).

Este é o histórico.

Premissas:

Importa destacar, de início, o reconhecimento que este Conselho de Planejamento Urbano assumiu perante a sociedade e os órgãos públicos, refletido nas Decisões do Egrégio Tribunal de Contas da União, que determinou que o conceito do projeto de reforma e modernização fosse submetido ao escrutínio do CONPLAN mesmo que a legislação vigente não o exija nesta etapa projetual. Não é a primeira vez, e cuidemos para que a credibilidade, idoneidade e respeitabilidade deste Conselho continuem a ser reconhecidas.

Outra questão que se impõe a esta discussão é o fato de que a proposta de intervenção na plataforma rodoviária defendida no presente processo independe do tipo de gestão do Complexo da Rodoviária do Plano Piloto, à qual foi atrelada por meio dos procedimentos de licitação para concessão. Entendemos que os critérios de intervenção arquitetônica e urbanística aqui discutidos e aprovados devem prevalecer mesmo que a gestão continue nas mãos do Governo do Distrito Federal.

Dito isto, vale repisar a importância da Rodoviária do Plano Piloto na vida urbana da cidade. Trata-se de um dos únicos projetos de arquitetura assinados por Lucio Costa em Brasília, e constitui o conjunto de primeiros edifícios a serem construídos, junto com o Congresso Nacional, o Palácio da Alvorada e a Igrejinha de Fátima. Foi inaugurado em setembro de 1960.

A Estação Rodoviária é o elemento central da interseção dos eixos que formam o arcabouço do desenho urbano do Plano Piloto. A plataforma rodoviária que liga os lados sul e norte do eixo Rodoviário é a mesma que se debruça sobre o eixo Monumental como pórtico de entrada e saída para a Esplanada dos Ministérios. Sua singela concepção arquitetônica, derramada nos terraplenos da área central, revestida em mármore branco e cerâmica a deixa passar quase despercebida, não fosse o intenso tráfego de ônibus, veículos e pessoas que circulam ali diariamente e necessitam dos serviços oferecidos em seus 4 pavimentos, incluindo o subsolo.

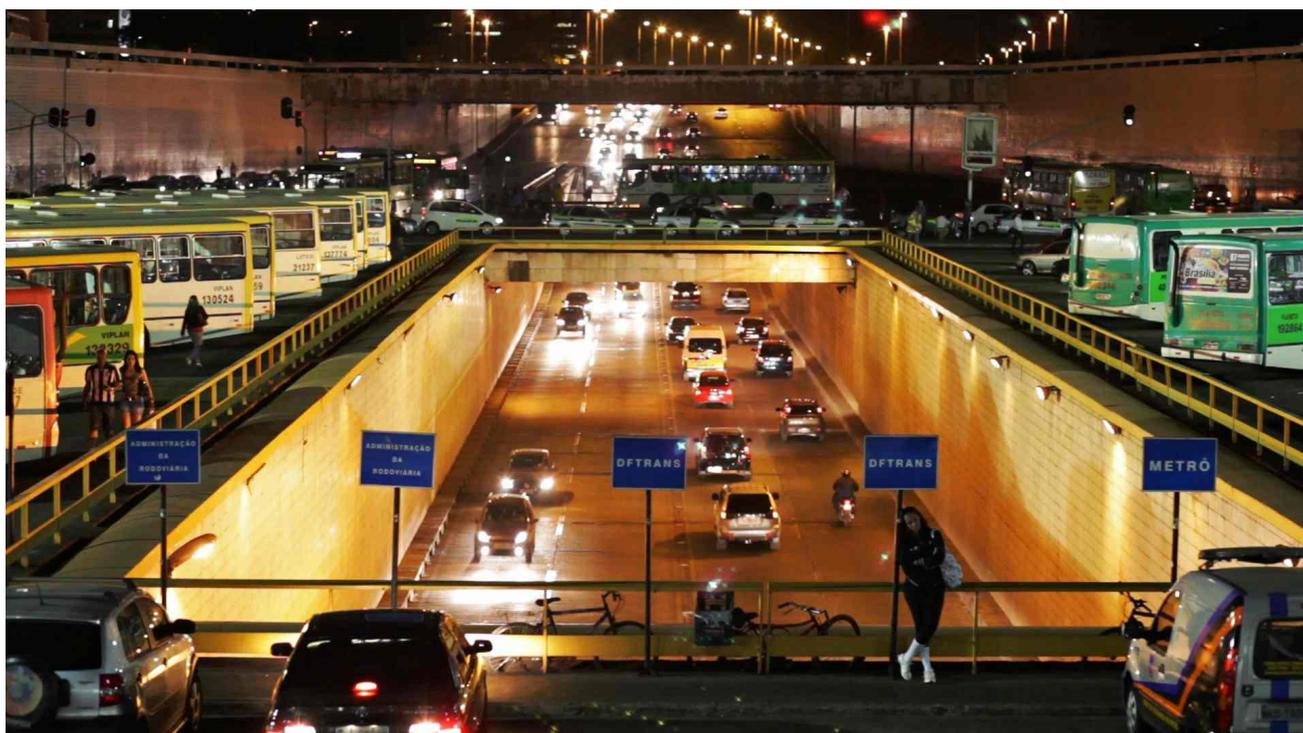


Foto de Cao Guimarães em <https://www.caoguimaraes.com/obra/brasilia/>

Tais características a tornam protagonista na paisagem urbana da área central, sob qualquer ângulo que se olhe, e também a partir dela. Na plataforma superior as visadas da Esplanada, a leste, ou da Torre de TV a oeste, reforçam o caráter de capital-monumento. De outros ângulos, descendo de carro o eixo Monumental ou subindo pela N-1, a Rodoviária funciona como moldura dos espaços idealizados por Costa e pórtico de acesso aos quatro quadrantes da cidade.

Em seu Relatório do plano-piloto (1957), Lucio Costa assim concebeu estação rodoviária:

5 – O cruzamento desse eixo monumental, de cota inferior, com o eixo rodoviário-residencial impôs a criação de uma grande plataforma liberta do tráfego que não se destine ao estacionamento ali, remanso onde se concentrou logicamente o centro de diversões da cidade, com os cinemas, os teatros, os restaurantes etc. (...)

6 – O tráfego destinado aos demais setores prossegue, ordenado em mão única, na área térrea interior coberta pela plataforma e entalada nos dois topos mas aberta nas faces maiores, área utilizada em grande parte para o estacionamento de veículos e onde se localizou a estação rodoviária interurbana, acessível aos passageiros pelo nível superior da plataforma (fig. 6). Apenas as pistas de velocidade mergulham, já então subterrâneas, na parte central desse piso inferior que se espalha em declive até nivelar-se com a esplanada do setor dos ministérios.

Posteriormente, em 1990 escreveria as “Diretrizes para a preservação da integridade do Plano Piloto”, na qual recomenda:



Por todos os motivos, só mesmo o tombamento será capaz de assegurar às gerações futuras a oportunidade e o direito de conhecer Brasília tal como foi concebida.

Para mim, como urbanista da cidade, importa principalmente o seguinte:

...

Manter a plataforma rodoviária como traço de união e ponto de convergência já consolidado do complexo urbano composto pela cidade político-administrativa e pelos improvisados assentamentos satélites;

Manter o gabarito deliberadamente baixo do centro de comércio e diversões, sendo a fachada dos dois conjuntos voltadas para a esplanada cobertas de fora a fora por painéis luminosos de propaganda comercial;

Preservar e cuidar das pequenas praças de pedestres fronteiras ao Teatro e ao Touring, com as fontes, bancos e plantas sempre funcionando e em perfeito estado, tal como o grande conjunto de fontes ao pé da Torre.

(em Xavier e Katinski ,orgs., Arquivo Brasília, p. 293)

Os documentos oficiais que definem a preservação de Brasília e seus monumentos assim se referem à Rodoviária do Plano Piloto:

Portaria nº 314, de 8 de outubro de 1992 (IPHAN)

“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;”

Já a Portaria IPHAN nº 166/2016 delimita um pouco mais as diretrizes de preservação deixando claro a importância da sua função de ponto articulador do sistema de transporte do DF e área de encontro dos habitantes de Brasília:

Subseção II

Área de Preservação 2 da ZP1A

Art. 24. Para a Área de Preservação 2 da ZP1A – Plataforma Rodoviária, Setores de Diversões Norte e de Diversões Sul e Torre de TV e sua esplanada – ficam estabelecidos os seguintes critérios:

I. manutenção da Plataforma Rodoviária como ponto de intersecção do cruzamento do Eixo Monumental e Rodoviário, e elemento articulador do fluxo de pedestres e do sistema de transporte público urbano;



II. manutenção do nível superior da Plataforma Rodoviária com destinação de uso público e de livre circulação para pedestres;

III. preservação do traçado viário do Eixo Monumental, mantendo-se a configuração das vias principais e o canteiro central como área livre, gramada, arborizada e non aedificandi, desde a Plataforma Rodoviária até a Torre de TV;

IV. manutenção da predominância do uso comercial e de serviços, complementados por atividades de apoio nos Setores de Diversões Norte e de Diversões Sul;

*V. preservação dos edifícios da Plataforma Rodoviária e da Torre de TV;
(Inciso renumerado pela Portaria nº 421, de 31 de outubro de 2018)*

Observa-se que os fundamentos da preservação da Rodoviária são respaldados não só pela autoria do projeto, mas possuem dimensões diversas e igualmente importantes:

- Urbanística: Local de articulação e intercessão entre os dois principais eixos viários que compõem o plano urbanístico da cidade;
- Arquitetônica: Manutenção da sua estrutura e das edificações que a compõem - plataforma superior e inferior.
- Funcional: Principal equipamento público articulador dos diversos modais de transporte, e ligação com todas as localidades do DF e entorno.
- Simbólica: Portal de entrada da cidade.

A proposta conceitual da intervenção:

O estudo conceitual apresentado por meio de croquis e desenhos consiste, além da organização de fluxos de pedestres, ônibus e veículos de passeio, na proposta de implantação de duas marquises construídas em estrutura metálica situadas na lateral adjacente ao Buraco do Tatu, com esquadrias em vidro temperado incolor”, que abrigarão as plataformas para os usuários do BRT, com acesso por faixa de pedestre; e mais, recuperação estrutural do viaduto da plataforma e do reservatório de água que abastece o complexo e a requalificação e revitalização da edificação existente.

O estudo apresenta também a reorganização das lojas e quiosques, a melhor utilização da fachada norte do mezanino, a valorização da estrutura original da Rodoviária e a melhoria da circulação de pedestres.

O IPHAN/DF alinhou-se ao parecer da equipe técnica da SEDUH quanto à conclusão de que a proposta apresentada está adequada à arquitetura da Rodoviária e atende às diretrizes de tombamento. Em seu Parecer Técnico N.º 168 /2022/COTEC IPHAN-DF/ recomendou, com base nas diretrizes de preservação, que a intervenção proposta observe determinadas características arquitetônicas:

Quanto à questão da preservação da estrutura tombada e arquitetura das novas estações propostas, analisamos as simulações e concordamos com as diretrizes da SEDUH, que descrevem as estações com as características apresentadas nos desenhos. Conforme as simulações apresentadas, o partido arquitetônico é condizente com os “limites aceitáveis para a manutenção do caráter” (CARSALADE) e tem “caráter diverso do original,



mas de modo a não destoar do conjunto” (KÜHL, 2010). Como recomendações, temos que:

- os materiais devem ser contrastantes, mas coerentes com os utilizados no edifício da Rodoviária – por exemplo, é preferível a estrutura metálica à de concreto e outros revestimentos que não o mármore branco – ainda que se mantenha a cor predominante (o branco);
- o novo acréscimo deve ser tão transparente quanto possível e ter apenas um pavimento (conforme proposto nas simulações) de modo a interferir o mínimo possível na leitura do espaço;
- a localização escolhida é adequada porque guarda distância das principais estruturas originais do edifício, mas o tratamento de seu entorno imediato (por exemplo, alterações de pavimento, se necessárias em função da acessibilidade) deve ser cuidadoso quanto à recomendação de Kühl.

Adicionalmente às recomendações acima, será necessário o acompanhamento do desenvolvimento do projeto, visando controlar as demais alterações a serem propostas, buscando o melhor resultado para a preservação do edifício. Sendo a Rodoviária um elemento destacado na Portaria nº 166/2016 como merecedor de “preservação”, o desenvolvimento dos projetos deve ser acompanhado pelo Iphan, com análise e manifestação a cada etapa, zelando para que a intervenção se dê em termos adequados para o contexto e as características do edifício.

Em 2014 o IPHAN já havia se manifestado sobre a implantação da plataforma do BRT na parte leste, reconhecendo que a Rodoviária do Plano Piloto é fundamental para se estruturar os sistemas de transporte de massa no Distrito Federal, com a ressalva de utilização de técnicas reversíveis para as estruturas a serem implantadas de modo a possibilitar eventual retorno à forma original dos respectivos espaços.

Nesse sentido, a modernização da plataforma de embarque do sistema BRT, transferindo-a para o centro da Rodoviária possibilitará o retorno da plataforma B ao seu aspecto original, ampliando a área de pedestres, e oferecerá mais segurança e conforto aos usuários do sistema de transporte público do DF.

Do ponto de vista estético a proposta apresenta-se concisa, adequada e respeitosa para com o edifício principal e suas funções urbanas. A plataforma de BRT na nova localização será eficaz também para retirar do centro da Rodoviária o trânsito indesejado e o estacionamento de veículos particulares ou oficiais, deverá organizar o fluxo dos veículos de BRT e tornar as travessias de pedestres mais seguras. Recomenda-se para isso, que haja um acesso de pedestres na fachada norte da plataforma, se possível.

No que compete ao fluxo de pedestres, a proposta prevê a ampliação das calçadas e passeios de pedestres, o tratamento paisagístico e a implantação de mobiliário urbano adequado. Tais medidas vêm ao encontro das recomendações da SEDUH no Parecer Técnico nº 208/2023 SEDUH/SEADUH/SCUB/COGEB, com o qual estamos de acordo:

“Destaca-se que os espaços dessa área possuem caráter gregário e transitório, de modo que são mais adequados como solução para a área central: passeios acessíveis



e confortáveis, ciclovias, mobiliários urbanos e a elaboração de um estudo para ocupação de atividade ambulante já consolidados no local, que está previsto e indicado para elaboração na Minuta do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília - PPCUB,...

(grifo nosso)

O IPHAN/DF e a SEDUH recomendam que o volume proposto seja composto por fachadas com transparências, que poderão trazer mais leveza ao edifício sem prejudicar sua funcionalidade.

Na proposta apresentada nos autos verificamos a necessidade de incluir solução arquitetônica para o problema social dos ambulantes que atualmente utilizam os espaços da Rodoviária para seu comércio. O propósito da Parceria Público Privada é otimizar a gestão deste equipamento mas mantê-lo com caráter público como é sua vocação original. Assim, acreditamos que o comércio ambulante deverá continuar existindo, mas de forma organizada, com espaços pré-definidos, sem comprometer a utilização dos demais serviços, e a proposta final de intervenção deverá apresentar a solução para este problema.

Sugerimos também incluir na proposta final o projeto do bicicletário e da complementação das ciclovias no entorno, conforme apresentado em audiência pública realizada pela SEMOB em 20 de abril de 2023, bem como a recomendações do Ministério público do Distrito Federal e Territórios quanto ao atendimento às normas técnicas de acessibilidade, cujo cumprimento encontra-se bastante prejudicado especialmente no acesso ao subsolo (Metrô), limitado pela utilização exclusiva dos equipamentos eletromecânicos (escadas rolantes e elevadores), os quais não tem manutenção constante. Não localizamos nos estudos a previsão de pontos de embarque e desembarque de veículos acionados por aplicativos, bem como a previsão, ainda que longínqua, de estações de abastecimento elétrico para os ônibus. Considerando que os estudos disponíveis são a nível de croquis, esperamos que a proposta final apresente essas inserções.

Conclusão:

A proposta apresentada para a deliberação deste Conselho submete os aspectos urbanístico e arquitetônico concernentes à concessão da gestão da Estação Rodoviária do Plano Piloto, e propõe a recuperação e modernização do terminal de transporte por meio da criação de nova plataforma junto ao vão central da plataforma inferior para abrigar o sistema de BRT. Além disso, prevê a reformulação das áreas comerciais, a ampliação das calçadas, o tratamento paisagístico e a implantação de mobiliário urbano. A complexidade reside, no entanto, nos aspectos de preservação arquitetônica e no impacto das propostas na paisagem urbana do conjunto tombado, um dos objetos de análise do CONPLAN.

O assunto encontra-se sob estudo, análises e questionamentos desde 2019 e já obteve a manifestação dos órgãos públicos competentes, com a recomendação do TCDF de que fosse submetido ao CONPLAN, previamente à continuidade dos estudos.

O processo contou com a análise e pareceres fundamentados da equipe técnica da Subsecretaria do Conjunto Urbano de Brasília - SCUB/SEDUH, bem como do IPHAN/DF. A SEMOB apresentou justificativa técnica para a necessidade de melhorias e modernização de todo o terminal rodoviário, com ênfase no terminal de BRT como um dos sistemas de transporte de maior integração com todo o território do DF e que não pode prescindir da localização central da Rodoviária.



A proposta denominada Cenário 1, ainda em nível preliminar, obteve a aprovação do IPHAN/DF e da SEDUH, que consideraram que o partido arquitetônico é condizente com os “limites aceitáveis para a manutenção das características do edifício original, embora seja diverso, mas sem destoar do conjunto.

Entende-se, pelo contido nos autos, que os fundamentos da concepção urbanística da Rodoviária e as diretrizes para sua preservação, algumas expressas pelo próprio autor, estão sendo respeitadas.

Por outro lado verificou-se que aspectos referentes à acessibilidade, ao sistema cicloviário e ao comércio ambulante não foram abordados no cenário 1, ou foram apenas tangenciados. Já o cenário 2, respondia melhor a essas questões, mas carece de um aprofundamento do debate, como enfatizado pelo IPHAN:

No cenário 2, além do acréscimo de lojas, a proposta da SEMOB sugere a ampliação de calçadas e do percurso coberto para pedestres, a reorganização do tráfego de veículos e a construção de uma nova torre de circulação vertical, na metade sul da plataforma, como exibido nas simulações (4008326). A diferença de posição entre as Secretarias reside na proposição desses novos volumes no nível superior – a necessidade do acréscimo dos volumes no nível inferior já foi consensuada –, além das alterações nas praças. Tais questões poderiam ser debatidas e equacionadas no desenvolvimento do projeto, solucionando problemas suscitados pelas próprias simulações – tais como a ausência de contraste entre as novas estruturas e as antigas e a redução das praças, por exemplo.

Não se está, com isso, defendendo que a ampliação da marquise e das lojas no nível superior (o cenário 2) deva ser obrigatoriamente retomada, pois sem as necessárias justificativas (não totalmente apresentadas no processo), sem a revisão do projeto (sobretudo em função das interferências nas praças da plataforma superior, protegidas expressamente pelas portarias do Iphan) e sem o indispensável debate, a intervenção não teria como prosperar. Entretanto, considerando o histórico de intervenções pelas quais a Rodoviária passou, ao longo de sua história, e passará agora, visando à sua adaptação para novas demandas – mantendo inalterados suas funções e seu papel testemunhal – o Iphan se coloca disponível para esse debate, caso o Governo do Distrito Federal entenda ser pertinente.

Entendemos que, para que esse cenário prospere, é necessária a ampliação do debate sobre a plataforma superior, seu caráter, seus usos como enfatiza a portaria 166/2016 do IPHAN, no art. 7º:

II. manutenção do nível superior da Plataforma Rodoviária com destinação de uso público e de livre circulação para pedestres; (...)

É necessário rever o caráter rodoviarista do nível superior da plataforma, amplamente dominada por bolsões de estacionamento, calçadas estreitas, ausência de ciclovias, sombreamento adequado à passagem de pedestres. Portanto, recomendamos à SEDUH que se avance com esse debate em separado, procurando o melhor uso dos dispositivos democráticos disponíveis: audiências públicas, debates qualificados e concurso de projetos (esse pactuado como a melhor maneira de se realizar intervenções no Eixo Monumental).

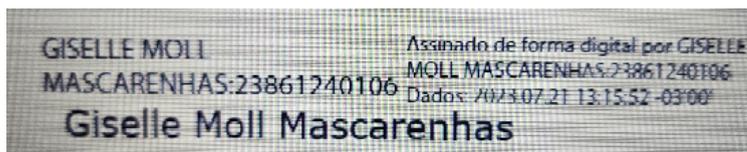


Outrossim, verifica-se como necessária e relevante a reforma e modernização da Rodoviária, para a melhoria da qualidade da oferta de transporte público e para o conforto dos passageiros e a segurança da operação.

Deste modo, concluímos que a proposta conceitual (cenário 1) apresentada pode ter continuidade e passar a próxima fase, com as recomendações abaixo relacionadas apresentadas pelo IPHAN e pela SEDUH, acrescidas de outras já citadas:

1. os materiais a serem especificados devem ser contrastantes, mas coerentes com os utilizados no edifício da Rodoviária;
2. as edificações deverão ser tão transparentes quanto possível e ter apenas um pavimento;
3. o tratamento de seu entorno imediato deve ser cuidadoso;
4. o desenvolvimento dos projetos deve ser acompanhado pelo Iphan;
5. providenciar para a área de intervenção passeios acessíveis e mobiliário urbano adequado;
6. incluir no projeto a complementação das ciclovias e o bicicletário;
7. incluir no projeto solução arquitetônica para o comércio ambulante;

Esse é o relatório.



Arquiteta e urbanista
conselheira representante do CAU/DF